



Datum van inontvangstneming : 14/12/2017

Zaak C-636/17**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

14 november 2017

Verwijzende rechter:

Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

31 augustus 2017

Appellante:

Germanwings GmbH

[omissis]

Het Landesgericht Korneuburg heeft als appelrechter [omissis] in de rechtszaak van verzoekster, [omissis] [omissis] [omissis] tegen verweerster, Germanwings GmbH, D-51147 Keulen, [omissis] betreffende een vordering ten belope van 600 EUR, vermeerderd met interesten en proceskosten, naar aanleiding van het door verweerster ingestelde beroep tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) van 5 december 2016, [omissis] in raadkamer de volgende

Beslissing

gegeven:

[1] Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

[a] Moet artikel 5, lid 3, 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 „alle redelijke maatregelen” die de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, **[Or. 2]** in geval van buitengewone omstandigheden moet hebben getroffen om een verplichting tot betaling van compensatie krachtens artikel 7 van die af te

wenden, enkel op de voorkoming van de „buitengewone omstandigheden“ [in casu de toewijzing van nieuwe (latere) „air-traffic-control-slots” door de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol)] gericht moeten zijn; of dient de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, bovendien ook redelijke maatregelen te treffen om de annulering of de grote vertraging zelf te voorkomen?

[b] Indien de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, inderdaad redelijke maatregelen moet treffen om een grote vertraging zelf te voorkomen, moet artikel 5, lid 3, 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 dan aldus worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij ter afwending van een verplichting tot betaling van compensatie krachtens artikel 7 van die verordening er bij een vervoer van passagiers op een uit twee (of meer) vluchten bestaande luchtverbinding mee kan volstaan redelijke maatregelen te treffen om te voorkomen dat de door haar uit te voeren vlucht die vertraging dreigt op te lopen, daadwerkelijk vertraging oploopt; of moet zij bovendien redelijke maatregelen treffen om te voorkomen dat de individuele passagier met grote vertraging op de eindbestemming aankomt (bijvoorbeeld door na te gaan of een omboeking op een andere vlucht mogelijk is)?

[3] Moeten de artikelen 5, 6, 7 en 8 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake **[Or. 3]** 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 luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, ingeval de eindbestemming met grote vertraging wordt bereikt, een verplichting tot betaling van compensatie krachtens artikel 7 van die verordening enkel kan afwenden door te stellen en te bewijzen dat zij redelijke maatregelen heeft getroffen om de passagier om te boeken op een vlucht waarmee deze de eindbestemming naar verwachting zonder grote vertraging zal bereiken?

[2] [omissis] [schorsing van de procedure]

Motivering

[I] Hoofdgeding:

[a] De navolgende **feiten** staan buiten kijf of zijn op grond van nationale beperkingen van rechtsmiddelen [omissis] door de rechter in eerste aanleg onherroepelijk vastgesteld:

Verzoekster beschikte over een bevestigde boeking voor de navolgende vluchten op de navolgende geplande vluchttijden:

- vlucht 4U 9755 van Wenen (VIE) naar Düsseldorf (DUS)
30 mei 2015, 9.30 uur – 30 mei 2015, 11.00 uur;
- vlucht LH 408 van Düsseldorf (DUS) naar Newark (EWR)
30 mei 2015, 12.05 uur – 30 mei 2015 om 14.35 uur.

De luchtverbinding VIE - EWR bedraagt volgens de berekening op basis van de grootcirkelmethode meer dan 3 500 km.

Zodra zich in het luchtruim storingen voordoen, worden in Oostenrijk en Duitsland door de respectieve **[Or. 4]** luchtverkeersleidingen reguleringsmaatregelen getroffen. De nationale autoriteiten voor de veiligheid van het luchtverkeer melden storingen op hun beurt aan de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol), die het luchtruim grensoverschrijdend regelt en bewaakt. In beginsel zijn er vier hoofdoorzaken die ertoe kunnen leiden dat luchtvaartmaatschappijen een nieuw airway-slot (hierna: „slot”) toegewezen kunnen krijgen: [1] ongunstige weersomstandigheden, [2] technische storingen, [3] personeelstekort (bijvoorbeeld bij de luchtruimbewaking) of [4] capaciteitstekorten. In dat geval moeten luchtvaartmaatschappijen wachten tot hun een (nieuw) slot ter beschikking wordt gesteld. Wordt aan een concreet vliegtuig een slot toegewezen, dan moet de piloot binnen -5/+10 minuten van het toegewezen slot het vliegtuig starten, omdat anders het slot „vervalt”.

Op 30 mei 2015 bestonden in VIE capaciteitsproblemen ten gevolge van „parkeerplaatsproblemen”. De geplande vertrektijd van de met het betrokken vliegtuig uitgevoerde „voorafgaande vlucht” 4U 9754 zou om 7.20 uur vanaf DUS zijn geweest en de geplande aankomst zou in VIE om 8.50 uur hebben moeten plaatsvinden. De opgetreden capaciteitsproblemen omvatten de gehele luchthaven VIE en leidden ertoe dat ook verweerster van de Europese luchtverkeersleiding Eurocontrol voor de voorafgaande vlucht van DUS naar VIE een nieuw slot, namelijk een zogenoemd „air-traffic-control-slot”, kreeg toegewezen. Dit betekende in concreto dat alle vliegtuigen die voornemens waren de luchthaven VIE aan te vliegen, moesten wachten totdat zij van de luchtverkeersleiding een nieuw slot kregen toegewezen. Op de toewijzing van de slots door de luchtverkeersleidingen kunnen luchtvaartmaatschappijen en dus ook verweerster geen invloed uitoefenen. Zij kan ook de volgorde, dat wil zeggen wanneer aan welk vliegtuig een nieuw slot wordt toegewezen, niet beïnvloeden.

Om 7.51 uur deelde de luchtverkeersleiding voor het eerst mee dat vlucht 4U 9754 in DUS kon starten. **[Or. 5]** Verweerster wist evenwel al om 6.18 uur dat zij een later slot zou krijgen dan eerst aan haar was toegewezen, waarbij voornoemd slot op zijn beurt naar achter werd verschoven. De voorafgaande vlucht 4U 9754

vertrok daadwerkelijk om 7.57 uur vanaf DUS en kwam daadwerkelijk om 9.37 uur in VIE aan (vertraging van 47 minuten). De in casu litigieuze vlucht 4U 9755 had – zoals gezegd – volgens schema reeds om 9.30 uur vanaf VIE moeten vertrekken.

De „turnaroundtijd” (omdraaitijd) is de tijd die tussen de landing en het opnieuw opstijgen van het(zelfde) vliegtuig nodig is om de passagiers te laten uit- en opnieuw instappen, de bagage uit- en opnieuw in te laden, het vliegtuig vol te tanken, schoon te maken en de inspectie vóór iedere vlucht van het luchtvaartuig (preflightcheck) uit te voeren. De turnaroundtijd bedraagt normaal gesproken 35 tot 40 minuten. Het uitstappen van de passagiers uit het vliegtuig bedraagt ten minste 5 tot 10 minuten.

Voor verweerster was het ten laatste op het tijdstip van de aankomst van vlucht 4U 9754 om 9.37 uur in Wenen duidelijk dat verzoekster de aansluitende vlucht om 12.05 uur bij een vertrek vanaf Wenen om 10.27 uur en een vliegtijd van ongeveer anderhalf uur met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet meer tijdig zou halen.

Toen verzoekster bij de gate wachtte op het boarden van vlucht 4U 9755, maar dit ondanks het wachten geen aanvang nam, heeft zij twee keer bij het grondpersoneel geïnformeerd waarom het boarden van haar vlucht niet op tijd begon. Voorts heeft zij verweersters grondpersoneel tweemaal erop gewezen dat zij in DUS een aansluitende vlucht naar EWR moest halen, en uitdrukkelijk gevraagd of hiervoor nog voldoende tijd zou zijn. Verzoekster kreeg daarop te horen dat hiervoor nog voldoende tijd zou zijn. Aan verzoekster werd verder medegedeeld [**Or. 6**] dat het vliegtuig dat haar vlucht naar DUS moest uitvoeren, pas was geland na het tijdstip waarop het opnieuw van VIE naar DUS had moeten vertrekken. Verzoekster hield er dan ook reeds op dat tijdstip rekening mee dat zij de aansluitende vlucht naar EWR niet meer zou halen. Niettemin hield verweerster eraan vast verzoekster – zoals oorspronkelijk gepland – met de reeds vertraagde vlucht 4U 97455 naar DUS te vervoeren. Het vertrek van vlucht 4U 9755 in VIE vond vervolgens om 10.27 uur (57 minuten te laat) plaats. De daadwerkelijke aankomsttijd in DUS was om 12.03 uur (één uur en drie minuten te laat).

Bij het uitstappen uit het vliegtuig in DUS kreeg verzoekster geen voorkeursbehandeling en werd er niet op gelet dat zij haar aansluitende vlucht LH 408 naar EWR nog kon halen. In geval van vluchten binnen Europa kan met behulp van zogenoemde „handling-agents” ervoor worden gezorgd dat passagiers die hun aansluitende vlucht moeten halen, door middel van een platformtransfert rechtstreeks naar hun aansluitende gate gebracht worden. In dit concrete geval was een directe transfer naar de gate evenwel niet mogelijk omdat door de aansluitende vlucht naar EWR in elk geval de veiligheidscontroles hadden moeten plaatsvinden.

Toen verzoekster na de uitstapprocedure van ongeveer 5 tot 10 minuten de gate van vlucht LH 408 had bereikt, was deze reeds gesloten, temeer omdat vlucht LH 408 reeds was vertrokken. Vervolgens is verzoekster op de – van DUS uit – snelst mogelijke weg via München (MUC) naar EWR vervoerd, waar zij op 30 mei 2015 om 19.00 uur (met een vertraging van vier uur en 25 minuten) aankwam.

Het valt niet na te gaan of verweerster de luchtvaartmaatschappij van de aansluitende vlucht naar EWR heeft verzocht om het vertrek uit te stellen, teneinde te wachten op de passagiers van de voorafgaande vlucht en met name op verzoekster. Op de beslissing of het vliegtuig van vlucht LH 408 met de [Or. 7] startprocedure eventueel had moeten wachten, zou verweerster geen invloed hebben kunnen uitoefenen. Had het vliegtuig van vlucht LH 408 op verzoekster gewacht, dan zou het vertrek van de aansluitende vlucht LH 408 ongeveer een half uur vertraging hebben opgelopen. In dat geval kan niet worden uitgesloten dat het aan vlucht LH 408 toegewezen slot was komen te vervallen en dat op de toewijzing van een nieuw slot had moeten worden gewacht.

Verweerster houdt op haar thuisluchthavens in Düsseldorf, Keulen, Hannover, Stuttgart en Berlijn reservevliegtuigen achter de hand. In Wenen stond op 30 mei 2015 geen reservevliegtuig van verweerster ter beschikking. Het inhuren van een ander vliegtuig voor de vlucht van DUS naar EWR neemt ongeveer één dag in beslag.

Verweerster heeft niet geprobeerd om verzoekster reeds in VIE op een eerdere vlucht naar EWR (of een andere luchthaven in de regio New York City) via een andere Europese luchthaven of op een rechtstreekse vlucht om te boeken. De precieze organisatorische redenen voor verweersters beslissing om verzoekster niet reeds in VIE via een andere vluchtroute om te boeken – hoewel deze in Wenen herhaaldelijk op haar aansluitende vlucht in DUS had gewezen – maar haar met de reeds aanzienlijk verlate vlucht van VIE toch nog naar DUS te vervoeren, kunnen niet worden achterhaald.

[b] **Verzoekster** verzoekt om toewijzing van een compensatie ten belope van 600 EUR inclusief rente overeenkomstig artikel 7, 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 (hierna: „passagiersrechtenverordening”). In wezen voert zij aan dat de vertraging niet te wijten is aan buitengewone [Or. 8] omstandigheden. Volgens haar heeft verweerster evenwel ook niet alle redelijke maatregelen getroffen om de vertraging te voorkomen en met name te zorgen voor een tijdige aankomst in EWR. Verweerster wist reeds bij het vertrek van de voorafgaande vlucht dat er vertraging zou optreden en dat de aansluitende vlucht LH 408 wellicht zou worden gemist. Naast andere maatregelen zou het ook mogelijk zijn geweest om

verzoekster reeds in VIE op een andere vlucht naar EWR – bijvoorbeeld via een andere Europese luchthaven – om te boeken.

[c] Verweerster heeft verzocht om afwijzing van de vordering en dienaangaande in wezen betoogd dat de vertraging van de voorafgaande vlucht 4U 9755 van VIE naar DUS te wijten was aan buitengewone omstandigheden die niet hadden kunnen worden vermeden. De reglementering van de toegang tot de luchthaven Wenen en de toewijzing van slots zijn volgens haar overheidstaken, waarop zij geen invloed heeft. De luchtvaartmaatschappij heeft evenmin een invloed op het aantal vliegbewegingen van en naar een luchthaven en dus op de belasting van het luchtruim. Verweerster heeft derhalve geen mogelijkheid gehad om de opgetreden vertraging te voorkomen of te beperken. Ook de ingeplande turnaroundtijd was niet te krap bemeten. De daadwerkelijke turnaroundtijd werd ondanks de grote drukte op de luchthaven in Wenen tot 35 minuten teruggebracht. Een omboeking van verzoekster op een andere vlucht van VIE naar DUS was niet mogelijk, omdat de volgende vlucht al om 7.10 uur was vertrokken, waarvoor de passagiers reeds om 06.30 uur op de luchthaven moesten zijn. Passagiers die pas een vlucht om 09.30 uur moesten hebben, konden op dat tijdstip dus helemaal nog niet op **[Or. 9]** de luchthaven aanwezig zijn. De eerste daaropvolgende vlucht vertrok pas om 10.30 uur en landde pas om 12.00 uur in DUS geland, hetgeen tot dezelfde problemen met de aansluitende vlucht zou hebben geleid. De door verzoekster geboekte vlucht LH 408 op 30 mei 2015 was de enige vlucht van DUS naar EWR. Met de omboeking via MUC en vandaar naar EWR heeft verweerster naar eigen zeggen de vroegst mogelijke omboeking uitgevoerd.

[d] De **rechter in eerste aanleg** heeft het verzoek in volle omvang toegewezen. Hoewel hij de verwijzing van de litigieuze vlucht 4U 9755 en de voorafgaande vlucht 4U 9754 naar latere slots op zichzelf als een „buitengewone omstandigheid“ in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening heeft aangemerkt, was hij van oordeel dat verweerster onvoldoende heeft uiteengezet dat zij „alle redelijke maatregelen“ in de zin van deze bepaling heeft getroffen, omdat zij volgens hem niet heeft aangetoond dat zij reeds in VIE, op een tijdstip waarop het voor haar duidelijk had moeten zijn dat verzoekster de aansluitende vlucht in DUS met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid niet meer zou halen, moeite had gedaan om verzoekster op een andere vlucht (met minder dan drie uur vertraging op de eindbestemming) om te boeken.

[e] Hiertegen richt zich het **hoger beroep** van verweerster, waarin zij in wezen [1] om te beginnen – rechtens onjuist [zie arrest Hof van 26 februari 2013, ██████████ (C-11/11, EU:C:2013:106)] – betoogt dat zij op de aansluitende vlucht van DUS naar EWR geen invloed heeft gehad en de vertraging op de eindbestemming haar dus niet kan worden toegerekend.

[2] Zelfs wanneer de vertraging haar kon worden toegerekend, zou zij volgens haar [a] deerschikking van de slots door Eurocontrol niet hebben kunnen voorkomen, zodat voldaan is aan de exoneratievoorwaarde van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening. **[Or. 10]**

[b] Maar ook wanneer men het „treffen van alle redelijke maatregelen” niet alleen betreft op het „voorkomen van buitengewone omstandigheden”, maar ook op het „voorkomen van de (grote) vertraging”, zou een omboeking van verzoekster op een andere vlucht van VIE naar EWR volgens verweerster geen geschikte maatregel zijn geweest om de vertraging te voorkomen, maar enkel een bijkomende mogelijkheid om compensatiebetaling af te wenden niettegenstaande een annulering of grote vertraging. Ingevolge artikel 5, lid 1, onder c), ii) en iii), van de passagiersrechtenverordening is compensatie niet verschuldigd, wanneer de betrokken passagier een andere vlucht aangeboden krijgt die hem in staat stelt om binnen een bepaalde tijdspanne te vertrekken en de eindbestemming te bereiken. Deze uitsluitingsgrond bekleedt een zelfstandige plaats naast die van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening. Hij is volgens verweerster op passagiers aan wie een dergelijk aanbod wordt gedaan, ook van toepassing wanneer de annulering niet voortvloeit uit buitengewone omstandigheden dan wel door het treffen van redelijke maatregelen had kunnen worden voorkomen. Eveneens los van de voornoemde regelingen kan de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 7, lid 2, van de passagiersrechtenverordening een compensatiebetaling met 50 % verlagen, wanneer zij de passagiers een andere vlucht in de zin van artikel 8 van die verordening aanbiedt, waarmee de eindbestemming binnen een bepaalde tijdspanne na de geplande aankomsttijd kan worden bereikt. Dit betekent volgens verweerster dat de mogelijkheid om individuele of alle passagiers op een andere vlucht om te boeken geen criterium is om een annulering of een grote vertraging van een vlucht door het treffen van redelijke maatregelen te voorkomen. Aangezien de mogelijkheid van een omboeking dus in geen geval een maatregel in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening vormt, staat aan de vervulling van het constitutieve bestanddeel evenmin **[Or. 11]** in de weg dat verweerster dienaangaande niets heeft aangevoerd.

[3] Tot slot zou een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, volgens verweerster op grond van artikel 8, lid 1, onder b) en c), van de passagiersrechtenverordening enkel een andere vlucht moeten aanbieden aan de passagiers van wie de vlucht is geannuleerd, maar niet aan de passagiers van wie de vlucht enkel vertraging heeft opgelopen. Anders dan bij annulering hebben passagiers bij een vlucht die enkel vertraagd is, immers geen andere vlucht nodig om op hun eindbestemming aan te komen. Aangezien het bij „een andere vlucht” gaat om bijstand, wordt hieraan ook niet afgedaan door de rechtspraak over de overeenkomstige toepassing van de bepalingen inzake de compensatiebetaling op grote vertragingen. Bij de vaststelling van de passagiersrechtenverordening heeft de Uniewetgever zeer wel ook in het kader van de bijstand als bedoeld in artikel 8 van de passagiersrechtenverordening rekening gehouden met de passagiers van wie de vlucht is vertraagd, die evenwel enkel recht op de in artikel 8, lid 1, onder a), van de passagiersrechtenverordening geregelde bijstand (terugvlucht of terugbetaling van de vervoerprijs) hebben, en zulks ook pas vanaf een vertraging van ten minste vijf uur, waarvan in casu niet eens sprake was.

[e] In haar in hoger beroep ingediende memorie van antwoord concludeert verzoekster tot verwerping van het hoger beroep, maar ziet zij grotendeels af van inhoudelijke uiteenzettingen.

[II] Prejudiciële vragen:

[vraag a] In zijn arrest van 19 november 2009 in de gevoegde zaken ██████████ e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:416, punt 69) heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie voor het eerst geoordeeld dat de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op schadevergoeding met **[Or. 12]** passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld en aldus aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie, wanneer zij door een vertraging van de vlucht drie of meer uur tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken; dat een dergelijke vertraging de passagiers evenwel geen recht op compensatie verleent indien de luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

In het arrest van 26 februari 2013, ██████████ (C-11/11, EU:C:2013:106) heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie geoordeeld dat artikel 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat op grond van dit artikel compensatie is verschuldigd aan de passagier van een vlucht met rechtstreekse aansluitingen die bij vertrek een vertraging heeft opgelopen die de in artikel 6 van die verordening neergelegde drempels niet overschrijdt, maar de eindbestemming ervan heeft bereikt met een vertraging van drie uur of meer ten opzichte van de geplande aankomsttijd, aangezien deze compensatie niet afhankelijk is van het bestaan van een vertraging bij het vertrek en dus evenmin van de vraag of de voorwaarden van voornoemd artikel 6 van die verordening vervuld zijn.

Ondanks de – gelet op de bewoordingen van de arresten van 19 november 2009, ██████████ e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:416) en 22 december 2008, ██████████ (C-549/07, EU:C:2008:771) – voor de hand liggende uitlegging dat de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, enkel alle redelijke maatregelen ter voorkoming van de aan de annulering of de grote vertraging ten grondslag liggende buitengewone omstandigheid, evenwel niet ter voorkoming van de **[Or. 13]** annulering of de grote vertraging zelf dient te treffen, wordt deze zienswijze niet door alle nationale rechterlijke instanties – ten dele onder verwijzing naar het door de Uniewetgever beoogde hoge niveau van bescherming – gedeeld. Zo heeft bijvoorbeeld het Oostenrijkse Oberste Gerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Oostenrijk) (OGH) in zijn beslissing in de zaak 7 Ob 65/13 de luchtvaartmaatschappij die een

uiteindelijk geannuleerde vlucht diende uit te voeren, veroordeeld tot betaling van compensatie op grond van artikel 7 van de passagiersrechtenverordening, omdat deze maatschappij in de procedure niet heeft weten duidelijk te maken alle redelijke maatregelen ter voorkoming van de annulering van de vlucht (bijvoorbeeld door omboeking op een daadwerkelijk uitgevoerde vlucht) te hebben getroffen, en niet enkel redelijke maatregelen ter voorkoming van het buiten gebruik zijn van start- en landingsbanen door winterse weersomstandigheden, dat hooguit een buitengewone omstandigheid vormt.

Bijgevolg kan niet worden uitgegaan van een acte clair.

Deze vraag is reeds in de zaak C-658/13 (■■■■■ TUIfly) aan het Hof van Justitie voorgelegd, maar na intrekking van het verzoek om een prejudiciële beslissing door het Landgericht Hannover is de doorhaling van de zaak gelast.

[vragen b en c] De twee genoemde arresten van het Hof van Justitie van de Europese Unie die de werkingssfeer van artikel 7 van de passagiersrechtenverordening uitbreiden, leiden tot bepaalde problemen bij de uitlegging van het enkel op de annulering toegespitste artikel 5, lid 3, van deze verordening. Volgens artikel 2, onder 1), van de passagiersrechtenverordening moet onder „annulering” worden verstaan het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt. Bijgevolg dient de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert in geval van een annulering, om het ontstaan van een recht op compensatie in de zin van artikel 7 **[Or. 14]** van de passagiersrechtenverordening te vermijden – bij overeenkomstige beantwoording van vraag [a] – enkel aan te tonen dat zij redelijke maatregelen ter voorkoming van de annulering van de vlucht heeft getroffen. Past men evenwel de in het arrest ■■■■■ e.a. en het arrest ■■■■■ geformuleerde beginselen toe, dan zou dit tot gevolg hebben dat de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, met betrekking tot iedere individuele passagier en diens geplande eindbestemming individueel „redelijke maatregelen“ moet onderzoeken, hetgeen in de praktijk met aanzienlijke moeilijkheden gepaard zou gaan.

[III] [omissis] [schorsing van de procedure]

Landesgericht Korneuburg, [omissis]

Korneuburg, 31 augustus 2017

[omissis]