



Datum van  
inontvangstneming

:

08/06/2018

**Zaak C-289/18****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

26 april 2018

**Verwijzende rechter:**

Handelsgericht Wien (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

7 maart 2018

**Verzoekster:**

KAMU Passenger &amp; IT Services GmbH

**Verweerster:**

Türk Hava Yollari A.O. – T.H.Y. Turkish Airlines

---

REPUBLIEK OOSTENRIJK

**Handelsgericht Wien (Handelsrechter Wenen, Oostenrijk)**

[OMISSIS]

Het Handelsgericht Wien heeft als appelrechter [OMISSIS] in de zaak van verzoekster KAMU Passenger & IT Services GmbH, [OMISSIS] Wenen, [OMISSIS] tegen verweerster Türk Hava Yollari A.O.- T.H.Y. Turkish Airlines, [OMISSIS] Wenen, [OMISSIS] in verband met een compensatieclaim van 500 EUR, vermeerderd met rente en kosten, over het beroep van verzoekster tegen het vonnis van de kantonrechter voor handelszaken Wenen van 27 juli 2017 [OMISSIS] de volgende

beschikking

gegeven:

1. Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

Is een aansluitende vlucht van op de luchthaven van bestemming van de voorafgaande vlucht die een passagier gezamenlijk met de eerste vlucht boekte en waarvoor hij slechts één vliegticket met één ticketnummer ontving, met inachtneming van een geplande overstaptijd tussen beide vluchten van iets meer dan 13 uur, aan te merken als „rechtstreeks aansluitende vlucht” in de zin van artikel 2, onder h), van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad? **[Or. 2]**

2. De procedure in hoger beroep wordt geschorst tot na ontvangst van de prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie.

### Motivering:

#### I. Feiten van het hoofdgeding:

Verzoekster is een onderneming die zich toelegt op de afdwinging van compensatieclaims van luchtreizigers krachtens verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad (hierna: „verordening”). Verweerster is een Turkse luchtvaartmaatschappij. In het onderhavige geval was zij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde in de zin van artikel 2, onder b), respectievelijk in de zin van artikel 6 van de verordening betreffende vertragingen in het luchtverkeer.

■■■■■ en ■■■■■ boekten bij verweerster een vlucht van Wenen naar Istanbul voor 28 juli 2013 onder vluchtnummer TK 1886. Het geplande vertrektijdstip was 14.25 uur. De vlucht vertrok echter met een vertraging van drie uur en 45 minuten zodat beide passagiers niet om 17.40 uur maar pas om 21.25 uur in Istanbul aankwamen. Hun eindbestemming was echter niet Istanbul maar Elazig. De daaropvolgende dag, op 29 juli 2013, stapten ze op de vlucht naar die bestemming, eveneens bij verweerster geboekt onder vluchtnummer TK 2642, die volgens schema om 6.55 uur vertrok zodat ze stipt in Elazig arriveerden. De vluchten van beide passagiers van Wenen via Istanbul naar Elazig waren telkens gebaseerd op één vliegticket met één ticketnummer. In beginsel was het mogelijk geweest om nog in de late avond van **[Or. 3]** 28 juli 2013 vanuit Istanbul naar Elazig verder te vliegen. Waarom ■■■■■ en ■■■■■ niet deze vlucht maar de vlucht op de daaropvolgende dag hadden gekozen om hun vliegreis voort te zetten, staat niet vast. Bijgevolg is niet bekend of de reden hiervoor een reeds volgeboekte vlucht of een bewuste keuze van de passagiers is geweest.

#### II. Belangrijkste argumenten van partijen:

Verzoekster vordert van verweerster, onder verwijzing naar de verordening, een compensatie op grond van de vertraging bij aankomst van de vlucht Wenen-Istanbul van telkens 250 EUR, of 500 EUR in totaal. Zij voert in wezen aan dat de verbindingsvlucht Istanbul-Elazig niet kan worden aangemerkt als een rechtstreeks aansluitende vlucht in de zin van artikel 2, onder h), van de

verordening. Tussen de vluchten Wenen-Istanbul en Istanbul-Elazig voorzag het vluchtschema in een tijdsinterval van meer dan 13 uur. Het was echter ook mogelijk geweest om een vroegere vervolgvlucht van Istanbul naar Elazig te nemen. Tussen beide vluchten bestaat bijgevolg geen rechtstreeks verband. De gelijktijdige boeking van beide vluchten volstaat niet als grondslag voor een dergelijk verband.

De argumenten die verweerster daartegen aanvoert, komen er samengevat op neer dat Elazig en niet Istanbul de eindbestemming is geweest. De verbindingsvlucht Istanbul-Elazig is bijgevolg aan te merken als een rechtstreeks aansluitende vlucht. Beide passagiers hadden telkens met één vliegticket de vlucht Wenen-Elazig geboekt, met tussenlanding en overstap in Istanbul. Ze zijn stipt gearriveerd op hun eindbestemming. Dat is het enige wat telt. **[Or. 4]**

### III. Procesverloop:

De rechter in eerste aanleg verwierp de vordering. Juridisch baseerde hij zich op het arrest van het Hof van 26 februari 2013, ██████████ C-11/11, punten 33 en 35, voor het oordeel dat de vlucht Istanbul-Elazig als een rechtstreeks aansluitende vlucht moest worden beschouwd. Elazig moest bijgevolg als eindbestemming worden aangemerkt. In het geval van vluchten met meerdere deeltrajecten en rechtstreeks aansluitende vluchten kan alleen een vertraging op de eindbestemming worden ingeroepen om het recht op een forfaitaire compensatie geldend te maken. In het onderhavige geval is van een dergelijke vertraging geen sprake geweest.

Verzoekster heeft tegen deze uitspraak beroep ingesteld.

### IV. Beroep:

Hier voert verzoekster de volgende argumenten aan, onder meer verwijzend naar de arresten van het Hof van 26 februari 2013, ██████████ C-11/11; 19 november 2009, ██████████ e.a., C-402/07, C-432/07, punten 60 en 61, en van 23 oktober 2012, ██████████ e.a., C-581/10, C-629/10, punten 34 en 40, en zich tevens beroepend op de bedoeling van de Uniewetgever:

De vlucht Istanbul-Elazig kan niet worden aangemerkt als een vlucht die rechtstreeks aansluit op de vlucht Wenen-Istanbul. Volgens het vluchtschema waren beide vluchten gescheiden door een tijdsinterval van meer dan 13 uur. Bijgevolg is niet louter de vertraging in Elazig van belang. Er zijn immers gevallen denkbaar waarin een luchtreiziger om zakelijke of familiale redenen meerdere uren of dagen op de plaats van tussenlanding wil blijven. In dergelijke gevallen kan begrijpelijkerwijze geen recht op compensatie geldend worden gemaakt, hoewel de luchtreiziger een – door het Hof als in beginsel relevant beschouwd – **[Or. 5]** onomkeerbaar tijdverlies heeft geleden en, bijgevolg, ongemak heeft ondervonden. De Engelse formulering „directly connecting flight”

legt de klemtoon op de onmiddellijke aard van de verbinding. Bijgevolg is de tijdsfactor van doorslaggevend belang. Tijdens een vlucht met tussenlanding ondervindt de luchtreiziger alleen dan geen ongemak wanneer hij omwille van de duur van de tussenlanding hooguit op de aansluitende vlucht moet wachten en voorts niets kan doen. Het feit dat beide vluchten met telkens één ticket met één ticketnummer werden geboekt, doet niets af aan deze conclusie. De passagier heeft geen invloed op de toewijzing van ticketnummers. De bewuste tickets met telkens één ticketnummer maken van de vlucht Istanbul-Elazig dan ook geen rechtstreeks aansluitende vlucht.

#### V. Prejudiciële vraag:

Volgens de rechtspraak van het Hof hebben passagiers volgens artikel 7 van de verordening naar analogie recht op compensatie bij een vertraging van drie uur of meer op hun eindbestemming wanneer de vertraging niet te wijten is aan buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening [OMISSIS].

In het arrest van 26 februari 2013, [REDACTED] C-11/11, bevestigde het Hof de relevantie van het begrip eindbestemming, in de zin van artikel 2, onder h), van de verordening, voor het recht op compensatie wegens vertraging (punten 33 e.v.).

Artikel 2, onder h), van de verordening omschrijft het begrip „eindbestemming” als de bestemming die vermeld staat op het bij de incheckbalie [Or. 6] aangeboden ticket of, in het geval van rechtstreeks aansluitende vluchten, de bestemming van de laatste vlucht; indien de geplande aankomsttijd is gerespecteerd, wordt er geen rekening gehouden met haalbare alternatieve aansluitende vluchten.

Op de vraag in hoeverre een deeltraject nog als rechtstreekse aansluiting kan worden beschouwd, heeft het Hof tot op heden nog geen definitief antwoord gegeven, en in het bijzonder niet welke factoren daarbij in aanmerking te nemen zijn. Het blijft vooral ongewis of het bij de beoordeling op een tijdscomponent aankomt en, indien ja, hoe daaraan concreet invulling moet worden gegeven en waarmee voorts nog rekening moet worden gehouden.

#### VI. Verwijzingsplicht:

De verwijzende appelrechter doet in casu uitspraak in laatste aanleg.

Bij de in casu noodzakelijke uitlegging van de vraag inzake het Unierecht kan er niet van worden uitgegaan dat de juiste toepassing van het Unierecht zo evident is (acte claire doctrine) dat redelijkerwijze geen ruimte voor twijfel over de gestelde vraag kan bestaan. Er wordt daarbij verwezen naar de opmerkingen onder V.

[OMISSIS] [Schorsing naar nationaal procesrecht] [Or. 7]

[OMISSIS] [Verwijzing naar bijlagen]

[OMISSIS] 7 maart 2018

[OMISSIS] [Formaliteiten]