



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

P. PIKAMÄE

van 23 september 2021¹

Zaak C-395/20

EP,

GM

tegen

Corendon Airlines Turistik Hava Tasimacilik A.S.

[verzoek van het Landgericht Düsseldorf (rechter in tweede aanleg Düsseldorf, Duitsland) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij annulering of langdurige vertraging van vluchten – Wijziging van de vertrektijd van een vlucht – Vertrek uitgesteld met bijna drie uur – Mededeling aan de passagiers negen dagen voor vertrek – Begrippen ‚annulering‘ en ‚aanbod van een andere vlucht‘”

I. Inleiding

1. In de onderhavige zaak betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU stelt het Landgericht Düsseldorf (rechter in tweede aanleg Düsseldorf, Duitsland) het Hof twee prejudiciële vragen over de uitlegging van artikel 2, onder l), artikel 5, lid 1, en artikel 8, 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. 295/91².

2. Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen enerzijds EP en GM (hierna: „betrokken passagiers”), twee luchtreizigers, en anderzijds Corendon Airlines Turistik Hava Taşımacılık A.Ş. (hierna: „Corendon Airlines”) betreffende de weigering van laatstgenoemde om die passagiers te compenseren voor de verplaatsing van de oorspronkelijk geplande vertrektijd van hun vlucht. De onderhavige zaak werpt nieuwe en complexe rechtsvragen op waarover het Hof zich zal kunnen uitspreken. Deze vragen betreffen ten eerste de juridische kwalificatie van een dergelijke wijziging van de vluchttijden en ten tweede de betekenis van de hierover aan de passagier meegedeelde informatie, die mogelijk kan worden beschouwd als een „aanbod van een andere vlucht” in de zin van artikel 5, lid 1, onder c), ii), van verordening nr. 261/2004.

¹ Oorspronkelijke taal: Frans.

² PB 2004, L 46, blz. 1, met rectificatie in PB 2006, L 365, blz. 89.

3. Op verzoek van het Hof beperkt deze conclusie zich tot de analyse van de eerste prejudiciële vraag, namelijk of de wijziging van de vluchttijden moet worden beschouwd als een „annulering” in de zin van artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004.

II. Toepasselijke bepalingen

A. Verordening nr. 261/2004

4. Artikel 2 van verordening nr. 261/2004, met het opschrift „Definities”, bepaalt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

l) ‚annulering’: het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt.”

5. Artikel 5 van deze verordening, met het opschrift „Annulering”, bepaalt in lid 1:

„In geval van annulering van een vlucht:

- a) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 8;
- b) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en – in het geval van een andere vlucht die naar redelijke verwachting ten vroegste daags na de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht zal vertrekken – als bedoeld in artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c);
- c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij
 - i) de annulering hun tenminste twee weken voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of
 - ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of
 - iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.”

6. Artikel 6 van deze verordening, met het opschrift „Vertraging”, luidt als volgt:

„1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs kan verwachten dat een vlucht een vertraging tot na de geplande vertrektijd oploopt, en wel

- a) van twee uur of meer voor alle vluchten van 1 500 km of minder,
- b) van drie uur of meer voor alle vluchten binnen de Gemeenschap van meer dan 1500 km en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km, of
- c) van vier uur of meer voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen,

wordt de passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bijstand geboden als bedoeld in

- i) artikel 9, lid 1, onder a), en artikel 9, lid 2, en
- ii) artikel 9, lid 1, onder b), en artikel 9, lid 1, onder c), in geval de vertrektijd, naar redelijkerwijs wordt verwacht, ten vroegste daags na de geplande vertrektijd is, en
- iii) artikel 8, lid 1, onder a), in geval van een vertraging van ten minste vijf uur.

2. In ieder geval volgt de aanbidding van de bijstand binnen de in dit artikel voor iedere vluchtafstand bepaalde tijdspanne.”

7. Artikel 7 van deze verordening, met het opschrift „Recht op compensatie”, bepaalt:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

[...]

- 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;

[...]

2. Indien de passagiers een andere vlucht naar hun eindbestemming wordt aangeboden overeenkomstig artikel 8, en de aankomsttijd niet meer dan hieronder vermeld afwijkt van de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht:

[...]

- b) drie uur voor alle vluchten binnen de Gemeenschap van meer dan 1 500 km en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km, [...]

[...]

kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatiebedragen vermeld in lid 1 met 50 % verlagen.

[...]”

8. Artikel 8 van verordening nr. 261/2004, met het opschrift „Recht op terugbetaling of een alternatief reisplan”, bepaalt:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers de keuze tussen:

- a) – volledige terugbetaling van het ticket binnen zeven dagen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7, lid 3, tegen de prijs waarvoor het gekocht was, voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn gemaakt en voor het gedeelte en de gedeelten die reeds zijn gemaakt indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier geen zin meer heeft, alsmede in voorkomend geval,
 - een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt bij de eerste gelegenheid;
- b) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid; of
- c) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.

2. Lid 1, onder a), is ook van toepassing op passagiers wier vlucht onderdeel is van een pakket, behalve wat het recht op terugbetaling betreft indien dit recht bestaat krachtens richtlijn 90/314/EEG [van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten (PB 1990, L 158, blz. 59)].

[...]”

B. Verordening nr. 1033/2006

9. Verordening (EG) nr. 1033/2006 van de Commissie van 4 juli 2006 tot vaststelling van de vereisten inzake de procedures voor vliegplannen in de aan de vlucht voorafgaande fase in het gemeenschappelijke Europese luchtruim³, bepaalt in artikel 2, lid 2:

„Naast de in lid 1 bedoelde definities wordt verstaan onder:

[...]

10) ‚cruciale elementen van een vliegplan’: de volgende elementen van een vliegplan:

[...]

d) geschatte vertrektijd,

[...]

[...]”

³ PB 2006, L 186, blz. 46.

III. Aan het geding ten grondslag liggende feiten, hoofdeding en prejudiciële vragen

10. De betrokken passagiers hebben via het online platform „Check24” een pakketreis naar Antalya (Turkije) geboekt. Hun boeking is door Corendon Airlines bevestigd voor de vlucht van 18 mei 2019 van Düsseldorf (Duitsland) naar Antalya met een geplande vertrektijd van 13.20 uur en een geplande aankomsttijd van 17.50 uur.

11. Corendon Airlines heeft deze vlucht vervolgens verplaatst en de nieuwe vertrektijd vastgesteld om 16.10 uur op 18 mei 2019, waarover zij de betrokken passagiers heeft geïnformeerd binnen de in artikel 5, lid 1, onder c), ii), van verordening nr. 261/2004 gestelde termijn. Aangezien die vlucht was vertraagd, heeft het vertrek op 18 mei 2019 plaatsgevonden om 17.02 uur en de landing om 21.30 uur.

12. De betrokken passagiers hebben op grond van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, onder b), van die verordening van Corendon Airlines compensatie gevorderd ten bedrage van elk 400 EUR. Corendon Airlines heeft geweigerd om die passagiers te compenseren.

13. Het Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland) heeft de vordering van de betrokken passagiers afgewezen. Deze rechter heeft in de eerste plaats vastgesteld dat hoewel de vertrektijd was gewijzigd, de oorspronkelijke vluchtplanning niet was opgegeven. In de tweede plaats zijn deze passagiers in elk geval over de wijziging van de vertrektijd geïnformeerd binnen de in artikel 5, lid 1, onder c), ii), van die verordening gestelde termijn, namelijk tussen twee weken en zeven dagen voor de geplande vertrektijd. Bovendien heeft deze rechter opgemerkt dat niet hoefde te worden onderzocht of Corendon Airlines had voldaan aan haar verplichting om de passagiers in het hoofdeding te informeren over hun rechten krachtens artikel 8 van diezelfde verordening, aangezien er bij een eventuele schending van de informatieplicht geen recht op compensatie bestaat op grond van artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004.

14. De betrokken passagiers hebben tegen het vonnis van het Amtsgericht Düsseldorf hoger beroep ingesteld bij het Landgericht Düsseldorf. Deze laatste rechter merkt op dat dit vonnis niet kan worden bevestigd indien de verplaatsing van de vluchttijden met bijna drie uur betekent dat de vlucht is geannuleerd in de zin van artikel 2, onder l), van die verordening en indien de mededeling met betrekking tot de verplaatsing geen aanbod voor een andere vlucht vormt overeenkomstig de in die verordening bepaalde voorwaarden.

15. Daarop heeft het Landgericht Düsseldorf de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

- „1) Is er sprake van annulering van een vlucht in de zin van artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, van [verordening nr. 261/2004] wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de in het kader van een pakketreis geboekte vlucht, die volgens planning om 13.20 uur (plaatselijke tijd) zou vertrekken, verplaatst naar 16.10 uur (plaatselijke tijd) op dezelfde dag?
- 2) Gaat het bij de mededeling, negen dagen voor aanvang van de reis, over de verplaatsing van een vlucht van 13.20 uur (plaatselijke tijd) naar 16.10 uur (plaatselijke tijd) op dezelfde dag om een aanbod van een andere vlucht in de zin van artikel 5, lid 1, onder c), ii), van verordening nr. 261/2004 en, zo ja, moet dit aanbod voldoen aan de eisen van artikel 5, lid 1, onder a), en artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004?”

IV. Procedure bij het Hof

16. De verwijzingsbeslissing van 3 augustus 2020 is ingekomen ter griffie van het Hof op 19 augustus 2020.

17. De verzoekers in het hoofdgeding, de Duitse regering alsmede de Europese Commissie hebben schriftelijke opmerkingen ingediend binnen de in artikel 23 van het Statuut van het Hof van Justitie van de Europese Unie bepaalde termijn.

18. Op de algemene vergadering van 27 april 2021 heeft het Hof besloten geen pleitzitting te houden.

V. Juridische analyse

A. Eerste prejudiciële vraag

19. Met zijn eerste prejudiciële vraag wenst de verwijzende rechter te vernemen of er sprake is van „annulering” van een vlucht in de zin van artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004 wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de vertrektijd van een in het kader van een pakketreis geboekte vlucht verplaatst van 13.20 uur (plaatselijke tijd) naar 16.10 uur (plaatselijke tijd) op dezelfde dag.

20. „Annulering” wordt in artikel 2, onder l), van die verordening gedefinieerd als „het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt”.

21. Aangezien deze definitie is gebaseerd op „het niet uitvoeren” van een vlucht, moet in dit verband onderzoek worden gedaan naar het begrip „vlucht”, waaraan het Hof, gezien het ontbreken van een definitie in diezelfde verordening, een uitlegging heeft gegeven. Volgens deze rechtspraak bestaat een „vlucht” in wezen in een luchtvervoerhandeling – en vormt die dus in zekere zin een „onderdeel” van dit vervoer – die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt.⁴ Bovendien heeft het Hof aangegeven dat het traject een essentieel onderdeel vormt van de vlucht, die wordt uitgevoerd volgens een vooraf door de luchtvaartmaatschappij vastgestelde planning.⁵

22. Uit de rechtspraak van het Hof blijkt ook dat geannuleerde en vertraagde vluchten twee duidelijk onderscheiden categorieën van vluchten vormen. Bij de „annulering” van een vlucht in de zin van artikel 2, onder l), van verordening nr. 261/2004 – anders dan bij de „vertraging” ervan – wordt een oorspronkelijk geplande vlucht immers niet uitgevoerd. Uit deze verordening kan dus niet worden afgeleid dat een vertraagde vlucht als een „geannuleerde vlucht” kan worden gekwalificeerd op de loutere grond dat de vertraging enige tijd of zelfs lang heeft geduurd. Het Hof heeft hieruit geconcludeerd dat een vertraagde vlucht, ongeacht de duur van de vertraging, niet als geannuleerd kan worden beschouwd wanneer uiteindelijk wordt vertrokken overeenkomstig de oorspronkelijk vastgestelde planning.⁶

⁴ Arrest van 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, punt 40).

⁵ Zie arresten van 19 november 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 30), en 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez e.a. (C-83/10, EU:C:2011:652, punt 27).

⁶ Zie arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punten 33 en 34).

23. Net als de Duitse regering en de Commissie komt het mij voor dat in het onderhavige geval de oorspronkelijk vastgestelde planning niet is opgegeven. Hoewel het traject een belangrijk element vormt van een vlucht, neemt dit niet weg dat de verzoekers daadwerkelijk door de luchtvaartmaatschappij zijn vervoerd en wel met de vlucht die zij hadden geboekt, ook al vond die plaats op een later tijdstip. Noch de luchthaven van vertrek of aankomst, noch het vluchtnummer van de vlucht waarmee de passagiers werden vervoerd, zijn gewijzigd. Bovendien wijst niets erop dat de luchtvaartmaatschappij definitief wilde afzien van de oorspronkelijk vastgestelde planning of dat zij die heeft opgegeven. Integendeel, in casu moet worden aangenomen dat de vertrektijd van dezelfde vlucht enkel is verplaatst.

24. Ik ben niet ongevoelig voor het argument van de Commissie dat de „annulering” van een vlucht wordt gekenmerkt door een directe en vrijwillige tussenkomst van de luchtvaartmaatschappij in de planning, terwijl zij in het geval van een „vertraagde” vlucht de vertrektijd niet plant en daar evenmin altijd invloed op heeft. Gebeurtenissen waarop zij geen invloed heeft, kunnen namelijk dikwijls gevolgen hebben voor het luchtverkeer, waardoor de planning moet worden „gewijzigd”, zonder dat dit inhoudt dat die volledig wordt „opgegeven”. De luchtvaartmaatschappij kan op dit soort gebeurtenissen reageren door een latere vertrektijd aan te kondigen dan de vertrektijd die oorspronkelijk was gepland. Dit is volgens mij precies wat normaal gesproken wordt verstaan onder „verplaatsing van de vertrektijd” van een vliegtuig, zoals dat in casu het geval was.

25. Ik ben van mening dat de verplaatsing van een vlucht in de tijd waarbij het vliegtuig en het traject ongewijzigd blijven, over het algemeen wordt beschouwd als een „vertraging” en niet als een „annulering”. Naar mijn mening is het in strijd met de algemene ervaring, met de gangbare betekenis van de bewoordingen en met de algemene opzet van verordening nr. 261/2004 om aan te nemen dat er bij een verplaatsing van een vlucht met ongeveer drie uur zonder verdere wijzigingen, sprake is van een „annulering” met een aanbod voor een nieuwe vervoersmogelijkheid. Dit zou neerkomen op een volledige miskennis van het begrip „vertraging”, waarnaar hierboven al is verwezen, ten gunste van een kunstmatige uitlegging van het begrip „annulering”. Nu er *geen concrete aanwijzingen* zijn dat de luchtvaartmaatschappij de vluchtplanning daadwerkelijk heeft opgegeven, moet worden geconcludeerd dat die planning alleen *tijdelijk is opgeschort*, aangezien zij is hervat zodra de omstandigheden dat toelieten.⁷

26. Voorts kan het feit dat de verplaatsing van de vluchttijden ruim van tevoren is aangekondigd (in dit geval negen dagen van tevoren) op zichzelf geen rol spelen bij de kwalificatie van de verplaatsing als „annulering” of „vertraging”. De voorafgaande tijdige aankondiging is van invloed op de omvang van de problemen of de ongemakken voor de passagiers, maar niet noodzakelijkerwijs op de aard zelf van de verplaatsing.

27. Natuurlijk kan niet worden uitgesloten dat een „aanzienlijke” vertraging bij vertrek en de bijzondere omstandigheden rond die vertraging eventueel van invloed kunnen zijn op de kwalificatie als „annulering” of „vertraging”. Afhankelijk van de situatie kunnen die elementen eventueel worden uitgelegd als aanwijzingen voor een situatie die verder gaat dan een eenvoudige tijdelijke opschorting van de vluchtplanning.

⁷ Zie in dit verband arrest van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.* (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 37), waaruit duidelijk blijkt dat het Hof voorstander is van een *beperkende* uitlegging van het begrip „annulering”. Het Hof noemt immers enkele omstandigheden op het gebied van het luchtvervoer van passagiers die ondanks de uiterlijke schijn (bijvoorbeeld de wachttijd en de noodzaak voor de betrokken passagiers om in een hotel te overnachten) geen rechtvaardiging vormen voor een dergelijke juridische kwalificatie.

28. Dit is in de onderhavige zaak echter zeker niet het geval, aangezien de vertrektijd slechts met ongeveer drie uur is verplaatst, zodat er veeleer sprake is van een „geringe” vertraging. Bijgevolg lijkt het mij niet nodig dat het Hof zich in casu uitspreekt over de mogelijkheid van een dergelijk puur hypothetisch scenario.

B. Antwoord op de eerste prejudiciële vraag

29. Op grond van het bovenstaande geef ik het Hof in overweging op de eerste prejudiciële vraag te antwoorden dat er geen sprake is van „annulering” van een vlucht in de zin van artikel 2, onder l), en artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004 wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert enkel de in het kader van een pakketreis geboekte vlucht, die volgens planning om 13.20 uur (plaatselijke tijd) zou vertrekken, verplaatst naar 16.10 uur (plaatselijke tijd) op dezelfde dag en er verder geen andere wijzigingen zijn ten aanzien van de vlucht.

VI. Conclusie

30. In het licht van het voorgaande geef ik het Hof in overweging de eerste prejudiciële vraag van het Landgericht Düsseldorf als volgt te beantwoorden:

„Er is geen sprake van annulering van een vlucht in de zin van artikel 2, onder l), en artikel 5, 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 wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert enkel de in het kader van een pakketreis geboekte vlucht, die volgens planning om 13.20 uur (plaatselijke tijd) zou vertrekken, verplaatst naar 16.10 uur (plaatselijke tijd) op dezelfde dag en er verder geen andere wijzigingen zijn ten aanzien van de vlucht.”