



Jurisprudentie

BESCHIKKING VAN HET HOF (Achtste kamer)

1 oktober 2020*

„Prejudiciële verwijzing – Artikel 99 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Compensatie aan luchtreizigers bij langdurige vertraging van vluchten – Recht op compensatie bij vertraging – Duur van de vertraging – Tijdstip waarop de deur van het vliegtuig ter bestemming wordt geopend – Daadwerkelijke aankomsttijd – Geplande aankomsttijd – Vraag waarover het Hof reeds uitspraak heeft gedaan of duidelijk uit de rechtspraak af te leiden antwoord op een vraag”

In zaak C-654/19,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) bij beslissing van 2 juli 2019, ingekomen bij het Hof op 3 september 2019, in de procedure

FP Passenger Service GmbH

tegen

Austrian Airlines AG,

wijst

HET HOF (Achtste kamer),

samengesteld als volgt: L. S. Rossi, kamerpresident, J. Malenovský (rapporteur) en F. Biltgen, rechters,

advocaat-generaal: P. Pikamäe,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

- FP Passenger Service GmbH, vertegenwoordigd door F. Puschkarski, Rechtsanwältin, en B. Passin, Rechtsanwalt,
- Austrian Airlines AG, vertegenwoordigd door G. Gries, Rechtsanwalt,
- de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door J. Schmoll en G. Kunnert als gemachtigden,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller en M. Hellmann als gemachtigden,

* Procestaal: Duits.

- de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door W. Mölls en N. Yerrell als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om overeenkomstig artikel 99 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof uitspraak te doen bij met redenen omklede beschikking,

de navolgende

Beschikking

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de artikelen 5 tot en met 7 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 (PB 2004, L 46, blz. 1, met rectificatie in PB 2006, L 365, blz. 89).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen FP Passenger Service GmbH en Austrian Airlines AG over de compensatie aan een passagier van Austrian Airlines AG voor de vertraging waarmee het vliegtuig aan boord waarvan hij zich bevond, is aangekomen op de luchthaven Wien-Schwechat (Oostenrijk).

Toepasselijke bepalingen

- 3 Overweging 1 van verordening nr. 261/2004 luidt:

„Het optreden van de Gemeenschap moet onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, met volledige inachtneming van de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.”

- 4 In artikel 2 van deze verordening, met als opschrift „Definities”, staat te lezen:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

- f) ‚ticket’: een geldig document dat recht geeft op vervoer of een gelijkwaardig document in immateriële, inclusief elektronische, vorm dat door de luchtvaartmaatschappij of door een door haar erkende agent is uitgegeven of toegestaan;

[...]

- h) ‚eindbestemming’: de bestemming die vermeld staat op het bij de incheckbalie aangeboden ticket of, in 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;

[...]”

5 Artikel 5 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Annulering”, bepaalt:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

[...]

c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij

[...]

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.

[...]

3. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.

[...]”

6 Artikel 6 van die verordening, met als opschrift „Vertraging”, luidt:

„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 1500 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 1500 en 3500 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), ingeval 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 tijdsperiode.”

7 In artikel 7 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Recht op compensatie”, is bepaald:

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

[...]

b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1500 en 3500 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:

a) twee uur voor alle vluchten van 1 500 km of minder, [...]

[...]

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

[...]

4. De in de leden 1 en 2 vermelde afstanden worden gemeten volgens de groot-cirkelmethode (ortodromische lijn)."

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

- 8 FP Passenger Service, verzoekster in het hoofdgeding, is in de rechten getreden van een passagier die bij Austrian Airlines een boeking had voor de vlucht met het nummer OS 2344 van Hurghada (Egypte) naar Wenen (Oostenrijk). Die vlucht zou op 20 augustus 2017 om 10.50 uur vertrekken en diezelfde dag om 15.20 uur aankomen.
- 9 Aangezien het vliegtuig pas om 14.22 uur in Hurghada was opgestegen, heeft het op 20 augustus 2017 de luchthaven Wien-Schwechat bereikt met een vertraging waarvan de omvang kan variëren naargelang van het in aanmerking genomen tijdstip van aankomst. In dit verband worden in de verwijzingsbeslissing meerdere onderscheiden tijdstippen vermeld:
 - 18.14 uur: „*touch down*” (landing). Dit tijdstip wordt doorgegeven door een werknemer van de luchthaven;
 - 18.17 uur: „*Actual Time of Arrival*” (ATA) („werkelijke aankomsttijd”). Dit is het tijdstip waarop het vliegtuig zijn eindpositie heeft bereikt. Ook dat tijdstip wordt doorgegeven door een werknemer van de luchthaven;
 - 18.18 uur: de parkeerrem van het vliegtuig is ingeschakeld, wat automatisch door het vliegtuig is doorgegeven;
 - 18.22 uur: de bemanning deelt mee dat het vliegtuig zijn parkeerpositie heeft bereikt.
- 10 Volgens de verwijzende rechter is niet vastgesteld dat er buitengewoon veel tijd is verstreken voordat de deuren van het vliegtuig zijn geopend. Het toestel is daarentegen op een afgelegen plaats geparkeerd, vanwaar de passagiers per bus naar de luchthaventerminal zijn vervoerd. Het was niet mogelijk om vast te stellen of het vliegtuig naar die parkeerplaats dan wel naar een andere plaats zou zijn geleid indien het was geland op het geplande tijdstip. In dit verband preciseert de verwijzende rechter dat de vliegtuigen die op de luchthaven Wien-Schwechat landen, ofwel parkeren op het platform, waar de passagiers het vliegtuig via een trap verlaten en zich met een shuttlebus naar de terminal begeven, ofwel naast een aviobrug die rechtstreeks naar de luchthavengebouwen leidt.

- 11 FP Passenger Service heeft bij het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) een beroep tot schadevergoeding ingesteld om voor de opgelopen vertraging een compensatie te verkrijgen ten belope van 400 EUR, vermeerderd met rente. Ter ondersteuning van haar beroep voerde zij aan dat de vlucht in kwestie met vertraging was vertrokken zodat de eindbestemming pas daadwerkelijk kon worden bereikt om 18.22 uur, te weten het tijdstip waarop het vertraagde vliegtuig zijn parkeerpositie had bereikt.
- 12 FP Passenger Service stelde echter dat voor de berekening van de vertraging het tijdstip in aanmerking moet worden genomen waarop de deuren zijn geopend, met andere woorden het tijdstip waarop de passagiers het vliegtuig kunnen verlaten. In casu waren de deuren meer dan drie uur na de geplande aankomsttijd geopend.
- 13 Austrian Airlines voerde op haar beurt aan dat de vlucht in kwestie minder dan drie uur vertraging had opgelopen. Volgens haar had het vliegtuig zijn eindbestemming immers niet bereikt om 18.22 uur, maar om 18.17 uur. Voor de toepassing van het recht op compensatie krachtens verordening nr. 261/2004 stemt namelijk zowel de geplande aankomsttijd als de werkelijke aankomsttijd overeen met het tijdstip waarop het vliegtuig is geland op de luchthaven van bestemming. De tijd die nodig is om de deuren te openen, wordt niet meegerekend voor de vaststelling van dat tijdstip.
- 14 De rechter in eerste aanleg heeft ingestemd met het standpunt van Austrian Airlines en heeft het beroep van FP Passenger Service verworpen op grond dat voor de berekening van de daadwerkelijke vertraging van een vlucht de geplande aankomsttijd moet worden vergeleken met de werkelijke aankomsttijd. Aangezien uit die vergelijking in casu blijkt dat er slechts sprake was van een vertraging van 2 uur en 57 minuten, heeft de rechter in eerste aanleg geoordeeld dat FP Passenger Service geen recht had op compensatie krachtens verordening nr. 261/2004.
- 15 Verzoekster in het hoofdgeding heeft tegen die beslissing hoger beroep ingesteld bij de verwijzende rechter. Deze is van oordeel dat het arrest van het Hof van 4 september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), moet worden toegepast. Teneinde de omvang van de vertraging te berekenen, moet volgens de verwijzende rechter dan ook worden vastgesteld op welk tijdstip de deuren van het vliegtuig zouden zijn geopend indien de vlucht geen vertraging had opgelopen, en kan dat tijdstip vervolgens worden vergeleken met het tijdstip waarop die deuren daadwerkelijk zijn geopend. Hoewel in de vluchtschema's geen melding wordt gemaakt van het geplande tijdstip waarop de deuren worden geopend, toont de ervaring aan dat over het algemeen het interval tussen het tijdstip waarop het vliegtuig zijn parkeerpositie bereikt en de opening van de deuren hetzelfde is voor alle vluchten. Hieruit volgt dat het interval tussen de werkelijke aankomsttijd en de daadwerkelijke opening van de deuren identiek is aan dat tussen de geplande aankomsttijd en de geplande opening van de deuren, zodat geen van deze intervallen in aanmerking hoeft te worden genomen bij de berekening van de vertraging.
- 16 Indien het interval tussen de werkelijke aankomsttijd en de daadwerkelijke opening van de deuren daarentegen in een bepaald geval buitengewoon lang is en de passagier daarvan het bewijs levert, moet rekening worden gehouden met het verschil tussen enerzijds de tijd die daadwerkelijk verstrijkt voordat de deuren worden geopend en anderzijds de tijd die gewoonlijk nodig is om de deuren te openen, teneinde dit verschil toe te voegen aan de overeenkomstig de voorgaande overwegingen berekende vertraging. In casu moet er echter van worden uitgegaan dat het interval tussen de werkelijke aankomsttijd en de daadwerkelijke opening van de deuren het gebruikelijke interval niet heeft overschreden zodat dat interval niet in aanmerking hoeft te worden genomen.
- 17 De verwijzende rechter preciseert dat er geen vaste nationale rechtspraak over deze kwestie bestaat.

- 18 In deze omstandigheden heeft het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Moeten de artikelen 5 tot en met 7 van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat bij de berekening van de vertraging – gelet op het arrest van 4 september 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), waarin het Hof heeft geoordeeld dat beslissend is op welk tijdstip de deuren zijn geopend – rekening dient te worden gehouden met het verschil tussen het tijdstip waarop de deuren daadwerkelijk zijn geopend en de geplande aankomsttijd, dan wel met het verschil tussen dat tijdstip en het tijdstip waarop de deuren vermoedelijk zouden zijn geopend indien de vlucht op de geplande aankomsttijd was aangekomen?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

- 19 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van het arrest van 4 september 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), aldus moet worden uitgelegd dat bij de vaststelling van de omvang van de vertraging die de passagiers van een vlucht hebben ondervonden bij de aankomst van die vlucht, moet worden berekend hoeveel tijd er is verstreken tussen de geplande aankomsttijd en de opening van de deuren van het vliegtuig.
- 20 Krachtens artikel 99 van zijn Reglement voor de procesvoering kan het Hof in elke stand van het geding op voorstel van de rechter-rapporteur, de advocaat-generaal gehoord, besluiten om bij met redenen omklede beschikking uitspraak te doen wanneer een prejudiciële vraag identiek is aan een vraag waarover het Hof reeds uitspraak heeft gedaan, wanneer het antwoord op een dergelijke vraag duidelijk uit de rechtspraak kan worden afgeleid, of wanneer over het antwoord op de prejudiciële vraag redelijkerwijs geen twijfel kan bestaan.
- 21 Aangezien dit in de onderhavige zaak het geval is, moet die bepaling worden toegepast.
- 22 Om te beginnen dient in herinnering te worden gebracht dat uit de bewoordingen van verordening nr. 261/2004 niet uitdrukkelijk voortvloeit dat passagiers van bij aankomst vertraagde vluchten het in artikel 7 van deze verordening bedoelde recht hebben om compensatie te ontvangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, omdat het begrip „vertraging van de vlucht” in de tekst van die verordening enkel verwijst naar de vertraging ten opzichte van de geplande vertrektijd (zie in die zin arrest van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punten 31, 40 en 41).
- 23 In overeenstemming met het gelijkheidsbeginsel – dat vereist dat vergelijkbare situaties niet verschillend en verschillende situaties niet gelijk worden behandeld, tenzij dit objectief gerechtvaardigd is – heeft het Hof echter geoordeeld dat passagiers die bij de aankomst van hun vlucht een aanzienlijke vertraging ondervinden, dat wil zeggen een vertraging van drie uur of meer, net zoals passagiers van wie de oorspronkelijke vlucht is geannuleerd en aan wie de luchtvervoerder geen andere vlucht kan aanbieden onder de voorwaarden van artikel 5, lid 1, onder c), iii), van verordening nr. 261/2004, recht hebben op compensatie krachtens artikel 7 van deze verordening, omdat zij een onomkeerbaar tijdverlies lijden en dus een soortgelijk ongemak ondervinden (zie in die zin arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punten 48, 60 en 61, en 23 oktober 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punten 33, 34 en 40).
- 24 Aldus heeft het Hof een tijdsdrempel vastgesteld waarboven dat tijdverlies in aanmerking komt voor een forfaitaire compensatie op grond van verordening nr. 261/2004.

- 25 Vervolgens heeft het Hof gepreciseerd dat voornoemd ongemak, dat bestaat in het tijdverlies, zich voordoet bij aankomst van de vlucht, zodat de omvang van de vertraging met het oog op de bij verordening nr. 261/2004 toegekende compensatie moet worden beoordeeld ten opzichte van de „geplande aankomsttijd” (zie in die zin arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 61; 23 oktober 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 40, en 26 februari 2013, *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, punt 33), met dien verstande dat het daarbij gaat om het tijdstip dat is vastgelegd in het vluchtschema en dat is vermeld op het ticket dat de betrokken passagier bij zich heeft.
- 26 De geplande aankomsttijd als bedoeld in het vorige punt geeft dus aan op welk tijdstip de vlucht normaal gesproken zal zijn voltooid. Het is echter mogelijk dat de passagiers zich na het verstrijken van dat tijdstip nog steeds aan boord van het vliegtuig in kwestie bevinden, en dit wegens verschillende incidenten die de aankomst van de vlucht kunnen vertragen, ongeacht of het gaat om verwikkelingen die zich voordoen vóór het opstijgen, tijdens het traject of na de landing op de plaats van bestemming.
- 27 Zoals blijkt uit de punten 23 en 24 van deze beschikking, is het door de passagiers van een vertraagde vlucht geleden tijdverlies ten opzichte van de geplande aankomsttijd slechts relevant voor het in verordening nr. 261/2004 bedoelde recht op compensatie voor zover dat tijdverlies ten minste drie uur bedraagt.
- 28 Of deze tijdsdrempel in een bepaald geval al dan niet is bereikt, moet worden beoordeeld op basis van het tijdstip waarop het vliegtuig daadwerkelijk op zijn bestemming is aangekomen. Aangezien verordening nr. 261/2004 die daadwerkelijke aankomsttijd niet omschrijft, heeft het Hof in punt 17 van het arrest van 4 september 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), geoordeeld dat het begrip „daadwerkelijke aankomsttijd” aldus moet worden uitgelegd dat het op uniforme wijze wordt toegepast in de Unie.
- 29 Het Hof heeft in punt 25 van dat arrest dan ook in wezen geoordeeld dat het begrip „daadwerkelijke aankomsttijd” aldus moet worden uitgelegd dat het overeenkomt met het tijdstip waarop ten minste één van de vliegtuigdeuren opengaat, met dien verstande dat de passagiers op dat tijdstip het vliegtuig mogen verlaten.
- 30 Op dat tijdstip komt er namelijk een einde aan de situatie waarin de passagiers afgezonderd zijn in een gesloten ruimte waar zij de aanwijzingen van de luchtvaartmaatschappij moeten volgen en onder haar toezicht staan, waar hun mogelijkheden tot communicatie met de buitenwereld aanzienlijk zijn beperkt om technische en veiligheidsredenen, en waar zij zich niet naar eigen goeddunken kunnen bezighouden met hun persoonlijke, familiale, sociale of professionele aangelegenheden (zie in die zin arrest van 4 september 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, punten 20, 22, 24 en 25).
- 31 Ten slotte zij opgemerkt dat het Hof in het arrest van 4 september 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), enkel de draagwijdte van het begrip „daadwerkelijke aankomsttijd” heeft afgebakend, zonder evenwel de draagwijdte van het begrip „geplande aankomsttijd” ter discussie te stellen zoals laatstgenoemd begrip wordt gebezigd in verordening nr. 261/2004, met name in artikel 5, lid 1, onder c), iii), ervan, waarnaar wordt verwezen in de in punt 23 van de onderhavige beschikking aangehaalde rechtspraak. Integendeel, het begrip „geplande aankomsttijd”, zoals dit begrip wordt gedefinieerd in punt 25 van deze beschikking, is een onmisbare factor om de omvang van enigerlei vluchtvertraging bij de aankomst te meten.
- 32 Gelet op een en ander dient op de prejudiciële vraag te worden geantwoord dat verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van het arrest van 4 september 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), aldus moet worden uitgelegd dat bij de vaststelling van de omvang van de vertraging die de passagiers van een vlucht hebben ondervonden bij de aankomst van die vlucht, moet worden

berekend hoeveel tijd er is verstreken tussen de geplande aankomsttijd en de daadwerkelijke aankomsttijd, te weten het tijdstip waarop ten minste één van de vliegtuigdeuren opengaat, met dien verstande dat de passagiers op dat tijdstip het vliegtuig mogen verlaten.

Kosten

- 33 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen.

Het Hof (Achtste kamer) verklaart voor recht:

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, gelezen in het licht van het arrest van 4 september 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), moet aldus worden uitgelegd dat bij de vaststelling van de omvang van de vertraging die de passagiers van een vlucht hebben ondervonden bij de aankomst van die vlucht, moet worden berekend hoeveel tijd er is verstreken tussen de geplande aankomsttijd en de daadwerkelijke aankomsttijd, te weten het tijdstip waarop ten minste één van de vliegtuigdeuren opengaat, met dien verstande dat de passagiers op dat tijdstip het vliegtuig mogen verlaten.

ondertekeningen