



Datum van
inontvangstneming

:

25/04/2022

Zaak C-131/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

25 februari 2022

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

2 februari 2022

Verzoekende partij:

flightright GmbH

Verwerende partij:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main Frankfurt am Main, 2 februari 2022

(rechter in eerste aanleg Frankfurt am Main, Duitsland)

[OMISSIS]

Beslissing

In het geding tussen

Flightright GmbH [OMISSIS]

[OMISSIS] Potsdam (Duitsland),

Verzoekster,

[OMISSIS]

en

Swiss International Air Lines AG Zweigniederlassung Frankfurt, [OMISSIS]
Frankfurt am Main (Duitsland),

verweester

[OMISSIS]

wordt als volgt **beslist**:

- I. De behandeling van de zaak wordt geschorst.**
- II. Overeenkomstig artikel 267 VWEU worden aan het Hof van Justitie van de Europese Unie de volgende vragen voorgelegd betreffende de uitlegging van artikel 5 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:**
 - 1. Is er sprake van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening wanneer zich weersomstandigheden voordoen die de uitvoering van een vlucht verhinderen, ongeacht de specifieke aard ervan?**
 - 2. Indien de eerste vraag ontkennend moet worden beantwoord, kan dan aan de hand van de regionale en seizoensgebonden frequentie van weersomstandigheden op de plaats en het tijdstip waarop zij zich voordoen worden bepaald of zij buitengewoon zijn?**
 - 3. Is er sprake van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag een langdurige vertraging, een vertraging van een nacht of de annulering van een of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt, ongeacht de reden voor dat besluit?**
 - 4. Indien de derde vraag ontkennend moet worden beantwoord, moet de reden voor het besluit op zijn beurt uitzonderlijk zijn, zodat niet te verwachten is dat deze zich zal voordoen?**

Motivering

I.

Verzoekster vordert in haar hoedanigheid van gesubrogeerde in de rechten van een passagier betaling door verweester van compensatie op grond van de verordening.

De passagier had een vlucht bij verweerster geboekt, die door haar was bevestigd. Vlucht LX1077 van Frankfurt am Main naar Zürich (Zwitserland) zou op 6 juli 2017 om 20:50 uur vertrekken en om 21:45 uur aankomen. Feitelijk werd de vlucht geannuleerd omdat de daaraan voorafgaande vlucht LX1076 uit Zürich rechtsomkeer maakte zonder zoals gepland (vertraagd) om 21.10 uur in Frankfurt te landen. Het alsnog uitvoeren van de vlucht was toen niet meer mogelijk voor het begin van het verbod op nachtvluchten in Frankfurt am Main. Verweerster heeft geen basis in Frankfurt en is er evenmin in geslaagd een vervangend vliegtuig daarheen te brengen. De passagier werd vervoerd op een andere vlucht op 7 juli 2017 om 6:52 uur.

Verweerster stelt dat vlucht LX1076 een latere slot kreeg toegewezen wegens weersgebonden beperkingen van de exploitatie van de luchthaven als gevolg van hevige onweersactiviteit boven de luchthaven van Frankfurt am Main. Bij het naderen van Frankfurt was geen toestemming tot landen verleend, omdat het vliegverkeer in Frankfurt am Main was opgeschort wegens blikseminslag.

II.

De beslissing hangt af van de vraag of, zoals verweerster betoogt, sprake is van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5 van de verordening.

Het beroep is niet gegrond indien verweerster zich kan bevrijden van aansprakelijkheid op grond van een dergelijke buitengewone omstandigheid.

1. Een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, is op grond van artikel 5 van de verordening niet verplicht compensatie te betalen, 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.

a) Buitengewone omstandigheden zijn omstandigheden die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong ervan (arrest van het Hof van Justitie van 22 december 2008 in zaak C-549/07 [OMISSIS], punt 23); dat wil zeggen die niet overeenkomen met de normale gang van zaken, maar buiten datgene vallen wat gewoonlijk met het luchtvervoer van passagiers gepaard gaat of kan gaan (arrest van het Bundesgerichtshof van 21 augustus 2012 – X ZR 138/11 [OMISSIS], punten 10 en 14]). In de praktijk worden weersomstandigheden en/of besluiten van het luchtverkeersbeheer regelmatig door luchtvaartmaatschappijen voor dit doel aangehaald, zoals ook hier het geval is.

b) Weersomstandigheden die de uitvoering van een vlucht verhinderen, kunnen volgens de wetgever reeds buitengewone omstandigheid vormen (overweging 14). In principe is het dus in eerste instantie voldoende dat de weersomstandigheden verhinderen dat een vlucht kan worden uitgevoerd. Dit lijkt redelijk, aangezien de luchtvaartmaatschappij geen invloed kan uitoefenen op het weer. Het is niet

duidelijk waarom een luchtvaartmaatschappij zonder schuld aansprakelijk zou moeten zijn voor omstandigheden die zij op geen enkele wijze kan beïnvloeden. In dat geval is er geen sprake van nalatigheid met betrekking tot de uitvoering van de vlucht. Bovendien ontslaat het loutere bestaan van een buitengewone omstandigheid de luchtvaartmaatschappij nog niet van haar aansprakelijkheid voor compensatie, aangezien zij ook verplicht is de gevolgen van een buitengewone omstandigheid te voorkomen door redelijke maatregelen te treffen (zie artikel 5, lid 3, van de verordening).

Hetzelfde geldt voor de in overweging 15 bedoelde besluiten van het luchtverkeersbeheer. De luchtvaartmaatschappij dient zich te houden aan de aanwijzingen van het luchtverkeersbeheer.

c) Evenwel kan niet worden ontkend dat de luchtvaart noodzakelijkerwijs wordt blootgesteld aan de elementen en rekening dient te houden met het luchtverkeersbeheer.

Het eerste ligt in de aard van de zaak. Het laatste is gebaseerd op de voorschriften van de commerciële luchtvaart. Vluchten worden voortdurend onderworpen aan regels; zij worden sowieso pas uitgevoerd wanneer daartoe toestemming wordt verleend. Verstoringen van geplande vluchten als gevolg van beslissingen van het luchtverkeersbeheer zijn alomtegenwoordig, of zij nu worden veroorzaakt door het weer, operationele verstoringen of anderszins.

Deze omstandigheden doen zich regelmatig voor; in principe kan men er zich steeds aan verwachten. Er bestaat dus twijfel over de vraag of het volstaat dat de weersomstandigheden van invloed waren op de geplande uitvoering van de vlucht of dat door het luchtverkeersbeheer een besluit over een vlucht is genomen. Overeenkomstig de bewoordingen van artikel 5, lid 3, van de verordening zullen de weersomstandigheden en het besluit veeleer van uitzonderlijke aard moeten zijn.

Het is bijvoorbeeld moeilijk te begrijpen waarom een luchtvaartmaatschappij zou moeten worden vrijgesteld van aansprakelijkheid bij het plannen van een vlucht naar Funchal op Madeira, een luchthaven die bekend staat om de frequente windschering. De luchtvaartmaatschappij voert bewust een vlucht uit met een verhoogd risico op weersomstandigheden die de uitvoering van een vlucht verhinderen, bijvoorbeeld wanneer daadwerkelijk een onregelmatigheid in de uitvoering van de vlucht optreedt als gevolg van dergelijke windschering.

Evenzo lijkt het twijfelachtig of moet worden uitgegaan van een buitengewone omstandigheid als het gaat om besluiten van het luchtverkeersbeheer, wanneer er bijvoorbeeld slots worden toegewezen op basis van algemene capaciteitsknelpunten. Capaciteitsknelpunten op de vliegroute kunnen worden opgevat als een „normale” verstoring van het vliegverkeer waarmee in het algemeen rekening moet worden gehouden, vergelijkbaar met files op de snelweg. Dit zou althans kunnen gelden voor een zeer intensief gebruikt luchtruim zoals dat

boven Europa in de betrokken periode. Beheersmaatregelen op basis van gewone weersverschijnselen zouden dan ook geen buitengewone omstandigheid vormen.

Wat de beheersmaatregelen betreft, zijn er zelfs gevallen denkbaar waarin de betrokken luchtvaartmaatschappij zelf de oorzaak hiervan is geweest. Zo kan het gebeuren dat een vliegtuig van een luchtvaartmaatschappij wegens een technisch defect moet terugkeren naar de luchthaven van vertrek, waardoor de exploitatie van de luchthaven wegens de uit te voeren noodlanding tijdelijk wordt gesloten voor andere vluchten en dus ook voor een hierdoor vertraagde andere vlucht van dezelfde luchtvaartmaatschappij. Het gevolg hiervan is, ondanks de externe instructie van het luchtverkeersbeheer voor de vertraagde vlucht, een omstandigheid waarvoor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, verantwoordelijk is volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie (zie arrest van 22 december 2008 in zaak C-549/07 [OMISSIS]).

In de zaak waarover thans moet worden beslist, is de situatie vergelijkbaar. In de zomer zijn onweersbuien en de daaruit voortvloeiende onderbreking van het vliegverkeer geen uitzondering in Frankfurt am Main, zodat het twijfelachtig lijkt of de besluiten van het luchtverkeersbeheer in dit verband een uitzonderlijk karakter hebben en of het niet meer voor de hand zou liggen dat een luchtvaartmaatschappij zich moet voorbereiden op dergelijke gebeurtenissen.

d) De rechter acht een restrictieve uitlegging noodzakelijk.

aa) Het zal niet zo zijn dat de wetgever in overweging 14 weersomstandigheden die onverenigbaar zijn met de uitvoering van de vlucht, in het algemeen als buitengewone omstandigheid aanmerkt. Er wordt veeleer gesteld dat zodanige omstandigheden zich bij dergelijke weersomstandigheden *kunnen* voordoen. Evenzo wordt in overweging 15 gesteld dat er dient te worden *geacht* sprake te zijn van buitengewone omstandigheden in het geval van een besluit van het luchtverkeersbeheer. Hiervan hoeft dus niet dwingend te worden uitgegaan. Dit pleit voor, maar in ieder geval niet tegen, een restrictieve uitlegging, die ook beantwoordt aan het doel van de wetgever om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen (overweging 1).

Volgens de definitie van een buitengewone omstandigheid mag niet zijn voldaan aan de twee bovengenoemde criteria, te weten het kunnen uitoefenen van invloed en de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Het eerste is misschien niet het geval, maar het tweede wel, ervan uitgaande dat blootstelling aan weersomstandigheden inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij. Het feit dat de uitvoering van vluchten verplicht en altijd onderworpen is aan de regelgevende bevoegdheid van autoriteiten, zou ook kunnen worden aangemerkt als inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

In dit opzicht suggereert artikel 5, lid 3, van de verordening een restrictieve uitlegging. Het woord „buitengewoon” impliceert reeds een eerder zeldzame gebeurtenis. Iets wat regelmatig gebeurt, kan niet buitengewoon zijn. In het belang van een hoog niveau van bescherming van de passagiers lijkt het passend om de inhoud van de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij te onderzoeken op basis van de concrete vorm van de omstandigheden in elk concreet geval.

De juridische behandeling zou vergelijkbaar zijn met die van de gevallen van technische gebreken. In zijn arrest van 22 december 2008 in zaak C-549/07 [OMISSIS] heeft het Hof van Justitie uiteengezet dat de verwijzende rechter moet nagaan of de door de luchtvaartmaatschappij aangevoerde technische problemen voortvloeiden uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen (zie punten 26 en 27). Het oplossen van een technisch probleem dat werd veroorzaakt door onvolkomenheden bij het onderhoud van een toestel moet worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij (punt 24). Dit is bijvoorbeeld niet het geval wanneer de fabrikant van de toestellen waaruit de vloot van de betrokken luchtvaartmaatschappij is samengesteld, of een bevoegde autoriteit, zou bekendmaken dat deze toestellen – die reeds in dienst zijn – een verborgen fabricagefout vertonen die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid. Hetzelfde geldt voor luchtvaartuigen die werden beschadigd door sabotage of terrorisme (punt 26). Voorts heeft het Hof van Justitie in dit arrest verklaard dat de frequentie van bij een luchtvaartmaatschappij vastgestelde technische problemen op zich geen grond oplevert om vast te stellen dat sprake is van „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening (punt 36).

Bijgevolg kan het in casu dus nodig zijn om na te gaan of de door de luchtvaartmaatschappij aangevoerde weersomstandigheden of besluiten van het luchtverkeersbeheer het gevolg zijn van gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van haar activiteit en waarop zij in feite geen invloed kan uitoefenen.

bb) Hierbij zouden er ook criteria zijn om in deze gevallen de buitengewone van de niet buitengewone omstandigheden te onderscheiden.

De uitzonderlijkheid van weersomstandigheden zou gezien de wereldwijde variatie van de klimatologische omstandigheden op regionale en seizoensbasis kunnen worden beoordeeld. Daar waar bepaalde weersomstandigheden zich op bepaalde tijdstippen vaker voordoen dan op andere plaatsen, zijn zij niet langer uitzonderlijk. De luchtvaartmaatschappij die vluchten uitvoert in regio's of op tijdstippen met bijzondere weersverschijnselen, neemt dan bewust het risico te worden getroffen door wat dan slechts nog een gewone omstandigheid is ([OMISSIS] [verwijzing naar nationale literatuur]).

In het geval van besluiten van het luchtverkeersbeheer zou dit kunnen afhangen van de motivering ervan, dat wil zeggen van de vraag of de reden voor de beheersmaatregel een uitzonderlijk karakter had (zie ook [OMISSIS] [verwijzing naar nationale literatuur] en Handelsgericht Wien, uitspraak van 6 januari 2017 – 60 R 62/17y [OMISSIS]). Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn voor situaties waarmee geen rekening hoeft te worden gehouden, omdat zij buiten de operationele praktijk vallen, zoals eventuele omleidingen onder invloed van ongevallen, terroristische aanslagen, politieke gebeurtenissen of ongewone extreme weersomstandigheden, maar niet voor algemene capaciteitsknelpunten, niet nader omschreven weersomstandigheden en dergelijke.

cc) De luchtvaartmaatschappijen zouden door een dergelijke uitlegging niet onredelijk worden belast.

Soortgelijke overwegingen heeft de advocaat-generaal gemaakt in punt 40 van zijn conclusie van 14 maart 2013 in zaak C-509/11 met betrekking tot artikel 17 van verordening nr. 1371/2007 [OMISSIS]: „In de context van overeenkomsten voor reizigersvervoer per spoor vertonen de meest gebruikelijke oorzaken van overmacht, te weten slechte weersomstandigheden, schade aan de spoorweginfrastructuur en arbeidsconflicten, in feite een voorzienbare statistische frequentie, al is niet te voorspellen wanneer zij zich in een concreet geval zullen voordoen. Dit betekent dat de spoorwegondernemingen van tevoren bekend is dat zij zich kunnen voordoen. En dus ook dat er bij de berekening van de prijs van het vervoerbewijs rekening mee kan worden gehouden.”

Dienovereenkomstig kunnen ook luchtvaartmaatschappijen de gebeurtenissen in hun ticketkosten opnemen die verband houden met het weer en de beheersmaatregelen, in feite een voorzienbare statistische frequentie vertonen en kunnen leiden tot onregelmatigheden in de vlucht welke compensatie vereisen, voor zover het erom gaat dat de economische last van compensatiebetalingen als gevolg van omstandigheden die verband houden met het weer en de beheersmaatregelen, groter zou kunnen zijn dan wat redelijk is.

2. In dit geval werd noch uiteengezet, noch is duidelijk dat het onweer in Frankfurt am Main in juli en de daaruit voortvloeiende besluiten van het luchtverkeersbeheer uitzonderlijk van aard waren. Bijgevolg kan het beroep van verweerster op een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening alleen slagen wanneer dit er niet toe doet.

[OMISSIS]