



Datum van  
inontvangstneming

:

02/06/2020

**Zaak C-164/20****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

20 april 2020

**Verwijzende rechter:**

Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

27 februari 2020

**Verzoekster in hoger beroep:**

Airhelp Limited

**Verweerster in hoger beroep:**

Austrian Airlines AG

---

**REPUBLIEK OOSTENRIJK****Landesgericht Korneuburg**

Het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) als rechter in hoger beroep heeft [OMISSIS] in de zaak van de verzoekende partij **Airhelp Limited**, Central Hong Kong, [OMISSIS] tegen de verwerende partij **Austrian Airlines AG**, [OMISSIS] Wien-Flughafen, [OMISSIS] terzake van **1 200 EUR** [OMISSIS] naar aanleiding van het hoger beroep dat de verzoekende partij heeft ingesteld tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) van 21 oktober 2019 [OMISSIS], de volgende

**beslissing**

gegeven:

[1] Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt krachtens artikel 267 VWEU de volgende vraag voorgelegd met het verzoek om **prejudiciële beslissing**:

„Dienen de artikelen 5, 6 en 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 aldus te worden uitgelegd dat de door een luchthavenarts vastgestelde ziekte waardoor een luchtreiziger die zich reeds aan boord bevond van een nog niet gestart vliegtuig **[Or. 2]**, ongeschikt was om te vliegen, waarna het vervoer van deze luchtreiziger door de luchtvaartmaatschappij werd geweigerd waardoor de luchtreiziger het vliegtuig moest verlaten en zijn bagage moest worden uitgeladen, moet worden beschouwd als een ‚buitengewone omstandigheid’ in de zin van 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?”

[2] De behandeling van de zaak wordt geschorst tot de ontvangst van de prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie.

## **M o t i v e r i n g**

### I. Hoofdgeding:

**a.** De volgende **feiten** zijn niet in geschil [OMISSIS]:

R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* en H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* hadden een bevestigde boeking bij verweerster voor onderstaande vluchten:

- OS 872 van Teheran (IKA) naar Wenen (VIE); geplande vertrektijd op 9 januari 2018, 03.50 uur; geplande aankomsttijd op 9 januari 2018, 06.00 uur;

- OS 451 van Wenen (VIE) naar Londen (LHR); geplande vertrektijd op 9 januari 2018, 06.40 uur; geplande aankomsttijd op 9 januari 2018, 08.15 uur;

- AC 8283 van Londen (LHR) naar Halifax (YHZ); geplande vertrektijd op 9 januari 2018, 11.10 uur; geplande aankomsttijd op 9 januari 2018, 14.00 uur.

**[Or. 3]**

Vlucht OS 872 was met 53 minuten vertraagd en vertrok feitelijk pas op 9 januari 2018 om 04.30 uur in IKA en landde om 06.53 uur in VIE. De vluchtafstand tussen IKA en YHZ bedraagt meer dan 3 500 km.

De vertraging van vlucht OS 872 met 40 minuten is te wijten aan de volgende gebeurtenissen: na aanvang van het boarden in IKA en pas aan boord constateerde de senior-crew-medewerkster van verweerster de klaarblijkelijk slechte gezondheidstoestand van een luchtreiziger. Volgens het Operation Manual van verweerster mogen personen waarvoor op grond van gezondheidsklachten wordt vastgesteld dat zij niet mogen vliegen, niet worden vervoerd. Uitzonderingen op deze regel zijn er, als de passagier een verklaring van een arts bij zich heeft,

hetgeen in casu evenwel niet het geval was. De senior-crew-medewerkster nam contact op met de luchthavenarts om haar eerste inschatting te beoordelen. Ook de arts achtte de luchtreiziger niet geschikt om te vliegen, waardoor het vervoer van de luchtreiziger door verweerster werd geweigerd. De passagier moest het vliegtuig weer verlaten en zijn bagage moest worden uitgeladen. Er kon niet worden vastgesteld welke gezondheidsklachten er precies waren.

Vlucht OS 872 werd met nog eens 13 minuten vertraagd; wat de oorzaak hiervan was, kon niet worden vastgesteld.

De minimale overstaptijd (*minimum connecting time*) op het vliegveld VIE bedraagt 25 minuten. Als de vlucht slechts met 13 minuten vertraagd was geweest en de verdere vertraging met 40 minuten niet had plaatsgevonden, dan hadden de passagiers de aansluitende vlucht kunnen halen.

**b. Verzoekster** vordert toekenning van een compensatie van 1 200 EUR inclusief rente overeenkomstig artikel 5 juncto artikel 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 [Or. 4] 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.

Ter motivering voert zij – voor zover dit voor de procedure in hoger beroep nog relevant is – aan dat R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* en H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* hun vorderingen aan haar hebben gecedeerd; zij heeft deze cessies aanvaard. Vlucht OS 872 was volgens verzoekster vertraagd, waardoor R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* en H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* de aansluitende vlucht hebben gemist en meer dan drie uur later dan gepland op de plaats van bestemming aankwamen. Volgens verzoekster was er geen sprake van buitengewone omstandigheden, in het bijzonder was er geen sprake van van het weer afhankelijke omstandigheden of overige uitsluitingsgronden overeenkomstig de genoemde verordening.

**c. Verweerster** vordert afwijzing van de vordering van verzoekster. Zij voert – voor zover dit voor de procedure in hoger beroep nog relevant is – aan dat een vierjarige (H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\*) geen rechtsgeldige cessieverklaring kan afgeven. De vertraging van vlucht OS 872 van IKA naar VIE was te wijten aan buitengewone omstandigheden, omdat tijdens vlucht OS 872 op 9 januari 2018 een passagier ziek was geworden respectievelijk is overleden waardoor de vlucht een vertraging van 40 minuten had opgelopen.

**d. De rechter in eerste aanleg** heeft de vordering van verzoekster volledig afgewezen en ter motivering in wezen aangevoerd dat de ziekte of het overlijden van leden van de crew in de regel geen toereikende reden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 is, omdat deze omstandigheid voor risico komt van de luchtvaartmaatschappij. De ziekte of het overlijden van een passagier moet daarentegen anders worden beoordeeld, en wel ongeacht de vraag of deze gebeurtenis gedurende de betrokken vlucht [Or. 5] of gedurende de

voorafgaande vlucht heeft plaatsgevonden; deze omstandigheid is niet voor risico van de luchtvaartmaatschappij, omdat het in zoverre slechts gaat om een algemeen risico. In ieder geval hoeft er geen rekening mee te worden gehouden dat een passagier vóór het geplande vertrek in een dergelijk slechte gezondheidstoestand verkeert dat hij niet aan de vlucht kan beginnen, en dit is ook geen onderdeel van de gebruikelijke en te verwachten gang van zaken binnen het luchtverkeer. Deze omstandigheid had door verweerster niet kunnen worden voorkomen, noch had zij hierop controle kunnen uitoefenen, omdat verweerster geen invloed heeft op de gezondheidstoestand van de passagier. Van verweerster kan niet worden verlangd concreet aan te geven om welke ziekte het ging en welke omvang deze had, aangezien zij uit het oogpunt van de gegevensbescherming geen gezondheidsgegevens van passagiers mag verzamelen en opslaan. Dat een passagier kort voor het geplande vertrek ziek wordt, is een buitengewone omstandigheid. Nadien heeft verweerster alle nodige stappen ondernomen om de passagier van boord te halen en zijn bagage uit te laden. In deze situatie waren er verder geen maatregelen die van verweerster kunnen worden gevegd en die door haar hadden kunnen worden getroffen om het vervoer van de overige passagiers te bespoedigen. Het ter beschikking stellen van een vervangend vliegtuig respectievelijk het omboeken naar een andere vlucht had tot nog grotere vertragingen geleid. Verweerster heeft daarom alle maatregelen getroffen die van haar kunnen worden gevegd om het vervoer van de passagiers met de minst mogelijke vertraging te waarborgen. De verdere vertraging van 13 minuten hield geen oorzakelijk verband met het missen van de aansluitende vlucht.

e. Hiertegen is het **hoger beroep** van verzoekster gericht. Zij voert in wezen aan dat de [Or. 6] juridische beoordeling van de rechter in eerste aanleg onjuist is: Het Duitse Bundesgerichtshof (BGH) (hoogste federale rechter) heeft reeds meermaals vastgesteld dat de wetgever niet iedere gebeurtenis die niet voorkomen had kunnen worden als buitengewone omstandigheid aanmerkt, maar alleen een gebeurtenis die niet past bij de gebruikelijke gang van zaken, dus duidelijk verschilt van de activiteiten binnen het luchtverkeer die normaal gesproken te verwachten zijn. Om die reden kan noch het overlijden noch de ziekte van een luchtreiziger als buitengewone omstandigheid worden beschouwd, omdat deze gebeurtenissen in het alledaagse luchtverkeer niet zeldzaam zijn. In het bijzonder is op langeafstandsvluchten, zoals ook in het onderhavige geval, de ziekte van een luchtreiziger waarschijnlijk, alleen al omdat het aantal passagiers op langeafstandsvluchten groter is. Hier moet in aanmerking worden genomen dat er om die reden voor deze situatie specifieke regels bestaan. Het Operation Manual bevat een procedure voor de omgang met zieke passagiers waaruit blijkt dat verweerster rekening moet houden met het ziek worden van passagiers en dat zij hiermee ook rekening heeft gehouden. Alleen al om die reden is er geen sprake van een buitengewone omstandigheid in de zin van verordening (EG) nr. 261/2004. Ook als enkel het feit hoe vaak iets gebeurt, nog geen toereikend kenmerk van het bestaan van een buitengewone omstandigheid is, kan hieruit samen met het feit dat hiervoor specifieke vooraf bepaalde procedures zijn vastgelegd, in ieder geval worden afgeleid dat het gaat om een gebruikelijke gebeurtenis binnen het luchtverkeer. Verder is van belang hoeveel van de

40 minuten vertraging nodig was voor het uitstappen van de luchtreiziger en het uitladen van de bagage en hoeveel tijd gemoed was met de daadwerkelijke medische handelingen.

**f.** In haar **verweerschrift in hoger beroep** vordert verweerster het hoger beroep te verwerpen, verwijst zij naar uitspraken van Duitse rechterlijke instanties die de **[Or. 7]** ziekte van een luchtreiziger aanmerken als buitengewone omstandigheid, en volgt zij inhoudelijk in wezen de vaststellingen van de rechter in eerste aanleg.

**g.** Het Landesgericht Korneuburg dient als **rechter in hoger beroep** in tweede en laatste aanleg te beslissen over de vorderingen van verzoekster.

Vooraf dient te worden opgemerkt dat met betrekking tot de rechten van R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* de vraag naar de geldige cessie is beantwoord. Of ook ten aanzien van de rechten van H\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* een geldige cessie heeft plaatsgevonden, wordt niet beschouwd als een Unierechtelijke kwestie. Op grond van nationale procesrechtelijke redenen en juridische overwegingen van de rechter in hoger beroep komt dit pas aan de orde ingeval het Hof de prejudiciële vraag ontkennend beantwoordt. De beslissing hangt derhalve – in ieder geval ten aanzien van R\*\*\*\*\* M\*\*\*\*\* – af van de uitlegging van het bepaalde in artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004.

## II. Prejudiciële vraag:

Het Landesgericht Korneuburg als rechter in hoger beroep gaat er met toepassing van de bestaande rechtspraak van de Unierechter van uit dat een gebeurtenis steeds een „buitengewone omstandigheid” overeenkomstig artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 vormt, als deze berust op een gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen, gelet op de aard of de oorsprong van die gebeurtenis (C-549/07, C-402/07, C-432/07, C-12/11, C-257/14).

Bovendien zijn er tal van van elkaar verschillende uitspraken van Oostenrijkse en Duitse rechters over de vraag of het bij een medisch noodgeval ten gevolge van **[Or. 8]** ziekte van een luchtreiziger gaat om een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004. Alleen al hieruit kan worden afgeleid dat de inhoud van de genoemde bepaling niet dermate duidelijk is dat kan worden gesproken van een *acte clair*.

Het maken van onderscheid tussen het deel van de vertraging van 40 minuten dat berust op de feitelijke medische handelingen en het deel dat berust op het uitstappen van de luchtreiziger en het uitladen van de bagage, acht de rechter in hoger beroep niet nodig, temeer omdat het uitstappen en uitladen het rechtstreekse en onvermijdelijke gevolg waren van het medisch onderzoek.

[OMISSIS]

Landesgericht Korneuburg, afdeling 22

Korneuburg, 27 februari 2020

[OMISSIS]