



Datum van inontvangstneming : 24/05/2022

Zaak C-228/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

1 april 2022

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Düsseldorf (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

17 maart 2022

Verzoekende partij:

flightright GmbH

Verwerende partij:

Eurowings GmbH

[OMISSIS]

Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland)

Beslissing

In het geding tussen

Flightright GmbH en Eurowings GmbH

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Overeenkomstig artikel 267, tweede alinea, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU), zoals gewijzigd, worden aan het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) de volgende vragen voorgelegd betreffende de uitlegging van het Unierecht:

„1. Is er steeds sprake van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van [verordening (EG) nr. 261/2004 (passagiersrechtenverordening)] wanneer de annulering van de vlucht of de met een annulering gelijk te stellen vertraging het gevolg is van een wijziging in de toewijzing van slots door de verantwoordelijke luchtverkeersleidingsorganisatie?

2. Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord, volstaat het dan voor het aannemen van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening dat de wijziging in de toewijzing van slots het gevolg is van een met de weersomstandigheden samenhangende vermindering van de vluchtcapaciteit, ook al heeft de weerssituatie niet het gehele luchtverkeer nagenoeg tot stilstand gebracht?”

Motivering:

I.

- 1 De prejudiciële vragen zijn, na voeging met een andere zaak, gebaseerd op de volgende twee vluchten:
- 2 De feiten rond de twee vluchten hebben gemeen dat verzoekster op grond van artikel 5, lid 1, onder c), juncto artikel 7, lid 1, eerste zin, onder a), van de passagiersrechtenverordening – in haar hoedanigheid van gesubrogeerde – vorderingen van de betreffende passagiers tot betaling van compensatie instelt tegen verweerster als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.
- 3 De eerste vlucht is de vlucht met nummer EW1700, die volgens dienstregeling op 6 oktober 2018 om 03.50 uur UTC (alle volgende tijden in UTC) van München naar Thessaloniki had moeten vertrekken en daar volgens dienstregeling om 06.50 uur had moeten aankomen. De vlucht was vertraagd; het vertrek was feitelijk om 07.25 uur en de aankomst om 12.26 uur. Ook al is er in dit verband geen sprake van annulering, maar worden de rechtsgevolgen van de artikelen 5 tot en met 7 van de passagiersrechtenverordening enkel mutatis mutandis toegepast wegens de vertraging van 3 uur of meer (arrest van het Hof van 19 november 2009 in zaak C-402/07, C-432/07, ██████████ wordt deze vlucht hierna eenvoudigheidshalve als geannuleerd aangemerkt wegens de gelijke rechtsgevolgen.
- 4 Met betrekking tot deze vlucht heeft verzoekster verzocht om verweerster te veroordelen tot betaling van een compensatie van 500,00 EUR, vermeerderd met rente, waarbij verzoekster een vordering van de passagiers [OMISSIS] en [OMISSIS] in haar hoedanigheid van gesubrogeerde instelt.
- 5 De tweede vlucht is de vlucht met nummer EW2007, die volgens dienstregeling op 15 juli 2018 om 18.25 uur van Berlijn naar Stuttgart had moeten vertrekken en daar volgens dienstregeling om 19.40 uur had moeten aankomen. De vlucht werd geannuleerd.
- 6 Met betrekking tot deze vlucht heeft verzoekster verzocht om verweerster te veroordelen tot betaling van een compensatie van 250,00 EUR, vermeerderd met rente, waarbij verzoekster een vordering van de passagier [OMISSIS] in haar hoedanigheid van gesubrogeerde instelt.

- 7 Verweerster heeft zich voor beide vluchten beroepen op buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening. Wat de eerste vlucht betreft, betoogde zij dat het vliegtuig dat eigenlijk had moeten worden ingezet, tijdens een vlucht op de vorige dag was beschadigd door een aanvaring met vogels en dat voor een vervangend vliegtuig moest worden gezorgd, en dat dit verder werd vertraagd door wijzigingen in de slots van de luchtverkeersleidingsorganisatie Eurocontrol als gevolg van een capaciteitsvermindering door weersomstandigheden, waardoor de vertraging is ontstaan. Met betrekking tot de tweede vlucht voerde zij aan dat er een aanvaring met vogels was geweest op een eerdere vlucht van hetzelfde vliegtuig op dezelfde dag, die – in combinatie met door Eurocontrol gewijzigde toewijzingen van slots wegens capaciteitsverminderingen als gevolg van weersomstandigheden – heeft geleid tot een dermate grote vertraging van de eerdere vlucht dat het gedeelte van de vlucht van Stuttgart naar Berlijn en terug niet meer binnen de vliegdiensttijd van de bemanning kon worden uitgevoerd.
- 8 De rechter heeft ter terechtzitting de getuige [OMISSIS] mondeling gehoord. Op grond van de uitkomst van de bewijsverkrijging is de rechter ervan overtuigd dat de annulering van beide vluchten niet is veroorzaakt door de aanvaring met vogels, maar door de wijziging in de toewijzing van slots door de luchtverkeersleiding als gevolg van capaciteitsverminderingen door weersomstandigheden; over het geheel genomen gaat de rechter op grond van de bewijsverkrijging uit van de volgende feiten:
- 9 Wat de eerste vlucht betreft gaat de rechter ervan uit dat het voor de litigieuze vlucht voorziene vliegtuig de avond ervoor een aanvaring met vogels had gehad, waardoor een vervangend vliegtuig moest worden ingezet van Hamburg naar München. Op grond van de interne organisatie van verweerster zou dit mogelijk zijn geweest zonder een vertraging van 3 uur of meer op de luchthaven van bestemming te veroorzaken. Voorts wordt ervan uitgegaan dat verweerster om 05.00 uur in Hamburg klaar was voor vertrek. Indien de vlucht op dit tijdstip was vertrokken, had de litigieuze vlucht om 6.45 uur kunnen vertrekken en de luchthaven van bestemming Thessaloniki met een vertraging van minder dan 3 uur kunnen bereiken. Daarentegen kreeg verweerster van de luchtverkeersleiding voor de vlucht vanuit Hamburg naar München pas een slot om 05.39 uur toegewezen. Verder is de rechter ervan overtuigd dat de gewijzigde toewijzing van slots was gebaseerd op weersomstandigheden op de luchthaven van bestemming München. Hoewel het luchtverkeer daar niet werd opgeschort, leidde dichte mist daar om veiligheidsredenen tot een grotere spreiding van vliegtuigen, met een capaciteitsvermindering tot gevolg. Deze wijziging van het aan verweerster toegewezen slot had tot gevolg dat de litigieuze vlucht een zodanige vertraging opliep dat de luchthaven van bestemming niet meer kon worden bereikt binnen drie uur na de geplande aankomsttijd.
- 10 Wat de tweede vlucht betreft is de rechter ervan overtuigd dat het ingezette vliegtuig in de loop van de dag eerst van Stuttgart naar Malaga en terug was gevlogen, vervolgens van Stuttgart naar Londen en terug en dat ten slotte een

vlucht van Stuttgart naar Berlijn en vervolgens de litigieuze vlucht terug naar Stuttgart was gepland. Hoewel er een aanvaring met vogels had plaatsgevonden tijdens de landing van de eerdere vlucht van hetzelfde vliegtuig in Londen, was dit niet de oorzaak van de annulering van de tweede vlucht. De geplande vertrektijd van de eerdere vlucht in Londen naar Stuttgart was 13.05 uur. Door de vertraging van de eerdere vlucht van Stuttgart naar Londen en de noodzakelijke inspectie na de aanvaring met de vogels kon het oorspronkelijk geplande slot niet meer worden gehaald en wees de luchtverkeersleiding een nieuw slot om 15.49 uur toe. Op dat tijdstip zou verweerster klaar zijn geweest voor vertrek; indien dit slot was gebruikt voor het opstijgen in Londen, zou de resterende vliegdiensstijd van de bemanning het nog steeds mogelijk hebben gemaakt de vlucht van Stuttgart naar Berlijn en de litigieuze retourvlucht uit te voeren; bovendien zou de luchthaven van bestemming Stuttgart binnen minder dan 3 uur na de geplande aankomsttijd zijn bereikt. Het door de luchtverkeersleiding aan verweerster toegewezen slot werd echter gewijzigd in 16.34 uur. Dit was te wijten aan diverse onweerssituaties boven het Europese continent, waardoor om de onweerscellen heen moest worden gevlogen, met een capaciteitsvermindering tot gevolg. De vertraging als gevolg van de wijziging van het slot heeft ertoe geleid dat de litigieuze vlucht en de eerdere vlucht van Stuttgart naar Berlijn moesten worden geannuleerd.

- 11 Op basis van de verklaringen van de getuige gaat de rechter er voorts van uit dat er geen redelijke maatregelen waren om de annulering van beide vluchten te voorkomen, aangezien er geen vervangend vliegtuig of vervangende bemanning beschikbaar was op de geplande vertrekplaats en er geen mogelijkheid tot omboeking was, mede gelet op andere luchtvaartmaatschappijen.

II.

- 12 Gelet op de uitkomst van de bewijsverkrijging acht de rechter de prejudiciële vragen van belang voor de beslissing. Aan de voorwaarden voor het instellen van een vordering tot betaling van compensatie overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder c), juncto artikel 7, lid 1, eerste zin, onder a), van de passagiersrechtenverordening is in beginsel voldaan, zodat het voor de beslissing van belang is of de gewijzigde slottoewijzingen die de annuleringen hebben veroorzaakt, een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening vormen.

1.

- 13 Onder verwijzing naar overweging 15 van de passagiersrechtenverordening overheerst in de overgrote meerderheid van de Duitse rechtspraak de opvatting dat een wijziging in de slottoewijzing door de luchtverkeersleiding, die is gebaseerd op andere redenen dan een vertraging in de startgereedheid van de betrokken luchtvaartmaatschappij, altijd een buitengewone omstandigheid is, omdat het een inwerking van buitenaf betreft waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft (zie bijvoorbeeld beschikking van het Landgericht Düsseldorf van 16 september 2001, 22 S 238 /21, zie in vergelijkbare zin ook arrest van het

Bundesgerichtshof van 13 november 2013 – X ZR 115/12, NJW 2014, 859 punt 14). Volgens andere opvattingen, met name gedeeltelijk in de Oostenrijkse rechtspraak, is de toewijzing van slots door de luchtverkeersleiding slechts een buitengewone omstandigheid wanneer deze niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij, omdat de maatregel wegens het ongewone karakter ervan niet te verwachten zou zijn (zie bijvoorbeeld arrest van het Handelsgericht Wien van 20 juli 2020 1 R 27/20x, BeckRS 2020, 21945). De verwijzende rechter neigt naar deze laatste opvatting. Een uitlegging in die zin dat elk optreden van de luchtverkeersleiding altijd een buitengewone omstandigheid is, is waarschijnlijk in aanzienlijke mate in strijd met overweging 1 van de passagiersrechtenverordening, die voorziet in een hoog niveau van bescherming van de passagiers. Het enkele feit dat de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft op de slottoewijzingen door de luchtverkeersleiding, zal niet volstaan om een buitengewone omstandigheid aan te tonen, aangezien het Hof in zijn eerdere rechtspraak heeft benadrukt dat niet alleen het gebrek aan invloed van belang is, maar ook omstandigheden die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij (arrest van het Hof van 23 maart 2021 in zaak C-28/20, NJW-RR 2021, 560, punt 23 met verdere verwijzingen). Aangezien elke vlucht normaliter in contact komt met de luchtverkeersleiding en haar instructies, kan een gewijzigde slottoewijzing volgens de hier gevolgde opvatting niet zonder meer als een buitengewone omstandigheid worden beschouwd, temeer daar een en dezelfde omstandigheid anders verschillend zou worden beoordeeld naargelang deze de vlucht rechtstreeks treft dan wel via de tussenstap van een instructie van de luchtverkeersleiding.

2.

- 14 Mocht het Hof op de eerste prejudiciële vraag antwoorden dat een gewijzigde toewijzing van slots niet reeds in het algemeen een buitengewone omstandigheid vormt, is het de vraag onder welke precieze voorwaarden de gewijzigde toewijzing van slots een buitengewone omstandigheid vormt, waaruit de tweede prejudiciële vraag volgt. De verwijzende rechter is geneigd ervan uit te gaan dat capaciteitsverminderingen als gevolg van weersomstandigheden vanwege hun aard en oorsprong inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van verweerster en dat een wijziging in de slottoewijzingen als gevolg daarvan dus geen buitengewone omstandigheid kan vormen, ongeacht of de capaciteitsvermindering wordt veroorzaakt doordat op kruishoogte om onweer heen moet worden gevlogen dan wel of voor de landingsnadering op een bepaalde luchthaven als gevolg van mist minder capaciteit beschikbaar is. In zijn arrest inzake aanvaringen met vogels heeft het Hof het aannemen van een buitengewone omstandigheid, met name het ontbreken van een oorzaak die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij, gerechtvaardigd met het argument dat de aanvaring met een vogel en de daaruit voortvloeiende schade niet wezenlijk zijn verbonden met het systeem voor de werking van het toestel (arrest van het Hof van 4 mei 2017 in zaak C-315/15, NJW 2017, 2665, punt 24). De wezenlijke band met het systeem voor de werking

van het vliegtuig die vereist is voor een buitengewone omstandigheid, zal echter waarschijnlijk wel aanwezig zijn in het geval van een met de weersomstandigheden samenhangende wijziging in de slottoewijzing door de luchtverkeersleiding, aangezien zowel de luchtverkeersleiding deel uitmaakt van het systeem voor de uitvoering van een vlucht als de betreffende weerssituatie. Kenmerkend voor vliegtuigen die in de luchtvaart worden gebruikt, is dat zij voor hun werking afhankelijk zijn van de aardatmosfeer en de inherente eigenschappen daarvan. Volgens de verwijzende rechter zijn de eigenschappen van de atmosfeer, waartoe een bepaalde weerssituatie behoort, dus in beginsel wezenlijk verbonden met het systeem voor de werking van het vliegtuig. Bijgevolg zijn bepaalde ongunstige weersomstandigheden en de daaruit voortvloeiende capaciteitsverminderingen inherent aan de normale uitoefening van de luchtvaart. De grens van een buitengewone omstandigheid zal volgens de hier geformuleerde opvatting bij een gewijzigde slottoewijzing ten gevolge van een capaciteitsvermindering die met het weer verband houdt, pas dan worden bereikt als de weerssituatie zelf zo sterk afwijkt van de gebruikelijke kenmerken van de aardatmosfeer dat het luchtverkeer in aanzienlijke mate, in ieder geval tot meer dan de helft van de geplande capaciteit, wordt opgeschort, met andere woorden dat er, wat de gevolgen voor de luchtvaart betreft, sprake kan zijn van noodweer. Hieronder vallende beperkingen ten gevolge van onweer, mist of wind zijn het gevolg van de typische berekening van de capaciteit van het luchtverkeer op basis van vliegvriendelijke weersomstandigheden; het feit dat hier niet altijd sprake van is, is een typisch risico van het luchtvaartstelsel. Uit de doelstelling van een hoog niveau van consumentenbescherming als neergelegd in de passagiersrechtenverordening vloeit echter voort dat typische risico's van de luchtvaart geen buitengewone omstandigheid kunnen vormen.

III.

15 [OMISSIS] [schorsing van de procedure]

[OMISSIS]