



Datum van
inontvangstneming

:

20/07/2022

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-283/22-1

Zaak C-283/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

26 april 2022

Verwijzende rechter:

Okresný súd Prešov (Slowakije)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

29 maart 2022

Verzoekende partijen:

DZ

EO

YV

YE

MP

Verwerende partij:

Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky

ECLI:SK:OSPO:2022:8118204177.22

BESCHIKKING ZOALS GERECTIFICEERD BIJ BESCHIKKING VAN 1 JUNI 2022

De Okresný súd Prešov (rechter in eerste aanleg Prešov, Slowakije) heeft in de zaak die aanhangig is gemaakt door **verzoekers: 1./ DZ, [...] 2./ EO, [...] 3./ YV, [...], 4./ YE, [...] 5./ MP, [...] [...]** tegen **verweerder: Ministerstvo vnútra Slovenskej republiky (ministerie van Binnenlandse Zaken van de Slowaakse**

Republiek) [...] Bratislava – Staré mesto, Slowakije, [...] met deelname van de interveniërende partij nr. 1 aan de zijde van verweerder: KOOOPERATIVA poisťovňa, a.s. Vienna Insurance Group, gevestigd te: [...] Bratislava, [...] met deelname van de interveniërende partij nr. 2 aan de zijde van verweerder: Generali Poisťovňa, a.s., gevestigd te: [...] Bratislava, [OMISSIS] houdende schadevergoeding,

beschikt:

overeenkomstig § 162, lid 1, onder c), van de Civilný sporový poriadok (wetboek van burgerlijke rechtsvordering) de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof van Justitie te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

1. Moet artikel 3, onder g), van verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen aldus worden uitgelegd dat een persoon

- die zich buiten een helikopter van een luchtvervoerder uit de Gemeenschap bevindt, maar die tijdens de helikoptervlucht aan een hijskabel hangt die integraal deel uitmaakt (of die een deel is van de samenstelling) van de helikopter en die (vastgehangen aan de hijskabel) met de helikopter mee is opgestegen;
- die werd vervoerd op basis van kosteloos vervoer door de staat (met behulp van een bij de politiediensten gebruikte staatshelikopter) op grond van een „vervoersovereenkomst” tussen de luchtvervoerder (het staatsquadron) en de werkgever van de persoon die een bijzondere opdracht uitvoert [namelijk op grond van het uznesenie vlády Slovenskej republiky č. 411/2006 Z.z., z 10. mája 2006 k návrhu zásad vykonávania letov lietadiel v policajných službách (besluit van de regering van de Slowaakse Republiek nr. 411/2006 van 10 mei 2006 houdende het ontwerp van principes voor de uitvoering van vluchten door luchtvaartuigen bij de politiediensten) en de nariadenie Ministerstva vnútra Slovenskej republiky č. 50/2012 zo dňa 14. marca 2012 o vyžadovaní a schvaľovaní letov (beschikking van de minister van Binnenlandse Zaken van de Slowaakse Republiek nr. 50/2012 van 14 maart 2012 inzake de vraag naar vluchten en de goedkeuring ervan), die bepaalden dat de luchtvaartuigen van de luchtvervoerder vluchten zullen uitvoeren ter verzekering van de verwezenlijking van opdrachten van de werkgever van de persoon];
- het doel van het vervoer was de uitvoering van een bijzondere opdracht als in het hoofdgeding aan de orde [het uitvoeren van een dienstopdracht bestaande uit een gespecialiseerde opleiding van leden van de Hasičský a záchranný zbor (brandblus- en reddingseenheid) met gebruik van luchtuitrusting (een helikopter) in de vorm van een oefening, namelijk het omhoog hijsen van een redder en [een te redden persoon] door middel van een hijskraan],

en

– die als personeel in opleiding van de brandblusmodule deelnam aan de uitvoering van de opdracht en die in opdracht van de piloot en de exploitant van de helikopter was vastgemaakt aan de helikopter door middel van een hijskabel die integraal deel uitmaakte (of die een deel was van de samenstelling) van de helikopter en die tijdens de uitvoering van de vlucht door middel van een hijskraan aan boord van de helikopter had moeten worden gehesen,

a) een passagier is

ofwel

b) tot het vlucht- of cabinepersoneel behoort?

2. Moet artikel 17, lid 1, van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999, door de Europese Gemeenschap ondertekend op 9 december 1999 overeenkomstig artikel 300, lid 2, EG en namens haar goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001, aldus worden uitgelegd dat een persoon in de in de eerste vraag genoemde omstandigheden wordt beschouwd als

a) een passagier,

ofwel

b) als een lid van het vlucht- of cabinepersoneel?

3. Kan het gebruik van de staatshelikopter op 10 mei 2017 worden aangemerkt als vervoer in de zin van artikel 2, lid 1, [en] artikel 1 van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999, door de Europese Gemeenschap ondertekend op 9 december 1999 overeenkomstig artikel 300, lid 2, EG en namens haar goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001?

Motivering

- 1 Verzoekers zijn de directe nabestaanden van NK, [...], overleden op 10 mei 2017, die is omgekomen bij een tragisch incident op 10 mei 2017 als gevolg van een val van een Bell 429 politiehelikopter in de militaire zone van de luchthaven van Prešov, een helikopter die eigendom is/was van en wordt geëxploiteerd door het ministerie van Binnenlandse Zaken van de Slowaakse Republiek, dat wil zeggen door verweerder.
- 2 Beschrijving van het tragische incident: *ter voorbereiding van de vlucht concentreerde de piloot zich op de oefening „Evacuatie en redding van personen op moeilijk toegankelijk terrein met behulp van de hijskraan aan boord [van de*

helikopter]”. Aan de oefening hebben 14 leden van de brand- en reddingseenheid deelgenomen. De oefening hield in de leden van de brand- en reddingseenheid op te leiden voor en te trainen met een nieuw type helikopter Bell 429, waarbij het ging om de evacuatie en de redding van personen uit moeilijk toegankelijk terrein met behulp van een hijskraan aan boord van de helikopter. Vóór het begin van deze oefening werden voorbereidingen op het terrein getroffen, waarbij de deelnemers aan de oefening vertrouwd werden gemaakt met de inhoud ervan. De oefening was ingedeeld in 4 fasen. [...] [technische beschrijving] Het laatste, vierde deel van de oefening bestond in het hijsen met een kraan van een duo, bestaande uit een redder en een te redden persoon op een brancard. Het eerste duo dat voor dit deel van de opleiding werd aangewezen, bestond uit NK in de rol van de redder en BR in de rol van te redden persoon op een brancard. [...] [technische beschrijving van het helikopterongeval] De helikopterpiloot [...] heeft de oefenpersonen opgeroepen om de helikopter te naderen. Vervolgens hebben de collega’s BR losgemaakt van de brancard, de brancard meegenomen en zich begeven naar de plaats waar de helikopter in zweefstand werd gehouden. Op dat moment is BR weer aan de brancard vastgemaakt, liet de helikopteroperator de hijskabel zakken en heeft NK in zijn rol als redder zichzelf en de brancard aan de kabel vastgemaakt. De operator begon met het opwickelen [van de hijskabel] en nadat hij dit had gedaan tot op het niveau van het landingsgestel van de helikopter, werd de piloot door de operator op de hoogte gebracht dat hij zijn route kon aanvatten. [...] [D]oor de helikopter licht naar rechts te laten kantelen, moest de operator de oefenpersonen met behulp van de hijskraan omhoog hijsen [...]. Vervolgens is de helikopter, na twee seconden, weer naar rechts gekanteld, maar in een veel grotere hoek. De helikopter bevond zich al in de dalingsfase met grote helling naar rechts. [...] [technische beschrijving van het helikopterongeval] In de volgende seconden is de vlucht van de helikopter beëindigd door een val tegen de grond.

- 3 Verzoekers vorderen een vergoeding van de immateriële schade. Voor de eerste verzoeker: een bedrag van 550 000 EUR, voor de tweede verzoeker: een bedrag van 350 000 EUR, voor de derde verzoeker: 350 000 EUR, voor de vierde verzoeker: 150 000 EUR, voor de vijfde verzoeker: 150 000 EUR. Verzoekers ontlenen hun vordering aan de relevante verordeningen op het gebied van de burgerluchtvaart, die in rechte voorrang hebben boven de wetten van de Slowaakse Republiek, en aan de in de interne rechtsorde vervatte wettelijke regeling van § 13, lid 2, [Občiansky zákonník (burgerlijk wetboek)] onder verwijzing naar de analoge toepassing van de bepalingen van § 427 [Občiansky zákonník] e.v., gelezen in samenhang met § 853, lid 1, [Občiansky zákonník].
- 4 Verzoekers zijn van mening dat verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 21 april 2004 betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen en het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999, ondertekend door de Europese Gemeenschap op 9 december 1999 overeenkomstig artikel 300, lid 2, EG en

namens haar goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 van toepassing zijn op deze zaak.

- 5 Verweerder gaat niet akkoord met bovenstaande stelling. Hij is van mening dat het Verdrag van Montreal en de verordeningen van de Europese Unie op het gebied van de burgerluchtvaart in casu niet kunnen worden toegepast aangezien zij uitdrukkelijk slechts van toepassing zijn op een persoon met de status van „passagier”, wat de overleden NK niet was. De overledene had op het moment van het tragische incident de functie van lid van de brandblusmodule, en het tragische incident vond plaats tijdens een oefening, te weten opleiding en training van leden van de brandblus- en reddingseenheid, zodat verweerder van mening is dat de overledene kan worden beschouwd als een lid van het „cabinepersoneel”. Voorts heeft verweerder aangevoerd dat de definitie van „vlucht ten aanzien van passagiers” in casu niet kan worden toegepast, aangezien de overledene niet aan boord van de helikopter is gegaan, de helikopter niet heeft verlaten en zich niet aan boord van de helikopter bevond, maar was vastgemaakt aan de uitrusting (de hijskabel) van de helikopter.
- 6 Verzoekers stellen daarentegen dat de overleden NK een „passagier” was, aangezien hij niet de piloot was van het gebruikte luchtvaartmaterieel (te weten de helikopter) en niet de positie had van een lid van het luchtvaart- of cabinepersoneel in die zin dat zijn taak er niet in bestond enige activiteit te verrichten in verband met de besturing van de helikopter, maar dat zijn taak er slechts in bestond deel uit te maken van de blusmodule en in dat verband de betreffende handelingen te stellen in verband met het gebruik van luchtvaartmaterieel (de helikopter). Met betrekking tot de vlucht hebben verzoekers aangevoerd dat onder het hijsen per kraan moet worden verstaan, het proces waarbij een touw wordt neergelaten uit een helikopter (die zich op het moment van het neerlaten van de kabel in een vluchtfase bevindt, zwevend op een hoogte boven het terrein), waarbij vervolgens een persoon of lading aan boord wordt gehesen met behulp van een kabel die aan de helikopter is bevestigd, wat dus een handeling is waarbij personen of een lading aan boord van de helikopter worden gehesen met behulp van een lier, en dit terwijl de helikopter aan het vliegen is. In het onderhavige geval kan dit dus worden omschreven als een specifieke manier om de oefenende passagiers (de overleden NK en de overleden BR) aan boord te laten van een helikopter die zich tijdens het „hijsen met kraan” in een vluchtfase bevindt, waarbij de oefenende passagiers aan boord (moeten) worden gehaald (gehesen) met behulp van een hijskabel en een lier (die is vastgemaakt aan de helikopter die zich op dat moment in vluchtfase bevindt).
- 7 Met betrekking tot de derde vraag betwist interveniënt nr. 1 de toepasselijkheid van het Verdrag van Montreal in de onderhavige zaak, aangezien hij van mening is dat het gebruik van de staatshelikopter op 10 mei 2017 niet kan worden beschouwd als vervoer in de zin van het Verdrag van Montreal en het stelsel van internationale regulering van de burgerluchtvaart. Hij is van mening dat het begrip vervoer neerkomt op het leveren van passagiers en vracht, vanaf de plaats van vertrek tot aan de plaats van bestemming. Het begrip vervoer moet worden gezien

in de context van de internationale burgerluchtvaart, zodat de uitbreiding van de toepassing van de regels inzake de aansprakelijkheid van de luchtvervoerders voor vervoer dat door de staat wordt verwezenlijkt moet worden beoordeeld tegen de achtergrond van het begrip vervoer en de betekenis ervan in het kader van de standaardburgerluchtvaart (niet aan de staat gebonden) burgerluchtvaart. Intervenient nr. 1 is van mening dat er in de internationale en Europese systemen voor de burgerluchtvaart een ernstig verschil in definitie bestaat tussen de exploitatie van passagiersvervoer door een staatshelikopter en de exploitatie van een staatshelikopter met het oog op het verrichten van de opdrachten van een brandblus- en reddingseenheid. Intervenient nr. 1 is van mening dat artikel 2, lid 1, van het Verdrag van Montreal tot doel heeft te verzekeren dat dit verdrag ook van toepassing is op staatsluchtvaartuigen, voor zover zij dat vervoer verrichten, al dan niet tegen vergoeding, wanneer dit vervoer uitsluitend tot doel heeft passagiers of vracht te vervoeren van de plaats van vertrek naar de plaats van bestemming, hetgeen bij uitlegging niet mag worden verward met de exploitatie van staatsluchtvaartuigen voor het verrichten van opdrachten door leden van de openbare dienst, waarvan de essentie niet bestaat in vervoer van de plaats van vertrek naar de plaats van bestemming. Tegelijkertijd is de overeenkomst tussen de partijen een belangrijk element in de definitie van vervoer uit artikel 1, lid 1, van het Verdrag van Montreal, waarbij het niet gaat om om het even welke overeenkomst, maar om een overeenkomst waarvan het doel bestaat in het verstrekken van vervoer, wat dus [betrekking heeft op] de essentie van het vervoer van een passagier of een vracht van het punt van vertrek naar het punt van bestemming, die niet zonder meer mag worden verward met een andere exploitatieovereenkomst waarvan het doel niet uit vervoer bestaat en die ten slotte evenmin mag worden verward met een uitvoeringsbepaling volgens welke een politiehelikopter ook bestemd is om opdrachten van een brandblus- en reddingseenheid te verrichten.

8 Unierecht:

Artikel 1, lid 1, van verordening (EG) nr. 785/2004 van het Europees Parlement en de Raad [van 21 april 2004] betreffende de verzekeringseisen voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen (hierna „verordening nr. 785/2004”) bepaalt: *„Het doel van deze verordening is voor luchtvervoerders en exploitanten van luchtvaartuigen minimumeisen voor verzekeringen met betrekking tot passagiers, bagage, vracht en derden vast te stellen.”*

Artikel 2, lid 1, van verordening nr. 785/2004 bepaalt: *„Deze verordening is van toepassing op alle luchtvervoerders en alle exploitanten van luchtvaartuigen die vluchten uitvoeren binnen, naar, vanuit of over het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is”*.

Artikel 2, lid 2, onder a), van verordening nr. 785/2004 bepaalt: *„Deze verordening is niet van toepassing op staatsluchtvaartuigen als bedoeld in artikel 3, onder b), van het op 7 december 1944 in Chicago ondertekende Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart.”*

Artikel 3, onder g), van verordening nr. 785/2004 bepaalt: „Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder ‚passagier‘: elke persoon die met toestemming van de luchtvervoerder of de exploitant van luchtvaartuigen aan een vlucht deelneemt, met uitsluiting van het vlucht- en cabinepersoneel dat van dienst is tijdens de vlucht”.

Artikel 1 van het Verdrag van 28 mei 1999 tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „Verdrag van Montreal”) bepaalt:

„1. Dit verdrag is van toepassing op al het internationale vervoer van personen, bagage of goederen dat met luchtvaartuigen tegen betaling plaats heeft. Het is eveneens van toepassing op kosteloos vervoer per luchtvaartuig door een luchtvervoeronderneming verricht.

2. Onder internationaal vervoer in de zin van dit verdrag wordt verstaan alle vervoer waarbij, volgens overeenkomst tussen partijen, de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, zij er al dan niet onderbreking van het vervoer of overlading, zijn gelegen hetzij op het grondgebied van twee staten die partij zijn bij dit verdrag, hetzij op het grondgebied van een enkele staat die partij is bij dit verdrag indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere staat, zelfs indien die staat geen partij is bij het verdrag. Het vervoer zonder een zodanige tussenlanding tussen twee punten binnen het grondgebied van een enkele staat die partij is bij dit verdrag wordt niet beschouwd als internationaal in de zin van dit verdrag.

3. Het vervoer, te verrichten door verschillende opeenvolgende luchtvervoerders, wordt voor de toepassing van dit verdrag geacht een enkel vervoer te vormen, wanneer het door de partijen als een enkele handeling is beschouwd, of het nu in de vorm van een enkele overeenkomst dan wel in de vorm van een reeks van overeenkomsten is gesloten, en het verliest zijn internationaal karakter niet door de omstandigheid dat een enkele overeenkomst of een reeks van overeenkomsten ten volle moet worden uitgevoerd binnen het grondgebied van dezelfde staat.

4. Dit verdrag is tevens van toepassing op het vervoer bedoeld in hoofdstuk V, behoudens de bepalingen van dat hoofdstuk.

Artikel 2, lid 1, van het Verdrag van Montreal bepaalt: „Dit verdrag is op vervoer verricht door de staat of door andere openbare lichamen van toepassing onder de voorwaarden genoemd in artikel 1.”

Artikel 17, lid 1, [van het Verdrag van Montreal] bepaalt: „De vervoerder is aansprakelijk voor schade die wordt geleden in geval van dood of lichamelijk letsel van een passagier, op grond van het enkele feit dat het ongeval dat de dood of het letsel heeft veroorzaakt, plaats heeft gehad aan boord van het luchtvaartuig of tijdens enige handeling verband houdende met het aan boord gaan of het verlaten van het luchtvaartuig”.

Artikel 1 van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad [van 9 oktober 1997] betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen bepaalt: „*Dit verdrag is op vervoer verricht door de staat of door andere openbare lichamen van toepassing onder de voorwaarden genoemd in artikel 1*”.

- 9 Wegens het litigieuze karakter van de uitlegging van de begrippen passagier en vervoer in verordening nr. 785/2004 en in het Verdrag van Montreal heeft de rechter krachtens artikel 162, lid 1, onder c), van de Civilný sporový poriadok de behandeling van de zaak geschorst tot de kennisgeving van de desbetreffende beslissing van het Hof van Justitie, aangezien hij het noodzakelijk acht kennis te nemen van het antwoord van het Hof op de in het dictum van deze beschikking gestelde vragen.

[...] [kennisgeving over de rechtsmiddelen]

[...]