



Datum van
inontvangstneming

:

01/07/2021

Zaak C-336/21**Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

27 mei 2021

Verwijzende rechter:

Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

4 mei 2021

Verzoekende partij in hoger beroep:

L

Verwerende partijen in hoger beroep:

F

BW

SW

[omissis]

Landesgericht Korneuburg

[omissis]

Het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) heeft als appelrechter [omissis] in de gevoegde zaken van verzoekende partijen [in eerste aanleg en verwerende partijen in hoger beroep; hierna: „verzoeksters”] [1] (21 C 51/20p) F***** GmbH, [2] (21 C 71/20d) B***** W*****, [3] (21 C 72/20a) S***** W*****[omissis] [omissis] tegen verwerende partij [in eerste aanleg en verzoekende partij in hoger beroep; hierna: „verweerster”] L***** GmbH,[omissis] [omissis] naar aanleiding van het hoger beroep van verweerster tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) van 29 april 2020, 21 C 51/20p-11[omissis] de [volgende]

B e s l i s s i n g

gegeven:

[I] Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt overeenkomstig **artikel 267 VWEU** verzocht om een **prejudiciële beslissing** over de volgende vragen:

[1] Moet 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 **[or. 2]** instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: „verordening nr. 261/2004”) aldus worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij niet verplicht is om compensatie als bedoeld in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 te betalen **wanneer zij de eindbestemming van de passagiers met een vertraging van 7:41 uur bereikt omdat het vliegtuig tijdens de voorlaatste vlucht werd beschadigd door een blikseminslag, de na de landing geraadpleegde technicus van een door de luchtvaartmaatschappij ingeschakeld onderhoudsbedrijf alleen geringe beschadigingen aantroef, die echter geen gevolgen hadden voor het goed functioneren van het vliegtuig („some minor findings”), de laatste vlucht werd uitgevoerd maar tijdens de pre-flight-checks vóór de uitvoering van de laatste vlucht is gebleken dat het vliegtuig voorlopig niet meer kon worden ingezet, en de luchtvaartmaatschappij bijgevolg in de plaats van het oorspronkelijk geplande, beschadigde vliegtuig een vervangend vliegtuig heeft ingezet dat de laatste vlucht heeft uitgevoerd met een vertraging bij vertrek van 7:40 uur?**

[2] Moet artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd **dat het tot de door de luchtvaartmaatschappij te treffen redelijke maatregelen behoort om de passagiers een omboeking naar een andere vlucht aan te bieden waarmee zij hun eindbestemming met een kleinere vertraging zouden hebben bereikt, hoewel de luchtvaartmaatschappij de vlucht niet heeft uitgevoerd met het niet langer inzetbare vliegtuig, maar met een vervangend vliegtuig waarmee de passagiers hun eindbestemming hebben bereikt met een grotere vertraging?**

[II] [omissis] [schorsing van de behandeling van de procedure] **[or. 3]**

M o t i v e r i n g :

P***** S*****, de tweede en de derde verzoekster, beschikten elk over een bevestigde boeking voor de door verweerster uitgevoerde vlucht OE 100, met vertrek te Wenen (VIE) op 21 oktober 2019 om 11:30 uur en aankomst te Palma de Mallorca (PMI) op 21 oktober 2019 om 13:55 uur.

Verweerster heeft de vlucht met vertraging uitgevoerd. De feitelijke vertrektijd was 19:10 uur en de feitelijke aankomsttijd was 21:36 uur. Het af te leggen traject bedroeg gemeten volgens de groot-cirkelmethode niet meer dan 1 500 kilometer.

P***** S***** heeft haar uit dit voorval voortvloeiende vorderingen op verweerster gecedeerd aan de eerste verzoekster, die daarmee heeft ingestemd.

Volgens verweerster is het vliegtuig waarmee deze vlucht oorspronkelijk zou worden uitgevoerd, op 21 oktober 2019 ingezet voor de volgende vluchten:

[1] OE 1318, met vertrek te Wenen (VIE) om 07:30 uur en aankomst te Bergamo (BGY; Italië) om 09:00 uur. De vlucht is punctueel uitgevoerd.

[2] OE 1319 met vertrek te Bergamo (BGY) 09:25 uur en aankomst te Wenen (VIE) om 10:55 uur. De vlucht is uitgevoerd met een vertraging bij vertrek van 2:15 uur en een vertraging bij aankomst van 2:40 uur.

Bovendien zou het worden ingezet voor de volgende verdere vluchten:

[3] OE 100, met vertrek te Wenen (VIE) om 11:30 uur en aankomst te Palma de Mallorca (PMI) om 13:55 uur, de aan de orde zijnde vlucht. De vlucht is – met een vervangend vliegtuig – uitgevoerd met een vertraging bij vertrek van 7:40 uur en een vertraging bij aankomst van 7:41 uur.

[4] OE 105, de in zaak 22 R 258/20a voor deze rechter respectievelijk in zaak C-672/20 voor het Hof aan de orde zijnde vlucht. De [or. 4] vlucht is – met hetzelfde vervangende vliegtuig – uitgevoerd met een vertraging bij vertrek van 8:26 uur en een vertraging bij aankomst van 8:19 uur.

Met afzonderlijk ingestelde beroepen hebben **verzoeksters** elk betaling van 250 EUR [omissis] gevorderd van verweerster en daarbij aangevoerd dat er zich geen buitengewone omstandigheden hebben voorgedaan. Zij bestrijden dat een blikseminslag de vertraging heeft veroorzaakt. Een omstandigheid kan niet in aanmerking worden genomen, wanneer zij zich nog voor de onmiddellijk voorafgaande vlucht heeft voorgedaan. Verweerster heeft evenmin alle redelijke maatregelen getroffen om vertraging van de vlucht te voorkomen. Zij had moeten zorgen voor een vervangend vliegtuig, met inbegrip van een inzetbare bemanning, en had dat vliegtuig punctueel aan de passagiers ter beschikking moeten stellen. Verweerster moet uiteenzetten waarom de omboeking van de passagiers niet mogelijk is geweest.

Verweerster heeft het tijdstip waarop de rente begint te lopen geaccepteerd, maar heeft voor het overige de vordering ten gronde en de hoogte ervan betwist, heeft geconcludeerd tot afwijzing van de vordering en heeft aangevoerd dat het vliegtuig tijdens de laatste vlucht is beschadigd door een blikseminslag. Gedurende de pre-flight-checks voor de litigieuze vlucht is gebleken dat de schade respectievelijk de provisorische reparaties tijdens de laatste vlucht kennelijk slechter waren geworden en de piloot heeft de reparatie alsook een nieuwe inspectie gelast. De controle is begonnen om 15:05 uur. Het was niet te voorzien hoe lang de inspectie zou duren. Om 15:07 uur is een vervangend vliegtuig ingezet, dat om 18:15 uur is geland te Wenen. Met dat vliegtuig heeft de vlucht met vertraging kunnen worden uitgevoerd. [or. 5]

Bij het **bestreden vonnis** heeft de rechter in eerste aanleg de vordering toegewezen. Het Bezirksgericht Schwechat heeft geen feitelijke vaststellingen gedaan met betrekking tot de oorzaak van de vertraging. Het is er kennelijk van uitgegaan dat een blikseminslag een buitengewone omstandigheid is in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, en heeft enkele maatregelen besproken die redelijkerwijs van verweerster konden worden verwacht. Het Bezirksgericht Schwechat heeft uit de aangevoerde feiten (tot de essentie samengevat) geconcludeerd dat verweerster niet voldoende heeft uiteengezet waarom zij redelijke maatregelen had getroffen ter voorkoming van de vertraging. Een mogelijke redelijke maatregel zou de omboeking van de passagiers naar een andere vlucht van Wenen naar Palma de Mallorca zijn geweest of het inzetten van een vervangend vliegtuig uit de eigen vloot of van een chartervliegtuig, teneinde de vlucht stipt of op zijn minst met een vertraging van minder dan drie uur te kunnen uitvoeren. Het Bezirksgericht Schwechat heeft erop gewezen dat verweerster reeds vanaf de blikseminslag omstreeks 09:00 uur ermee rekening had moeten houden dat de volgende vluchten aanzienlijke vertraging zouden kunnen oplopen, ook al was bij de inspectie uiteindelijk geen relevante schade ontdekt.

[omissis] [vorderingen] **[or. 6]**

Het Landesgericht Korneuburg moet als **appelrechter** in tweede en laatste aanleg uitspraak doen over de vorderingen van verzoeksters.

Verweersters vlucht van 21 oktober 2019 is voorwerp van meerdere bij de appelrechter aanhangige procedures van talrijke passagiers tegen dezelfde verweerster. Het gaat onder meer om procedure 22 R 258/20a. In deze procedure heeft de appelrechter de behandeling van de zaak geschorst en het Hof – naast een in casu niet relevante vraag over de werkingssfeer van verordening nr. 261/2004 – de in het dictum opgenomen prejudiciële vragen voor te leggen. Inmiddels is deze procedure beëindigd ten gevolge van de intrekking van het hoger beroep. Het bij het Hof onder nummer C-672/20 aanhangige verzoek om een prejudiciële beslissing is op 28 april 2021 ingetrokken. De vragen zijn dan ook (nagenoeg) identiek aan de tweede en de derde vraag van het ingetrokken verzoek om een prejudiciële beslissing.

Prejudiciële vragen:

Eerste vraag:

Verweerster heeft aangevoerd dat de (langdurige) vertraging is te wijten aan een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 en heeft gesteld dat de op voorlaatste vlucht is getroffen door een blikseminslag. Dientengevolge moest het oorspronkelijk geplande vliegtuig worden geïnspecteerd en – na uitvoering van de laatste vlucht – worden gerepareerd. Deze omstandigheid is door verzoeksters uitdrukkelijk betwist in de procedure in eerste aanleg, maar de rechter in eerste aanleg heeft daaromtrent niets vastgesteld.

De beantwoording van de vraag of een blikseminslag in beginsel een buitengewone omstandigheid kan vormen, is – ondanks de in zoverre niet vastgestelde feiten – voor de appelrechter [or. 7] een noodzakelijke voorwaarde voor de concrete beslechting van het geschil, alleen al omdat hij in geval van de ontkennende beantwoording van de vraag het bestreden vonnis onmiddellijk kan bevestigen en het hoger beroep dus kan afwijzen, zonder dat hij de rechter in eerste aanleg hoeft te gelasten nadere vaststellingen te doen.

De verwijzende rechter gaat van oudsher uit van de veronderstelling dat een blikseminslag een buitengewone omstandigheid is in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 (Landesgericht Korneuburg, 24 oktober 2019, 21 R 222/19y; recentelijk 21 juli 2020, 22 R 209/20i). De vraag wordt echter door andere Oostenrijkse rechters in tegengestelde zin beantwoord (bijvoorbeeld Bezirksgericht für Handelssachen Wien, 31 maart 2017, 11 C 227/16m = RRA 2018, 289).

De appelrechter overweegt (voorts) van zijn huidige vaste rechtspraak af te wijken op grond van de volgende overwegingen: de burgerluchtvaart maakt voor het vervoer van passagiers van oudsher gebruik van de aerodynamische stijgkracht. Kort gezegd wordt daarbij de luchtstroming langs de draagvlakken benut. Daaruit kan worden geconcludeerd dat de toestand van de atmosfeer behoort tot de normale exploitatie van de luchtvaart. Een onstabiele toestand van de atmosfeer – en dus ook bliksem – kan bijgevolg voor rekening van de luchtvaartmaatschappij komen. Een beschadiging van het vliegtuig die daarmee verband houdt, kan wegens haar aard of oorsprong inherent zijn aan de exploitatie van de luchtvaartmaatschappij en onderscheidt zich dus van een botsing met een vogel (zie arrest van 4 mei 2017, ██████████ C-315/15, punt 24).

Gelet op het feit dat in sommige gevallen natuurwetenschappelijke bewijzen noodzakelijk zijn, die door de appelrechter na de vernietiging van het bestreden vonnis aan de rechter in eerste aanleg zouden moeten worden opgedragen, behoort het Hof te verduidelijken of een blikseminslag [or. 8] in beginsel kan leiden tot een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

Tweede vraag:

Verweerster keert zich in hoger beroep tegen de rechtsopvatting van de rechter in eerste aanleg dat zij geen argumenten heeft aangevoerd met betrekking tot een eventuele omboeking van verzoeksters. Zij bestrijdt de argumentatie van de rechter in eerste aanleg en stelt dat zij voldoende argumenten heeft aangevoerd ten aanzien van een redelijke maatregel: om de vertraging van vlucht OE 100 te beperken, heeft zij het oorspronkelijke vliegtuig vervangen en een vervangend vliegtuig uit haar eigen vloot ter beschikking gesteld. Zij heeft bijgevolg de vlucht uitgevoerd, zij het met vertraging. Bij een vertraging zou een omboeking reeds logischerwijs geen economisch aanvaardbare maatregel kunnen vormen omdat zij tot gevolg zou hebben dat de vertrapte vlucht vervolgens als lege vlucht zou

moeten worden uitgevoerd, omdat alle passagiers die met deze vlucht zouden worden vervoerd, tevoren zijn omgeboekt.

Verzoeksters achten deze zienswijze – net zoals de rechter in eerste aanleg – in strijd met de rechtsopvatting van het Hof in het arrest van 11 juni 2020 in de zaak C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, die inhoudt dat de luchtvaartmaatschappij alle haar ter beschikking staande middelen moet aanwenden om ervoor te zorgen dat er bij de eerste gelegenheid en onder bevredigende voorwaarden een redelijk alternatief vervoer beschikbaar is voor zowel passagiers van geannuleerde vluchten als passagiers van vertraagde vluchten. Dat kan onder meer betekenen dat zij moet zoeken naar andere directe of indirecte vluchten die eventueel worden uitgevoerd door andere – al dan niet tot dezelfde luchtvaartalliantie behorende – luchtvaartmaatschappijen en die met minder vertraging aankomen dan de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij (arrest *Transportes [or. 9] Aéreos Portugueses*, punt 59). [omissis] [uiteenzetting over de nationale procedure]

Verweerster gaat wederom niet in op het arrest *Transportes Aéreos Portugueses* en is kennelijk van mening dat in het geval van een vertraagde uitvoering van de vlucht alle redelijke maatregelen zijn getroffen door te voorzien in een vervangend vliegtuig.

De onderhavige feiten verschillen duidelijk van de feiten die in zaak C-74/19 zijn voorgelegd aan het Hof. In die zaak ging het erom dat de passagier ten gevolge van een vertraging zijn aansluitende vlucht niet kon halen en daardoor zijn eindbestemming met langdurige vertraging bereikte. Een omboeking van de gemiste aansluitende vlucht naar vervangend vervoer was dan ook in elk geval noodzakelijk. Het Hof heeft verduidelijkt welke eisen het Unierecht aan deze omboeking stelt.

In het aan de orde zijnde geval heeft verweerster de passagiers met de geboekte vlucht – zij het met langdurige vertraging – kunnen vervoeren, zodat een omboeking niet noodzakelijk was. Of het op de concrete luchtverbinding mogelijk zou zijn geweest om de eindbestemming op een andere wijze te bereiken, weliswaar eveneens met langdurige vertraging maar duidelijk eerder dan met verweersters vertraagde vlucht, blijft thans (anders dan in de procedure [omissis] bij deze rechter respectievelijk in zaak C-672/20 bij het Hof) in het midden en **[or. 10]** zal, ingeval de omboeking relevant is, nog moeten worden onderzocht door de rechter in eerste aanleg.

De appelrechter is (voorts) van oordeel dat de concrete omboeking wel economisch aanvaardbaar zou zijn geweest en de organisatorische inspanning te overzien zou zijn geweest. Deze argumentatie geldt volgens de appelrechter echter alleen wanneer het een individuele passagier betreft. De omboeking van alle passagiers naar een (of eventueel meerdere) eerder plaatsvindende en eerder op de eindbestemming aankomende vlucht(en) zou echter al bij al onaanvaardbaar kunnen zijn. In zoverre verschillen de concrete feiten van die welke ten grondslag

lagen aan het arrest Transportes Aéreos Portugueses, aangezien het daar ging om de omboeking van een individuele passagier naar een zeer specifieke aansluitende vlucht en niet om de omboeking van alle passagiers die moesten wachten op een vertraagd vervangend vliegtuig. Derhalve heeft het Hof de in casu door de appelrechter te beantwoorden vraag niet definitief verduidelijkt, met name ook niet met zijn overwegingen in het arrest Transportes Aéreos Portugueses.

De behandeling van beide vragen is voor de appelrechter noodzakelijk om definitief uitspraak te kunnen doen op het hoger beroep. Wanneer een blikseminslag geen buitengewone omstandigheid is, moet het bestreden vonnis hoe dan ook worden bevestigd. Wanneer de blikseminslag daarentegen een buitengewone omstandigheid is, zal de rechter in eerste aanleg moeten nagaan of een blikseminslag de langdurige vertraging heeft veroorzaakt (eerste vraag). Naargelang de luchtvaartmaatschappij erin slaagt te bewijzen dat zij enkel door de vertraagde uitvoering met een vervangend vliegtuig alle redelijke maatregelen heeft getroffen, moet het bestreden vonnis ofwel worden bevestigd ofwel worden gewijzigd (tweede vraag). **[or. 11]**

[II] [omissis] [schorsing van de behandeling van de zaak]

Landesgericht Korneuburg, afdeling 22

Korneuburg, 4 mei 2020

[omissis]