



Datum van  
inontvangstneming

:

11/07/2024

**Zaak C-399/24****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

7 juni 2024

**Verwijzende rechter:**

Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

16 april 2024

**Verzoekster en verzoekster in hoger beroep:**

AirHelp Germany GmbH

**Verweerster en verweerster in hoger beroep:**

Austrian Airlines AG

---

**REPUBLIEK OOSTENRIJK**  
**LANDESGERICHT KORNEUBURG**  
(rechter in tweede aanleg Korneuburg)

**BESLISSING**

Het Landesgericht Korneuburg heeft als appelrechter door de rechters [OMISSIS] in de zaak van de verzoekende partij **AirHelp Germany GmbH**, [OMISSIS] D-10245 Berlijn, [OMISSIS] tegen de verwerende partij **Austrian Airlines AG**, [OMISSIS] A-1300 Wien-Flughafen, [OMISSIS] wegens **400 EUR** [OMISSIS] naar aanleiding van het hoger beroep van de verzoekende partij tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) van 30 oktober 2023, 27 C 366/22h-13, in niet openbare zitting besloten:

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

„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 instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (hierna: ‚passagiersrechtenverordening’) aldus worden uitgelegd dat sprake is van een ‚buitengewone omstandigheid’ wanneer het vliegtuig waarmee de vlucht diende te worden uitgevoerd, op de direct daaraan voorafgaande vlucht door een blikseminslag is getroffen hetgeen heeft geleid tot een verplichte veiligheidsinspectie van het vliegtuig door gecertificeerde technici wat tot gevolg heeft gehad dat het vliegtuig pas ongeveer vijf uur na het geplande vertrek weer voor gebruik werd vrijgegeven?”

[II] De behandeling van de procedure wordt geschorst tot de ontvangst van de prejudiciële beslissing van het Hof.

### **MOTIVERING:**

De betrokken passagier beschikte over een bevestigde boeking voor een enkele reis voor de door verweerster uit te voeren vluchten OS 646 van Iași (IAS) naar Wenen (VIE) en OS 455 van Wenen naar (Londen-)Heathrow (LHR) op 8 maart 2022. De afstand tussen de luchthaven van vertrek en de luchthaven van bestemming bedraagt meer dan 1.500 km, maar niet meer dan 3.500 km.

Vlucht OS 646 diende op 8 maart 2022 volgens plan om 14:05 uur uit Iași te vertrekken en om 15:50 uur in Wenen aan te komen (alle tijden zijn UTC; Londen LT (lokale tijd) = UTC; Wenen LT = UTC + 1h; Iași LT = UTC + 2h). Feitelijk ging de vlucht – uiteindelijk met gebruik van een vervangend vliegtuig – pas om 22:25 uur *off-block*, was het vliegtuig om 22:42 uur in de lucht, landde het om 2[3]:53 uur en bereikte het de parkeerpositie in Wenen om 23:59 uur. Deze vertraging is veroorzaakt door gebeurtenissen tijdens de direct eraan voorafgaande vlucht OS 645 (geplande vluchttijden 11:45 uur tot 13:15 uur). Vlucht OS 645 ging om te beginnen wegens technische problemen 15 minuten te laat in Wenen *off-block*. Op het tijdstip van de landing waren er in het gebied rond Iași sneeuwbuien en onweerswolken. Kort voor de landing is het vliegtuig van vlucht OS 645 door de bliksem getroffen. Na blikseminslagen moet er verplicht een technische veiligheidsinspectie van het vliegtuig worden uitgevoerd door voor het desbetreffende vliegtuig gecertificeerde technici. De duur van deze inspectie kan vooraf niet precies worden bepaald. Een eerste inschatting van de schade is, na een rondgang, ongeveer 45 minuten na de landing beschikbaar. Na de landing van vlucht OS 645 in Iași om 13:47 uur (32 minuten vertraging) meldde de bemanning na een eerste rondgang – de gestandaardiseerde procedure volgend – de blikseminslag aan de technische afdeling van verweerster in Wenen, die vervolgens de inspectie van het vliegtuig door ter plaatse ingehuurd technici in gang heeft gezet. Bij een eerste rondgang van de technici werd ook zichtbare schade aan een voor de vliegveiligheid relevant instrument, het *Pitot-Static-*

*System*, vastgesteld. Het gaat daarbij om een instrument aan de buitenkant van het vliegtuig dat de luchtdruk meet of de snelheid berekent; indien daar beschadigingen zichtbaar zijn, moet in ieder geval een grondige inspectie worden uitgevoerd en zijn verdergaande herstelwerkzaamheden te verwachten. De in het systeem ingevoerde en voorspelde afronding van de inspectie was gesteld op 19:45 uur, de uitkomst ervan was echter niet te voorzien. Verweerster begon derhalve reeds gedurende de inspectiewerkzaamheden met een onderzoek naar vervangende vervoersmogelijkheden voor de passagiers van vlucht OS 646, waarbij zij, naast omboekingsmogelijkheden, ook de vertraagde uitvoering van vlucht OS 646 met een vanuit Wenen over te vliegen vervangend vliegtuig heeft onderzocht. Zij onderzocht mogelijke alternatieve vliegverbindingen binnen haar ticket-verkoopsysteem waarin alle vliegverbindingen, ook de verbindingen met overstap, van alle luchtvaartmaatschappijen die van dit verkoopsysteem gebruikmaken zijn opgenomen. Vluchten van goedkope maatschappijen zoals bijvoorbeeld van Wizz Air of Blue Air worden daar echter niet getoond. Deze werden door verweerster derhalve in het kader van de omboeking niet onderzocht. Verweersters systeem leverde geen rechtstreekse of niet-rechtstreekse vervangende vliegverbinding op waarmee de betrokken passagier nog dezelfde avond van Iași naar Londen-Heathrow (LHR) had kunnen worden vervoerd. Een mogelijke verbinding naar de luchthaven Londen-Luton (LTN) heeft verweerster binnen haar verkoopsysteem evenmin onderzocht.

Inderdaad heeft Wizz Air op 8 maart 2022 vlucht W6 3653 van Iași naar luchthaven Londen-Luton met de geplande tijden 14:45 uur tot 18:15 uur uitgevoerd. Er kan niet worden vastgesteld of een omboeking van de betrokken passagier naar deze vlucht in de tijd mogelijk was geweest. Wizz Air heeft ook op 9 maart 2022 om 03:55 uur een vlucht van Iași naar luchthaven Londen Luton met geplande aankomst om 07:25 uur (feitelijke aankomst om 07:11 uur) uitgevoerd. Op grond van de omstandigheid dat er volgens verweerster geen passende vervangende vervoersmogelijkheden voor de passagiers van vlucht OS 646 van Iași naar Wenen respectievelijk Londen-Heathrow (LHR) beschikbaar waren en de beschikbaarheid van hotelaccommodatie in Iași op grond van de Oekraïne-crisis gering was, heeft zij besloten een vervangend vliegtuig uit Wenen over te vliegen om vlucht OS 646 in ieder geval nog op 8 maart 2022 – hoewel vertraagd – te kunnen uitvoeren. Na het regelen van het vervangende vliegtuig en de vervangende bemanning, die in Wenen al om 15:45 uur klaarstonden, alsmede het verkrijgen van alle noodzakelijke vergunningen, kon de vervangende vlucht voor het vroegst mogelijke vertrek om 19:30 uur en een verwachte aankomst om 21:00 uur worden ingepland. Deze vlucht vertrok feitelijk om 19:41 uur in Wenen en bereikte Iași om 21:22 uur. De zuivere vliegtijd Wenen – Iași bedraagt ongeveer 1 uur en 30 minuten. De minimaal benodigde tijd in Iași om weer te kunnen vertrekken bedraagt 60 minuten. De nieuwe geplande vertrektijd van vlucht OS 646 met het overgevlogen vervangende vliegtuig werd vervolgens op 22:25 uur vastgesteld. Er werden uiteindelijk 190 passagiers met OS 646 vervoerd. Ook de betrokken passagier [...] is met de vertraagd uitgevoerde vlucht OS 646 naar Wenen vervoerd en is aldaar om 23:59 uur (*on-block*) aangekomen. Feitelijk is het door de blikseminslag getroffen vliegtuig reeds tegen 19:00 uur weer door de

technici vrijgegeven voor het vliegverkeer echter met de beperking om alleen een vlucht naar Wenen uit te voeren teneinde aldaar aan een volledige inspectie te worden onderworpen. Aangezien op dat tijdstip reeds alle vergunningen en vliegplannen voor de uitvoering van vlucht OS 646 met het vervangende vliegtuig waren verkregen, heeft verweerster besloten, eveneens om verdere onzekerheden (bijvoorbeeld optredende problemen met het door de bliksem beschadigde vliegtuig, organisatorische rompslomp door een nieuwe vluchtplanning en uitgifte van slots) te voorkomen, geen nieuw vliegplan voor het oorspronkelijke vliegtuig uit te voeren. De oorspronkelijk geboekte aansluitende vlucht van de betrokken passagier, OS 455 (VIE-LHR), was gepland van 16:30 uur tot 18:55 uur en ging feitelijk om 16:28 uur *off-block* en om 18:39 uur in Londen (LHR) *on-block*. Deze vlucht heeft de betrokken passagier gemist [...] aangezien hij pas om 23:59 uur met vlucht OS 646 in Wenen aankwam. Verweerster heeft die passagier op 8 maart 2022 om 18:14 uur omgeboekt op de vroegst mogelijke vervangende aansluitende vlucht OS 451 van Wenen naar Londen-Heathrow (LHR) op de volgende dag met een geplande aankomst om 08:15 uur. Daarmee bereikte de betrokken passagier zijn bestemming Londen (LHR) feitelijk om 08:02 uur.

De betrokken passagier heeft de desbetreffende vordering aan verzoekster gecedeerd; deze heeft de cessie aanvaard.

**Verzoekster** heeft – op basis van de passagiersrechtenverordening – een vergoeding van 400 EUR gevorderd en heeft daarbij in wezen aangevoerd dat er geen sprake is geweest van een buitengewone omstandigheid; meer in het bijzonder vormt een blikseminslag geen buitengewone omstandigheid.

Verweerster heeft ook niet alle redelijke maatregelen getroffen om de betrokken passagier zo snel mogelijk naar zijn bestemming te vervoeren. Met name zouden onderstaande verbindingen tot een eerdere aankomst in Londen hebben geleid waarbij wordt bestreden dat verweerster deze heeft onderzocht respectievelijk aan deze passagier heeft aangeboden:

- W6 3653 van IAS naar LTN op 8 maart 2022, 16:45 uur tot 18:15 uur;
- OB 6831 van IAS naar LHR op 8 maart 2022, 18:20 uur tot 19:35 uur;
- W6 3651 van IAS naar LTN op 9 maart 2022, 5:55 uur tot 7:25 uur.

De luchthaven Londen-Luton wordt door verweerster als alternatieve luchthaven voor vluchten naar Londen-Heathrow kennelijk niet automatisch onderzocht, hoewel het om een luchthaven in dezelfde regio gaat (zonder daartoe concrete feitelijke argumenten te verschaffen). De betrokken passagier zou met vlucht OB [68]31 eerder in Londen zijn aangekomen. Aan deze vlucht zouden ook geen verdere ongemakken verbonden zijn geweest; het ging om een rechtstreekse vlucht. Daarenboven woont deze passagier in Londen, zodat het voor hem niet relevant zou zijn geweest waar hij in Londen zou landen. De betrokken passagier is de beslissing ontnomen om in ieder geval ook voor een vervangende vlucht te kunnen kiezen omdat verweerster er geen heeft aangeboden.

**Verweerster** heeft een en ander bestreden, heeft geconcludeerd tot afwijzing van de vordering en heeft aangevoerd dat de noodzakelijke technische veiligheidsinspectie respectievelijk de beschadiging door blikseminslag buitengewoon was respectievelijk in deze omvang noch kon worden gepland noch was te beïnvloeden zodat sprake is geweest van buitengewone omstandigheden in de zin van de passagiersrechtenverordening. Het door blikseminslag beschadigde vliegtuig kon pas na het voltooien van de inspectie- en onderhoudswerkzaamheden op 11 maart 2022 weer worden gebruikt voor lijndiensten. Op grond van het geringe vliegverkeer naar de luchthaven IAS is er maar één denkbare alternatieve verbinding mogelijk gebleken, namelijk vlucht RO 708 (IAS-OTP) en aansluitend een vlucht van OTP naar VIE (?). Op dezelfde dag zou er echter geen aansluitende verbinding naar „VIE” zijn geweest, wat de reden is waarom het bij het door haar georganiseerde vliegtuig tot een (vertraagde) uitvoering van vlucht OS 646 alsmede de aansluiting met vlucht OS 451 (VIE-LHR) op 9 maart 2022 ondanks de vertraging om het snelst mogelijke vervoer ging. Vlucht W6 3653 zou niet naar LHR gevlogen zijn en zou bovendien zo vroeg zijn gestart dat een omboeking helemaal niet mogelijk zou zijn geweest. Vlucht OB 6831 heeft niet plaatsgevonden. Vlucht W6 365 zou tot verdere ongemakken in verband met een overnachting in Iași hebben geleid, waar geen hotelcapaciteit beschikbaar zou zijn geweest; bovendien zou een transfer van LTN naar LHR tot een vertraagde aankomst van de betrokken passagier op zijn eindbestemming hebben geleid. Zij heeft derhalve alle redelijke maatregelen getroffen. Zij bestrijdt (eveneens zonder motivering), dat LHR en LTN dezelfde regio zouden bedienen; de reistijd per auto tussen beide luchthavens bedraagt volgens *Google Maps* 1 uur en 10 minuten.

Bij het **bestreden vonnis** heeft de **rechter in eerste aanleg** de vordering afgewezen en verzoekster veroordeeld in de kosten. Hij heeft om te beginnen in wezen de weergegeven vaststellingen gedaan en daaruit rechtens geconcludeerd dat een blikseminslag als een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening moet worden beschouwd. Aangezien deze zich op de direct voorafgaande vlucht had voorgedaan, moet in casu ook worden uitgegaan van een voldoende causaal verband met de uiteindelijk opgetreden vertraging. Met het proactief organiseren van een vervangend vliegtuig heeft verweerster het annuleren van vlucht OS 646 voorkomen en nog kunnen zorgen voor een – hoewel duidelijk vertraagde – uitvoering van de vlucht op 8 maart 2022. Een nieuwe, spontane wisseling naar het feitelijk reeds om 19:00 uur weer vrijgegeven, door een blikseminslag beschadigde vliegtuig lijkt niet redelijk gelet op de reeds verrichte grote organisatorische inspanningen, de bij een nieuwe planning bestaande onzekerheden betreffende de noodzakelijk te verkrijgen vergunningen en het vrijgeven van slots alsmede in het belang van de stabiliteit en betrouwbaarheid van het vliegplan. Met het oog op de duidelijk vertraagde uitvoering van vlucht OS 646 moet ook een omboeking van de betrokken passagier worden onderzocht. Als vervangend vervoer kwamen echter alleen vluchten in aanmerking die van dezelfde plaats van vertrek als de geannuleerde vlucht vertrekken en op dezelfde plaats van aankomst landen. In het onderhavige geval was er op 8 maart 2022 geen rechtstreekse verbinding of een

verbinding met overstap van Iași naar Londen LHR beschikbaar. Het aanbieden van een vliegverbinding die afwijkt van een van de oorspronkelijk geboekte bestemming Londen LHR luchthaven, concreet Londen LTN, vormt geen redelijke maatregel. Dat de genoemde luchthavens in ieder geval dezelfde regio zouden bedienen, speelt daarbij geen rol. Dit afbakeningscriterium heeft het Hof in het kader van de verduidelijking van een andere rechtsvraag gebruikt. Aangezien er uiteindelijk ook geen eerder verder vervoer van Wenen naar Londen LHR dan de feitelijk aangeboden en uitgevoerde vervangende vlucht OS 451 beschikbaar was, heeft verweerster ook op dat punt alle redelijke maatregelen getroffen, zodat was voldaan aan de voorwaarden van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening en de vordering moest worden afgewezen.

Verzoeksters **hoger beroep** is gericht tegen dat vonnis op grond van de grief dat blijkt is gegeven van een onjuiste rechtsopvatting en zij verzoekt het bestreden vonnis aldus te wijzigen dat de vordering wordt toegewezen; subsidiair vordert zij vernietiging van het vonnis.

Verweerster concludeert tot verwerping van het hoger beroep.

Het Landesgericht Korneuburg is als **appelrechter** aangezocht om in tweede en hoogste instantie over verzoeksters vordering te beslissen.

### **Prejudiciële vraag:**

De verduidelijking van de vraag of een blikseminslag in beginsel een buitengewone omstandigheid kan zijn, is voor de appelrechter al een noodzakelijke voorwaarde voor de concrete beslechting van het geding omdat hij bij een ontkennend antwoord op de vraag in de gelegenheid is het bestreden vonnis zonder nadere motivering te wijzigen in een toewijzing van het beroep. In geval van een bevestigend antwoord zou aanvullend moeten worden nagegaan of de verwerende luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen, hetgeen de appelrechter op grond van de vastgestelde feiten niet zonder meer uitsluit, zodat een onmiddellijke toewijzing van het beroep – ongeacht de vraag of er hoe dan ook sprake was van een buitengewone omstandigheid – niet in aanmerking zou komen.

De verwijzende rechter gaat in feite uit van de veronderstelling dat het bij een blikseminslag gaat om een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening (Landesgericht Korneuburg, 24 oktober 2019, 21 R 222/19y; mest recent 21 juli 2020, 22 R 209/20i). De vraag wordt echter door andere Oostenrijkse rechters tegenovergesteld beantwoord (bijvoorbeeld Bezirksgericht für Handelssachen Wien [handelsrechter in eerste aanleg Wenen], 31 maart 2017, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289).

De appelrechter overweegt van zijn huidige vaste rechtspraak af te wijken op grond van de volgende overwegingen:

De burgerluchtvaart vervoert sinds jaar en dag passagiers met gebruikmaking van aerodynamische lift; kort gezegd wordt de luchtgeleiding van de vleugels gebruikt. Daaruit zou kunnen worden geconcludeerd dat de toestand van de atmosfeer deel uitmaakt van de normale uitoefening van de luchtvaart. Een instabiele toestand van de atmosfeer – en daarmee ook blikseminslagen – zou daarmee kunnen worden toegerekend aan de luchtvaartmaatschappij; een daarmee verband houdende beschadiging van het vliegtuig zou vanwege haar aard of oorsprong deel kunnen uitmaken van de uitoefening van het luchtvaartbedrijf en verschilt derhalve van een botsing met een vogel (zie arrest Hof van 4 mei 2017, [REDACTED] (C-315/15, punt 24).

Gelet op het feit dat in bepaalde omstandigheden natuurwetenschappelijke bewijzen noodzakelijk zijn, die na de vernietiging van het bestreden vonnis van de rechter in eerste aanleg door de appelrechter zouden moeten worden gelast, dient door het Hof te worden verduidelijkt of een blikseminslag in beginsel tot een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening kan leiden.

[OMISSIS] [procesrechtelijke opmerkingen]

**Landesgericht Korneuburg, afdeling 22**

**Korneuburg, 16 april 2024**

[OMISSIS] **Rechter**