



Datum van
inontvangstneming

:

08/08/2023

Zaak C-405/23

Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie

Datum van indiening:

3 juli 2023

Verwijzende rechter:

Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Keulen, Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

22 juni 2023

Verweerster en verzoekster in hoger beroep:

Touristic Aviation Services Limited

Verzoekster en verweerster in hoger beroep:

Flightright GmbH

Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding

Luchtvervoer – Passagiersrechten – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Compensatie voor passagiers bij langdurige vertraging van een vlucht – Gebrek aan personeel voor de belading van de bagage – Buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.

Voorwerp en rechtsgrondslag van het verzoek om een prejudiciële beslissing

Uitlegging van het Unierecht, artikel 267 VWEU

Prejudiciële vraag

Moet artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat de omstandigheid dat de luchthavenexploitant of een door de luchthavenexploitant ingeschakelde onderneming voor de te verrichten

bagagebelading te weinig personeel heeft, een buitengewone omstandigheid in de zin van deze bepaling is die een niet te beïnvloeden gebeurtenis van externe oorsprong vormt die gevolgen heeft voor het normale bedrijf van de luchtvaartmaatschappij die gebruikmaakt van deze dienst van de luchthavenexploitant of van de door hem ingeschakelde onderneming, of moeten de bagagebelading door de luchthavenexploitant of een door hem ingeschakelde onderneming en een bij hem bestaand gebrek aan beladingspersoneel tot de normale uitoefening van het bedrijf van deze luchtvaartmaatschappij worden gerekend zodat van een rechtvaardiging op grond van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 alleen sprake kan zijn indien de reden voor het gebrek aan personeel een buitengewone omstandigheid in de zin van deze bepaling vormt?

Aangevoerde bepalingen van Unierecht

Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap

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

Kort overzicht van de feiten en de procedure

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing is ingediend in het kader van een geding tussen de partijen aangaande betaling van compensatie ter hoogte van in totaal 800 EUR die verzoekster vordert uit overgedragen rechten van de betrokken passagiers. Zij waren op 4 juli 2021 geboekt op de door verweerster uitgevoerde vlucht XR 1092 van Keulen/Bonn naar Kos die de eindbestemming met een vertraging van ongeveer drie en een half uur bereikte.
- 2 Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg) heeft de vordering toegewezen. Het heeft in het midden gelaten of de langdurige vertraging het gevolg is geweest van een buitengewone omstandigheid omdat deze vertraging in ieder geval door verweerster had kunnen worden voorkomen wanneer zij alle redelijke maatregelen zou hebben getroffen.
- 3 Met haar hoger beroep bij de verwijzende rechter handhaaft verweerster haar eis om de vordering af te wijzen. Verzoekster concludeert tot verwerping van het hoger beroep.

Voornaamste argumenten van partijen in het hoofdgeding

- 4 Verweerster stelt dat de langdurige vertraging is veroorzaakt door een niet aan haar aan te rekenen gebrek aan personeel bij de exploitant van de luchthaven van Keulen/Bonn ten gevolge van de COVID-19-pandemie. De voorgaande vlucht had al een vertraging van 1 uur en 17 minuten omdat het incheckpersoneel ontbrak. Een correcte afhandeling van de voorgaande en de litigieuze vlucht zou niet hebben geleid tot een vertraging van meer dan drie uur. Er was echter ook geen personeel beschikbaar voor de belading van de bagage waardoor de uitvoering van de vlucht met nog eens 2 uur en 13 minuten is vertraagd. Ten slotte is daar na het sluiten van de deuren nog een door de weersomstandigheden veroorzaakte vertraging van 19 minuten bijgekomen.
- 5 Verzoekster stelt dat de geschetste omstandigheden niet kunnen worden beschouwd als buitengewone omstandigheid.

Korte uiteenzetting van de motivering van de verwijzing

- 6 Het Amtsgericht heeft volgens de verwijzende rechter de vordering ten onrechte toegewezen met de motivering dat verweerster niet heeft aangevoerd welke maatregelen in het onderhavige geval door haar zijn nagegaan om de aan de orde zijnde vertraging te voorkomen of te verminderen.
- 7 Volgens de rechtspraak van het Hof is volgens de bewoordingen van de overwegingen 14 en 15 en van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 de luchtvaartmaatschappij bevrijd van haar verplichting tot compensatie van de passagiers op basis van artikel 7 van deze verordening indien zij in staat is om aan te tonen dat de annulering of de aankomstvertraging van drie uur of meer het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen en, ingeval een dergelijke omstandigheid zich voordoet, dat zij aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen, om te voorkomen dat deze zou leiden tot annulering of aanzienlijke vertraging van de betrokken vlucht, waarbij evenwel niet van haar kan worden verlangd dat zij offers brengt die uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbaar zijn (arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 19, en arrest van 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punt 36). Welke maatregelen redelijk zijn voor een luchtvaartmaatschappij om te voorkomen dat buitengewone omstandigheden leiden tot een langdurige vertraging van een vlucht of reden zijn voor de annulering daarvan is daarbij afhankelijk van de omstandigheden van het concrete geval; de redelijkheid moet aan de hand van de situatie worden beoordeeld (arrest van 22 december 2008, C-549/07, ██████████ EU:C:2008:771, punten 40 en 42, en arrest van 12 mei 2011, ██████████ C-294/10, EU:C:2011:303, punt 30).

- 8 Op basis hiervan bleek verweerster niet verplicht te zijn om maatregelen in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 te onderzoeken en te treffen. Het was al niet duidelijk dat verweerster kon weten dat zich een langdurige vertraging zou voordoen. De vertraagde aankomst van de voorgaande vlucht op de luchthaven van Keulen/Bonn was het gevolg van een eerdere vertraging van de op de voorgaande dag uitgevoerde vlucht die was ontstaan wegens het ontbreken van incheckpersoneel, hetgeen verweersters eigen bevoegdheid betrof. Er waren geen aanwijzingen dat hieruit verdere vertragingen zouden hebben kunnen voortvloeien. Daarenboven lagen ook geen maatregelen voor de hand die verweerster had kunnen treffen om de langdurige vertraging te voorkomen. Uit het door het Amtsgericht aangehaalde arrest van het Hof van 11 juni 2020, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460), blijkt volgens de verwijzende rechter niet dat verweerster verplicht is om na te gaan of de betrokken passagiers naar een andere vlucht kunnen worden omgeboekt. Het gebrek aan personeel bij de luchthavenmaatschappij voor de bagagebelading had betrekking op een groot aantal vluchten waarbij eveneens vertragingen ontstonden. Onder deze omstandigheden kon objectief beschouwd niet worden verwacht dat een omboeking ertoe had kunnen leiden dat de betrokken passagiers hun bestemming sneller hadden kunnen bereiken.
- 9 Het Amtsgericht had derhalve niet in het midden mogen laten of het bij het als reden voor de langdurige vertraging genoemde gebrek aan afhandelingspersoneel ging om een buitengewone omstandigheid.
- 10 Volgens vaste rechtspraak van het Hof verwijst het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 naar gebeurtenissen die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen, waarbij per geval moet worden beoordeeld of aan deze twee cumulatieve voorwaarden is voldaan (zie arrest van 31 januari 2013, ██████████ C-12/11, EU:C:2013:43, punt 29, en arrest van 23 maart 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punt 23). In zijn arrest van 23 maart 2021, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226), heeft het Hof uiteengezet dat uit de rechtspraak van het Hof over het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 volgt dat gebeurtenissen van „interne” oorsprong moeten worden onderscheiden van gebeurtenissen waarvan de oorsprong „extern” is aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Alle „externe” gebeurtenissen hebben gemeen dat zij het gevolg zijn van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij en van externe omstandigheden die zich in de praktijk min of meer frequent voordoen, maar waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft omdat zij het gevolg zijn van een natuurverschijnsel of een handeling van een derde, zoals een andere luchtvaartmaatschappij of een publieke of particuliere partij die het luchtverkeer of de luchthavenactiviteiten verstoort. In de beschikking van 14 november 2014, ██████████ (C-394/14, EU:C:2014:2377, punt 19), heeft het Hof met betrekking tot een technisch probleem dat is veroorzaakt door de botsing van een mobiele vliegtuigtrap van een luchthaven met een vliegtuig opgemerkt dat dergelijke

mobiele trappen of aviobruggen noodzakelijkerwijs worden gebruikt bij het luchtvervoer van passagiers om hen in en uit het vliegtuig te laten stappen, zodat de luchtvaartmaatschappijen regelmatig worden geconfronteerd met situaties die het gevolg zijn van het gebruik van dergelijke mobiele trappen. Daarom moet de botsing van een vliegtuig met een dergelijke mobiele trap worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij.

- 11 Op basis hiervan zou in het onderhavige geval het bedrijf van de bagagebelading kunnen worden ingedeeld bij de normale uitoefening van verweersters bedrijf omdat dat rechtstreeks dient om te voldoen aan de verplichting de passagiers te vervoeren. Een gebrek aan beladingspersoneel zou in dat geval moeten worden toegerekend aan de normale uitoefening van verweersters bedrijf, met het gevolg dat er geen sprake zou zijn van een buitengewone omstandigheid. Daarentegen zou juist uit de omstandigheid dat de bagagebelading op de luchthaven van Keulen/Bonn door de luchthavenexploitant wordt verricht en niet door verweester zelf of door een door haar ingeschakelde dienstverrichter kunnen blijken dat het gebrek aan beladingspersoneel een gebeurtenis van externe oorsprong vormt waarop verweester geen invloed heeft en die gevolgen heeft gehad voor haar normale activiteit.
- 12 Volgens de verwijzende rechter is er sprake van een buitengewone omstandigheid. De bagagebelading maakt deel uit van de in Duitsland oorspronkelijk door de luchthavenexploitanten zelf of hun dochtermaatschappijen verrichte grondafhandelingsdiensten en ligt als zodanig ook na de liberalisering van het Europese luchtvervoer door richtlijn 96/67/EG en de omzetting ervan in nationaal recht in beginsel verder in handen van de luchthavenmaatschappij. Vervolgens zou de vraag of een gebrek aan personeel voor de bagagebelading een buitengewone omstandigheid vormt kunnen worden beantwoord afhankelijk van de situatie of, zoals in casu, de bagagebelading door de luchthavenmaatschappij wordt uitgevoerd met als resultaat dat er sprake zou zijn van een buitengewone omstandigheid of dat de betrokken luchtvaartmaatschappij voor de bagagebelading zelf verantwoordelijk is of een dienstverlener met deze taak heeft belast zodat de bagagebelading tot het normale bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij zou behoren met als resultaat dat in een dergelijk geval geen sprake zou zijn van een buitengewone omstandigheid.
- 13 Op grond van deze rechtvaardiging met betrekking tot de verdere vertraging van 2 uur en 13 minuten die zich heeft voorgedaan op de luchthaven van Keulen/Bonn wegens het ontbreken van beladingspersoneel zou de aan verweester toe te rekenen vertraging minder dan drie uur bedragen, zodat verweester niet verplicht zou zijn om compensatie te betalen.
- 14 Indien de uitlegging er daarentegen toe zou leiden dat ook de door de luchthavenexploitant uitgevoerde bagagebelading moet worden gerekend tot de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij die deze dienst gebruikt, zou een rechtvaardiging van verweester uit hoofde van artikel 5, lid 3,

van verordening nr. 261/2004 alleen in aanmerking komen wanneer het gebrek aan personeel als reden voor de vertraging het gevolg zou zijn geweest van een buitengewone omstandigheid. Dat is volgens de verwijzende rechter niet het geval. Het gebrek aan beladingspersoneel bij de uitvoering van de litigieuze vlucht was geen overtuigend en door verweerster niet te voorkomen gevolg van de COVID-19-pandemie. Uit verweersters betoog kan niet worden afgeleid dat de luchthavenexploitant zijn personeelsplanning niet zodanig zou hebben kunnen organiseren dat hij bij het weer toenemen van het luchtverkeer na de pandemie zijn activiteiten niet zodanig zou hebben kunnen inrichten dat langdurige vertragingen voorkomen hadden kunnen worden. In plaats daarvan wordt erkend dat de luchthavenexploitant, overvallen door de onverwachte en explosieve toename van de passagiersaantallen en het aantal vluchten vanaf begin juli 2021, het personeel niet tijdig weer heeft uitgebreid.

- 15 Gelet op een en ander is het resultaat van het hoger beroep afhankelijk van de uitlegging van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.