



Datum van
inontvangstneming

:

22/09/2017

Zaak C-501/17

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

18 augustus 2017

Verwijzende rechter:

Landgericht Köln (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

25 juli 2017

Appellante:

Germanwings GmbH

Geïntimeerde:

██████████

[OMISSIS]

Vastgesteld op 25 juli 2017
[OMISSIS]

Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Keulen)

Beslissing

In de zaak van

██████████ [OMISSIS] Aachen,

verzoeker en geïntimeerde,

[OMISSIS]

tegen

Germanwings GmbH, [OMISSIS] Köln,

verweerster en appellante,

[OMISSIS]

heeft de elfde civiele kamer van het Landgericht Köln

[OMISSIS]

beslist als volgt:

1. De behandeling van de zaak wordt geschorst. **[Or. 2]**
2. Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt krachtens artikel 267 VWEU de volgende prejudiciële vraag gesteld over de uitlegging van het Unierecht: „Vormt de beschadiging van een vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef (vreemd voorwerp/FOD) een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004?”

Overwegingen:

I.

Verzoeker vordert van verweerster compensatie ten bedrage van 250 EUR op grond 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”).

Hij boekte bij verweerster voor 28 augustus 2015 een vlucht van Dublin naar Düsseldorf met vluchtnummer 4 U 9395, die volgens de dienstregeling om 14.30 uur lokale tijd (12.30 uur UTC) in Düsseldorf zou aankomen. In werkelijkheid kwam het toestel echter pas om 17.48 uur lokale tijd (15.48 uur UTC), dus met een aankomstvertraging van meer dan drie uur, in Düsseldorf aan. Verweerster voert tegen de vordering tot compensatie van verzoeker aan dat bij de voorbereidende werkzaamheden voor de start van de litigieuze vlucht in een band van het vliegtuig D-AGWD waarmee de vlucht zou worden uitgevoerd een schroef was ontdekt, die zich tijdens de voorafgaande vlucht 4 U 9394 op de startbaan in Düsseldorf of op de landingsbaan in Dublin in de band had geboord. Om die reden moest de band worden verwisseld, waardoor de afhandeling van vlucht 4 U 9395 werd vertraagd. Verweerster is van mening dat het bij de schadeveroorzakende gebeurtenis gaat om een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening, op grond waarvan zij van aansprakelijkheid is ontheven en bijgevolg niet verplicht is compensatie te betalen.

Het Amtsgericht (rechter in eerste aanleg) heeft verweerster conform de eis veroordeeld tot betaling aan verzoeker van 250 EUR **[Or. 3]**, vermeerderd met

een rente van 5 procentpunten boven de basisrentevoet vanaf 16 september 2015. De rechter heeft daarbij de door verzoeker betwiste verklaring van verweerster met betrekking tot de oorzaak van de grote vertraging bij aankomst in Düsseldorf als juist aanvaard, maar daarbij in wezen opgemerkt dat verweerster daardoor niet is vrijgesteld van haar verplichting om compensatie te betalen, aangezien de beschadiging van een band van een vliegtuig door een schroef op de start- of landingsbaan een omstandigheid is die onder de normale vluchtuitvoering valt, waarop daadwerkelijk invloed kan worden uitgeoefend. Dit komt volgens het Amtsgericht ook overeen met de bedoeling van de wetgever, zoals blijkt uit de controle van de start- en landingsbanen en de wettelijke verplichting daartoe. Tot de activiteiten die binnen de invloedssfeer van de luchtvaartmaatschappij liggen behoren volgens het Amtsgericht niet alleen de vluchtuitvoering in engere zin, zoals de start, de vlucht en de landing, maar ook alle door derden verrichte en door de luchtvaartmaatschappij afgenomen luchtvaartdiensten, zonder welke een normale vluchtuitvoering niet mogelijk is, wat het Hof heeft gepreciseerd in zijn beschikking van 14 november 2014, ██████████ (C-394/14, EU:C:2014:2377).

Verweerster heeft tegen de beslissing van het Amtsgericht, zoals daarin toegestaan, hoger beroep ingesteld en daarmee tracht zij te verkrijgen dat de vordering alsnog wordt afgewezen. Zij stelt dat het Amtsgericht de invloedssfeer van verweerster te ruim opvat en voorbijgaat aan het feit dat het Hof niet heeft geoordeeld dat alle door een derde verrichte en door de luchtvaartmaatschappij afgenomen luchtvaartdiensten tot de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij moeten worden gerekend. De uitspraak van het Hof van 14 november 2014 had betrekking op de beschadiging van een vliegtuig door een vliegtuigtrap die naar het vliegtuig was gereden om de passagiers te laten instappen, dus op de inschakeling van een dienstverrichter voor de afhandeling van een concrete vlucht die de luchtvaartmaatschappij moest uitvoeren. Het is volgens verweerster de taak van de luchtvaartmaatschappij ervoor te zorgen dat de passagiers voor de geboekte vlucht kunnen instappen. In dit opzicht is de onderhavige situatie in beginsel al niet vergelijkbaar. In casu raakte het vliegtuig immers bij toeval beschadigd doordat het gebruik maakte van de start- en landingsbaan die door alle luchtvaartmaatschappijen op dezelfde wijze wordt gebruikt. Dit gebruik is volgens verweerster derhalve onderdeel van het algemene luchtverkeer en geen specifieke taak van de luchtvaartmaatschappij. Ook het schoonmaken van de start- en landingsbanen behoort volgens verweerster niet tot het werkterrein van de luchtvaartmaatschappij **[Or. 4]**, waardoor verweerster daarop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Het heeft immers geen betrekking op een concrete vlucht van een luchtvaartmaatschappij en evenmin op het veilig in- of uitstappen van de passagiers van de geboekte vlucht, maar op de veiligheid van de luchthavens en daarmee de veiligheid van het algemene luchtverkeer. De opvatting van de rechter in eerste aanleg is volgens verweerster ook niet houdbaar op de enkele grond dat het volgens die opvatting vrijwel niet mogelijk is dat een omstandigheid die de uitvoering van een geplande vlucht onmogelijk maakt een omstandigheid blijkt te zijn die niet „inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij”. Het principiële vereiste om te kunnen spreken van een buitengewone omstandigheid in geval van een technisch defect, namelijk dat het

om een gebeurtenis gaat die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, zou daarmee niet meer gelden.

II.

Voor de beslissing op het hoger beroep acht de verwijzende rechter een prejudiciële beslissing van het Hof noodzakelijk door beantwoording van de prejudiciële vraag.

Indien de beschadiging van de vliegtuigband door een op de start- of landingsbaan liggende schroef, zoals het Amtsgericht aanneemt, geen buitengewone omstandigheid vormt in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening, zal het hoger beroep niet slagen, omdat verzoeker dan recht heeft op compensatie ingevolge de rechtspraak van het Hof volgens welke de bepalingen van de artikelen 7 en 5 van de passagiersrechtenverordening ook van toepassing zijn op gevallen waarin een passagier zijn bestemming met een aankomstvertraging van ten minste drie uur bereikt. Gaat het daarentegen om een buitengewone omstandigheid, dan heeft het beroep – afhankelijk van de dan uit te voeren maatregel van instructie – kans van slagen.

Of de door verweerster aangevoerde schadeveroorzakende gebeurtenis moet worden gekwalificeerd als een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening, hangt af van de definitie van het begrip „buitengewone omstandigheid” en daarmee van de uitlegging van de bepaling, die in geval van twijfel is voorbehouden aan het Hof. **[Or. 5]**

Naar de opvatting van de verwijzende rechter is er sprake van een buitengewone omstandigheid.

Dat het in voorkomend geval niet om een probleem gaat dat maar zeer zelden voorkomt, maar dat luchtvaartmaatschappijen bij de dagelijkse afhandeling van vluchten vaker worden geconfronteerd met het verschijnsel dat een vliegtuigband bij de start of landing van het vliegtuig wordt beschadigd door een schroef of een vergelijkbaar vreemd voorwerp op de start- of landingsbaan, verzet zich er niet tegen een op deze wijze veroorzaakt technisch defect aan te merken als buitengewone omstandigheid. In zijn meest recente uitspraak ter zake van de vraag of er sprake is van een buitengewone omstandigheid, waarin het ging om de aanvaring met een vogel (arrest van 4 mei 2017, [REDACTED] C-315/15, EU:C:2017:342, punten 22 e.v.) heeft het Hof de frequentie van de gebeurtenis niet als afbakeningscriterium gebruikt. Beslissend voor de kwalificatie van een technisch probleem als buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening is in de rechtspraak van het Hof tot dusver dat bedoeld probleem het gevolg moet zijn van een gebeurtenis die – zoals de in overweging 14 van de verordening genoemde gebeurtenissen – niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde vanwege de aard of oorsprong ervan geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Niet als buitengewone

omstandigheid kwalificeert het Hof een voortijdig defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig, aangezien een dergelijke storing wezenlijk verbonden is met het systeem voor de werking van het toestel. Op deze onverwachte gebeurtenis kan de luchtvaartmaatschappij volgens het Hof daadwerkelijke invloed uitoefenen, aangezien de luchtvaartmaatschappij dient te zorgen voor het onderhoud en het goed functioneren van de luchtvaartuigen die zij voor haar economische activiteiten gebruikt. Hoewel een voortijdig defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig een onverwachte gebeurtenis vormt, blijft een dergelijke storing volgens het Hof desalniettemin wezenlijk verbonden met het zeer complexe systeem voor de werking van het toestel, dat door de luchtvaartmaatschappij onder met name meteorologisch vaak moeilijke en zelfs extreme omstandigheden wordt gebruikt, en is het volgens het Hof voorts zo dat geen enkel onderdeel van een luchtvaartuig onverslijtbaar is (arrest van 17 september 2015, [REDACTED] C-257/14, EU:C:2015:618).

Op grond hiervan heeft de verwijzende rechter in diverse eerdere zaken geoordeeld dat schade aan een band of andere [Or. 6] technische schade aan het vliegtuig die veroorzaakt is door kleine onderdelen zoals spijkers of vergelijkbare voorwerpen die zich op de start- of landingsbaan bevinden, een buitengewone omstandigheid vormt waardoor de luchtvaartmaatschappij is vrijgesteld van haar verplichting tot compensatie van de passagiers ([OMISSIS]). In haar uitspraak van 19 januari 2016 [OMISSIS] heeft de verwijzende rechter dit in wezen als volgt gemotiveerd: de Uniewetgever heeft in overweging 14, die betrekking heeft op artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening, slechts een aantal voorbeelden van buitengewone omstandigheden opgenomen. Uit de genoemde voorbeelden blijkt echter dat het daarbij in beginsel om factoren gaat waarvan de oorsprong buiten de organisatorische en technische verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij ligt, die dus niet door haar kunnen worden beïnvloed en bijgevolg ook niet door haar kunnen worden voorkomen en buiten het zogenoemde *Betriebsgefahr* van het toestel [het risico dat van het toestel als zodanig uitgaat] vallen ([OMISSIS]). Omdat de betreffende luchthavenexploitant verantwoordelijk is voor de veiligheid en de controle van de start- en landingsbanen en deze regelmatig op de aanwezigheid van vreemde voorwerpen onderzoekt, hebben de luchtvaartmaatschappijen zelf geen invloed op de uitvoering van de controles noch op de frequentie ervan en mogen ze die zelf ook niet uitvoeren. Vreemde voorwerpen op de start- en landingsbanen zijn derhalve een risico waarop de luchtvaartmaatschappijen geen invloed kunnen uitoefenen en vormen daarbij – anders dan een ondanks regelmatig onderhoud voortijdig optredend defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig – een van buiten komende gebeurtenis. Deze voorwerpen maken geen deel uit van het normale operationele proces van een vlucht, maar moeten integendeel als een van buiten komende omstandigheid worden gekwalificeerd. Op grond daarvan moeten vreemde voorwerpen op start- en landingsbanen, die schade aan het vliegtuig veroorzaken, worden aangemerkt als buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening.

De verwijzende rechter wenst bij die opvatting te blijven. Uit het afwijkende standpunt dat wordt ingenomen door verschillende afdelingen van het Amtsgericht alsook door de 24^e civiele kamer van het Landgericht Köln ([OMISSIS]) in haar beslissing ten gevolge op de uitspraak van het Hof ter zake van een mobiele vliegtuigtrap in de zaak ██████ (beschikking van 14 november 2014, C-394/14, EU:C:2014:2377) blijkt echter niet dat zonder enige twijfel kan worden uitgegaan van een buitengewone omstandigheid, zodat deze vraag aan het Hof moet worden voorgelegd. **[Or. 7]**

In de zaak ██████ heeft het Hof het volgende vastgesteld: „Wat nu een technisch probleem betreft dat wordt veroorzaakt door de botsing van een mobiele vliegtuigtrap van een luchthaven met een vliegtuig, dient te worden 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. Bovendien wijst niets erop dat de schade aan het vliegtuig dat de in geding zijnde vlucht moest uitvoeren, werd veroorzaakt door een handeling die, zoals sabotage of terrorisme, vreemd is aan de normale diensten van een luchthaven en volgens de rechtspraak van het Hof [...] onder het begrip ‚buitengewone omstandigheden’ valt, wat Condor overeenkomstig de in punt 17 van de onderhavige beschikking aangehaalde rechtspraak moest aantonen voor de verwijzende rechter. Bijgevolg kan een dergelijke gebeurtenis niet worden aangemerkt als ‚buitengewone omstandigheid” op grond waarvan de luchtvaartmaatschappij wordt vrijgesteld van haar verplichting de luchtreizigers compensatie te betalen bij een langdurige vertraging van een vlucht.”

De beschadiging van een vliegtuig door een mobiele vliegtuigtrap is echter volgens de verwijzende rechter niet vergelijkbaar met de beschadiging door een op de start- of landingsbaan terechtgekomen schroef of ander klein onderdeel. Het is juist dat het bij het gereedmaken van de start- en landingsbaan door de luchthavenexploitant en de door hem uit te voeren controle van de start- en landingsbaan gaat om luchthavendiensten die noodzakelijk zijn voor de vluchtafhandeling en als zodanig moeten worden gerekend tot de werking van het toestel. Waarschijnlijk rechtvaardigt dat echter nog niet dat de beschadiging van het vliegtuig door een schroef die niet op de start- of landingsbaan thuishoort – en zich daar dus als vreemd voorwerp bevindt – of door een vergelijkbaar object wordt aangemerkt als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij. Ook het uitvallen van de luchthavenradar of van luchtverkeersleiders, die voor de vluchtafhandeling onmisbaar zijn en wier werkzaamheden zelf inherent zijn aan de normale uitoefening van de **[Or. 8]** activiteit van de luchtvaartmaatschappij, wordt niet als een dergelijke gebeurtenis aangemerkt (zie arrest van het Bundesgerichtshof van 12 juni 2014 [OMISSIS]). In tegenstelling tot het gebruik van de mobiele

vliegtuigtrap is een schadeveroorzakend klein onderdeel als een schroef op de start- of landingsbaan volgens de verwijzende rechter niet wezenlijk verbonden met het systeem voor de werking van het toestel. Ook al gaat het bij schroeven, spijkers of soortgelijke onderdelen op de start- of landingsbaan niet om natuurgeweld en kunnen zulke objecten van het vliegtuig zelf afkomstig zijn, ze lijken als vreemde voorwerpen op de start- of landingsbaan eerder vergelijkbaar met de aanvaring met vogels, ter zake waarvan het Hof in zijn meest recente uitspraak met betrekking tot artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening – arrest van 4 mei 2017, [REDACTED] (C-315/15, EU:C:2017:342) – het volgende heeft vastgesteld: „In dit geval zijn de aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel alsmede de eventuele daardoor ontstane schade niet vanwege hun aard of oorsprong inherent aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en kan deze hierop geen daadwerkelijke invloed uitoefenen aangezien zij niet wezenlijk zijn verbonden met het systeem voor de werking van het toestel. Die aanvaring moet derhalve worden aangemerkt als ‚buitengewone omstandigheid’ in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening nr. 261/2004.”

Als vreemd voorwerp op de start- of landingsbaan worden schroeven, spijkers of andere kleine onderdelen niet (meer) gebruikt voor de vluchtuitvoering, maar vormen zij een veiligheidsrisico. Dat deze op de start- of landingsbaan terechtkomen, is een willekeurige gebeurtenis die door de luchtvaartmaatschappij niet kan worden voorzien en ook niet binnen de invloedssfeer van de onderneming ligt. Evenals maatregelen om vogels af te schrikken (bedoeld om een aanvaring met vogels te voorkomen, [OMISSIS]) houden maatregelen om start- en landingsbanen te inspecteren op daar aanwezige onderdelen geen verband met de specifieke vlucht van een luchtvaartmaatschappij en ook niet met het veilig in- of uitstappen van de passagiers van de geboekte vlucht, maar met de veiligheid van de luchthavens en daarmee met de veiligheid van het algemene luchtverkeer. Zij vallen derhalve principieel niet onder de verantwoordelijkheid van de individuele luchtvaartmaatschappij, maar in voorkomend geval onder die van de luchthavenexploitant, die de noodzaak van maatregelen op dit gebied moet beoordelen en indien nodig passende en doeltreffende maatregelen moet nemen (in die zin ook het Landgericht Darmstadt [OMISSIS] betreffende schade die was veroorzaakt door het aanzuigen van een schroef; niet echter in het geval van door de luchthavenexploitant gebruikte voertuigen die op het platform stonden geparkeerd, Landgericht Frankfurt am Main [**Or. 9**] [OMISSIS]). Volgens de uiteenzettingen van verweerster zijn bovendien de bestaande technische systemen voor de controle van de start- en landingsbanen en de verwijdering van daar aanwezige vreemde voorwerpen nog in ontwikkeling, waardoor ze nog geen optimale veiligheid kunnen garanderen. Volgens verweerster wordt er al een aantal jaren gewerkt aan een weersbestendig veiligheidssysteem dat de start- en landingsbanen in de toekomst continu op vreemde voorwerpen moet inspecteren en in het geval van risico een alarm in werking stelt; onderzoekers van het Fraunhofer-Institut für Hochfrequenzphysik und Radartechnik FHR (Fraunhofer-instituut voor hoge-frequentie-fysica en radartechniek) en het Fraunhofer-Institut für Kommunikation, Informationsverarbeitung und Ergonomie FKIE (Fraunhofer-

instituut voor communicatie, informatieverwerking en ergonomie) ontwikkelen het systeem in samenwerking met de universiteit van Siegen, PMD Technologies GmbH en Wilhelm Winter GmbH in het project „LaotSe” (Flughafen-Start- und Landebahnüberwachung durch multimodale, vernetzte Sensorik – toezicht op luchthaven en start- en landingsbanen met behulp van multimodale gekoppelde sensorsystemen).

Wanneer in casu op grond van de verklaring van verweerster moet worden aangenomen dat er sprake is van een buitengewone omstandigheid, dient ten gronde, gezien het feit dat verzoeker het door verweerster aangevoerde technische defect van het voor de afhandeling van de litigieuze vlucht bestemde vliegtuig en de oorzaak daarvan betwist, bij wege van maatregel van instructie te worden gelast dat de opgegeven getuigen hierover worden gehoord.

Dat het technische defect optrad tijdens de vlucht die aan de litigieuze vlucht voorafging, staat niet in de weg aan de ingestelde vordering tot compensatie. Daarover kan geen twijfel bestaan wanneer overweging 15 van de passagiersrechtenverordening in aanmerking wordt genomen, volgens welke ervan moet worden uitgegaan dat er sprake is van buitengewone omstandigheden wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag een langdurige vertraging, een vertraging van een nacht of de annulering van één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt, ook al heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen geleverd om de vertragingen of annuleringen te voorkomen (zie arrest van het Bundesgerichtshof van 12 juni 2014 [OMISSIS]).

Volgens de verklaring van verweerster heeft zij na de vaststelling van de schade aan de vliegtuigband ook gedaan wat nodig was om de vertraging van de litigieuze vlucht beperkt te houden, doordat zij onmiddellijk alles in het werk heeft gesteld om een vervangende band te vinden, die haar vervolgens door Air Lingus ter beschikking [**Or. 10**] kon worden gesteld. Dat verweerster in Dublin geen onderhoudsbedrijf exploiteert en niet zelf over reserveonderdelen beschikt, kan haar niet worden verweten, aangezien Dublin geen thuisbasis van verweerster is. Evenmin hoefde voor het geval dat zich een buitengewone omstandigheid zou voordoen een reservetoestel klaar te staan. Dat het ophalen of charteren van een vervangend toestel nauwelijks sneller kon worden gerealiseerd dan de bezorging van een nieuwe band heeft verweerster op begrijpelijke wijze aangetoond. Het charteren van een ander vliegtuig kon in dit opzicht ook vanuit economisch oogpunt niet in redelijkheid worden gevegd. Het is duidelijk dat het verwisselen van een band enige tijd kost en het lijkt plausibel wanneer verweerster stelt dat daarvoor in het gunstigste geval drie uur nodig is, waarbij in het onderhavige geval de aankomstvertraging niet meer dan drie uur en 28 minuten bedroeg. Ook daarover moeten de opgegeven getuigen worden gehoord, nu verzoeker zelf betwist dat verweerster niet over een reserveband in Dublin beschikte en de schade aan de band de oorzaak was van de vertraging. De beschadiging van de band als zodanig kon verweerster niet voorkomen.

Indien het Hof echter van oordeel is dat er op grond van de verklaring van verweerster niet kan worden gesproken van een buitengewone omstandigheid, is de zaak in staat van wijzen en moet het hoger beroep worden verworpen.

Derhalve moet worden vastgesteld dat het verdere verloop van de procedure afhangt van de uitlegging van het begrip „buitengewone omstandigheid” in artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening.

[OMISSIS]