



Datum van
inontvangstneming

:

08/11/2016

Zaak C-520/16

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

5 oktober 2016

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Hannover (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

22 september 2016

Verzoekende partijen:

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Verwerende partij:

Germanwings GmbH

Beslissing

In het geding tussen

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[OMISSIS]

verzoekers,

[OMISSIS]

en

[Or. 2] Germanwings GmbH, [OMISSIS] Köln,

[OMISSIS]

verweerster,

[OMISSIS]

heeft het Amtsgericht Hannover (rechter in eerste aanleg Hannover, Duitsland) op 22 september 2016 besloten:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen betreffende de uitlegging van het Unierecht:

1. Dient artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 aldus te worden uitgelegd dat de vermijdbaarheid uitsluitend betrekking heeft op het zich voordoen van de buitengewone omstandigheden, of ook op de gevolgen van de buitengewone omstandigheden, namelijk de annulering of langdurige vertraging?
2. Indien het Hof de eerste vraag aldus zou beantwoorden dat de vermijdbaarheid betrekking heeft op de vertraging: indien het vliegtuig dat de voorafgaande vlucht uitvoert te maken krijgt met buitengewone omstandigheden, moet de uitvoerende luchtvaartmaatschappij dan reeds na het zich voordoen van de buitengewone omstandigheden tijdens de voorafgaande vlucht zorgen voor een vervangtoestel of mag zij wachten tot vaststaat dat de buitengewone omstandigheden tot een aanzienlijke vertraging voor de daaropvolgende vlucht leiden?
3. Indien het Hof de eerste vraag aldus zou beantwoorden dat de vermijdbaarheid betrekking heeft op de vertraging: is de boeking van een subcharter onredelijk als de kosten daarvan drie keer zo hoog zijn als de kosten van de eigenlijke vlucht?

Motivering

1. Verzoekers hebben voor 29 juli 2015 bij verweerster een vlucht met vluchtnummer 4U 3370 van Hannover naar Londen Stansted geboekt. Volgens de planning moest deze vlucht om 19.25 uur (MET = 17.25 uur UTC) vertrekken en om 19.45 uur (= 18.45 uur UTC) landen. De vlucht liep echter vertraging op. De vlucht is in Hannover vertrokken om 22.45 uur (MET = 20.45 uur UTC) en in Londen geland om 23.12 uur (= 22.12 uur UTC).

[Or. 3] Wegens deze vertraging eisen verzoekers van verweerster elk een compensatie van 250 EUR.

De vertraging is het gevolg van het feit dat verweersters vliegtuigen wegens een bosbrand niet uit Rome konden vertrekken. Daardoor liep reeds de voorafgaande vlucht vertraging op.

Volgens verweerster is zij niet aansprakelijk omdat de buitengewone omstandigheden, te weten de bosbrand, niet konden worden vermeden.

Subsidiair betoogt verweerster dat zij al het mogelijke heeft gedaan om de vertraging te vermijden.

Het aanvankelijk geplande toestel D-AGWX is wegens de bosbrand in Rome pas om 20.49 uur UTC in Hannover geland. De litigieuze vlucht werd daarom met het vervangingstoestel D-AGWP uitgevoerd, dat om 20.15 uur UTC in Hannover kon landen.

Verweerster was het weliswaar reeds om 14.05 uur UTC duidelijk dat de voorafgaande vlucht niet volgens plan kon worden uitgevoerd, maar pas om 16.35 uur UTC stond vast dat de voorafgaande vlucht een zodanig grote vertraging zou hebben dat ook de daaropvolgende vlucht meer dan drie uur vertraging zou oplopen. Verweerster was daarom pas vanaf dat tijdstip verplicht om te zorgen voor een subcharter. Op dat moment was er echter geen subcharter meer beschikbaar.

Bovendien zou het inzetten van een subcharter onevenredig zijn omdat twee vliegreizen met een subcharter drie keer zo duur zijn als dezelfde vliegreizen met een eigen toestel.

3. De rechter gaat er thans van uit dat er zich door de bosbrand op de voorafgaande vlucht buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5 van verordening (EG) nr. 261/2004 hebben voorgedaan, die rechtstreekse gevolgen hadden voor de daaropvolgende vlucht.

4. De beslissing over het recht op schadevergoeding is afhankelijk van de vraag of de vermijdbaarheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 uitsluitend betrekking heeft op die buitengewone omstandigheden of ook op de vertraging. Indien de vermijdbaarheid uitsluitend betrekking zou hebben op de buitengewone omstandigheden als zodanig, dan zou er [geen] sprake zijn van een vermijdbaarheid aangezien de bosbranden niet te vermijden waren.

[Or. 4] a) Ingevolge artikel 5 lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 is een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden. Deze norm wordt door

overweging 15 zodanig aangevuld, dat er dient te worden geacht sprake te zijn 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.

b) Of de bevrijding van aansprakelijkheid uitsluitend betrekking heeft op de buitengewone omstandigheden [OMISSIS] [nationale rechtspraak en rechtsleer] of ook op de gevolgen [OMISSIS] [nationale rechtspraak en rechtsleer], blijft tot op heden betwist. Deze vraag is echter beslissend voor de omstandigheden die door de betrokken luchtvaartmaatschappij moeten worden bewezen. Terecht heeft het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in civiele en strafzaken, Duitsland) reeds in 2008 geoordeeld dat het niet van belang is of ook de annulering in de zin van een buitenwerkingstelling van het betrokken vliegtuig en de schrapping van de vlucht wegens het ontbreken van een vervangtoestel hadden kunnen worden vermeden als alle redelijke maatregelen waren getroffen, wanneer het slechts erom gaat of alleen de buitengewone omstandigheden niet hadden kunnen worden vermeden als alle redelijke maatregelen waren getroffen [OMISSIS].

De bewoordingen van de norm wijzen er allereerst op, de bevrijding van aansprakelijkheid alleen op de omstandigheid zelf te betrekken. Het betrekkelijk voornaamwoord waarmee de uitsluiting van de onvermijdbaarheid wordt ingeleid, heeft alleen betrekking op de omstandigheden. Over de gevolgen wordt in de norm met geen woord gerept. In die zin lijken de bewoordingen van de norm de bevrijding van aansprakelijkheid in verband te brengen met de omstandigheden.

De rechtspraak van het Hof lijkt in dezelfde richting te gaan, zonder dat de vraag tot op heden definitief is beantwoord (arrest Wallentin-Hermann/Alitalia [OMISSIS], punt 41 en [Or. 5] arrest Eglitis/Air Baltic [OMISSIS], punt 25). Zo oordeelde het Hof: „Hieruit vloeit voort dat aangezien niet alle buitengewone omstandigheden aanleiding geven tot vrijstelling, degene die zich op dergelijke omstandigheden wil beroepen bovendien moet aantonen dat de genoemde omstandigheden hoe dan ook niet voorkomen hadden kunnen worden door het treffen van aan de situatie aangepaste maatregelen, dat wil zeggen maatregelen die op het tijdstip van de buitengewone omstandigheden met name voldoen aan voor de betrokken luchtvaartmaatschappij aanvaardbare technische en economische voorwaarden. De vervoerder dient immers aan te tonen dat hij zelfs met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen kennelijk niet had kunnen vermijden – behoudens indien hij op het relevante tijdstip onaanvaardbare offers uit het oogpunt van de mogelijkheden van zijn onderneming had gebracht – dat de buitengewone omstandigheden waarmee hij werd geconfronteerd tot annulering van de vlucht leidden”. Uit de laatste zin kan worden afgeleid dat de

vermijdbaarheid volgens het Hof geen betrekking heeft op de gevolgen, maar wel op de omstandigheden die zich hebben voorgedaan.

Het Bundesgerichtshof heeft zich in zijn uitspraak van 25 maart 2010 voor het eerst uitdrukkelijk over dit probleem gebogen, maar de vraag onbeantwoord gelaten omdat zij voor de beslissing niet relevant was [OMISSIS]. Nadien is deze vraag niet meer aan de orde geweest. Veeleer heeft het Bundesgerichtshof, aanvankelijk terughoudend [OMISSIS] daarna steeds meer, als maatstaf genomen dat de vermijdbaarheid op de annulering of vertraging betrekking heeft. Zo is het thans vaste rechtspraak dat buitengewone omstandigheden niet noodzakelijk leiden tot het wegvallen van de compensatieplicht, tenzij de gevolgen ervan voor het volgens plan uitvoeren van het vluchtplan van de luchtvaartmaatschappij ook dan niet te vermijden zouden zijn geweest wanneer deze laatste alle redelijke maatregelen had getroffen [OMISSIS].

c) Volgens de verwijzende rechter dient wat de vermijdbaarheid betreft niet te worden gekeken naar de buitengewone omstandigheden, maar wel naar de gevolgen.

De verordening moet een zo hoog mogelijk beschermingsniveau voor de passagiers garanderen. Dit zou echter in het gedrang komen als de uitvoerende luchtvaartmaatschappij zou kunnen aanvoeren dat een compensatieplicht op grond van onvermijdbare buitengewone omstandigheden uitgesloten is, hoewel de gevolgen in de vorm van een vertraging te vermijden zouden zijn geweest. Juist in deze situatie heeft een passagier nood aan bijzondere bescherming.

[Or. 6] De verordeninggever lijkt zelf van deze uitlegging te zijn uitgegaan, nu in overweging 15 uitdrukkelijk wordt verwezen naar de vermijdbaarheid van de gevolgen.

5. Indien de eerste vraag aldus moet worden beantwoord dat de vermijdbaarheid van de gevolgen van belang is, dan blijft in het onderhavige geval nog steeds onduidelijk vanaf welk tijdstip de uitvoerende luchtvaartmaatschappij verplicht is de noodzakelijke maatregelen te nemen.

In het onderhavige geval was reeds om 14.05 uur UTC duidelijk dat de voorafgaande vlucht vertraging zou oplopen. Voor de uitvoerende luchtvaartmaatschappij was echter nog niet in te schatten of deze vertraging ook zou leiden tot een vertraging van de daaropvolgende vlucht waarvoor compensatie was verschuldigd. Aangezien er nog een tijdsbuffer was, stond het voor verweerster pas om 16.35 uur UTC vast dat het bij de daaropvolgende vlucht tot een vertraging zou komen waarvoor compensatie was verschuldigd.

De aangezochte rechter is echter van oordeel dat de uitvoerende luchtvaartmaatschappij reeds verplicht is maatregelen te treffen op het moment dat vaststaat dat de daaropvolgende vlucht niet zonder storingen zal kunnen worden uitgevoerd. Luchtvaartmaatschappijen zijn verplicht alle storingen in het

luchtverkeer te vermijden en niet alleen vertragingen waarvoor compensatie verschuldigd is in de zin van artikel 7 van verordening (EG) nr. 261/2004.

6. Tot slot maakt verweerster nog gewag van onredelijkheid wegens de hoge kosten van een subcharter. Ook dat wordt door de aangezochte rechter als onbelangrijk beschouwd omdat een mogelijk drie keer zo hoog kostenrisico niet ongepast is. In het tegenovergestelde geval zou in het kader van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 bijna nooit een subcharter moeten worden ingezet.