



Datum van inontvangstneming : 03/07/2015

Zaak C-257/15

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

1 juni 2015

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Hannover (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

27 mei 2015

Verzoekende partijen:

Michael Ihden

Gisela Brinkmann

Verwerende partij:

TUIfly GmbH

Amtsgericht

Hannover

[OMISSIS]

Hannover, 27.05.2015

Beschikking

In het geding tussen:

1. Michael Ihden, [OMISSIS] Huglfing
2. Gisela Brinkmann, [OMISSIS] Huglfing

verzoekers,

[OMISSIS]

tegen

TUIfly GmbH, [OMISSIS] Langenhagen

[OMISSIS]

verweerster,

[OMISSIS]

[Or. 2]

heeft het Amtsgericht Hannover op 27 mei 2015 [OMISSIS] de volgende beschikking gegeven:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt overeenkomstig artikel 267 VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen inzake de uitlegging van het Unierecht:

1. Dient artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 aldus te worden uitgelegd dat buitengewone omstandigheden die zich hebben voorgedaan bij een vorige vlucht uit het vluchtrooster, ten aanzien van de litigieuze vlucht nog steeds buitengewone omstandigheden vormen indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de mogelijkheid heeft om de vertraging verderop in het vluchtrooster te voorkomen door bepaalde segmenten van het vluchtrooster niet uit te voeren?
2. Mocht het Hof van Justitie vraag 1 bevestigend beantwoorden: moeten de buitengewone omstandigheden zich op dezelfde dag, de dag ervoor, of in algemene zin slechts in het kader van het geplande vluchtrooster hebben voorgedaan?

Gronden

1. Verzoekers hebben voor 21 september 2014 bij verweerster een vlucht van Faro naar München geboekt onder vluchtnummer X3 2821. Volgens de planning moest deze vlucht om 13.10 uur vertrekken en om 17.25 uur landen. De vlucht is echter met vertraging uitgevoerd. De vlucht is vanuit Faro om 16.51 uur (CET) vertrokken en is om 20.33 uur (CET) in München geland. Om 20.40 uur (CET) zijn de passagiers van boord gegaan.

Wegens deze vertraging eisen verzoekers van verweerster elk een compensatie ter hoogte van 400 EUR.

Verweerster stelt dat de vertraging van de vlucht is veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid die ook met alle redelijke maatregelen niet had kunnen worden voorkomen.

Voor het betrokken vluchtrooster was volgens verweerster aanvankelijk het toestel met identificatienummer D-AHFR ingepland. Aangezien dit toestel echter door bliksem was getroffen en een inspectie van enige omvang moest ondergaan, is in plaats daarvan het toestel met identificatienummer D-ATUM gebruikt.

Het ingezette toestel is op 20 september 2014 getroffen door bliksem. Door het verlaat vrijgeven van het toestel na reparatie kon de vlucht van Hannover naar Stuttgart pas later worden uitgevoerd. Deze vertraging heeft zich vervolgens op de vlucht Stuttgart – Ibiza [Or. 3] voortgezet. De daarop aansluitende vlucht moest eigenlijk van Ibiza naar Frankfurt gaan. Wegens de vertraging en het in Frankfurt geldende verbod om 's nachts te landen was het echter onmogelijk in Frankfurt te landen, zodat het toestel is uitgeweken naar Keulen. Van daaruit is het toestel vervolgens naar Hurghada gevlogen. Op de terugweg van Hurghada naar Düsseldorf moest er een tussenlanding worden gemaakt in Thessaloniki om de bemanning te wisselen. Wegens de vertraging had de bemanning de toegestane arbeidstijd overschreden. Daarop is het toestel in Düsseldorf geland om van daaruit naar Faro te vliegen. Vanuit Faro is vervolgens de in geschil zijnde vlucht met vertraging vertrokken, aldus verweerster.

Samengevat ziet het door verweerster beschreven vluchtrooster er als volgt uit:

Datum	Vlucht-nummer	Geplande vertrek-plaats	Afwijkende vertrek-plaats	Geplande plaats van aankomst	Afwijkende plaats van aankomst	STD	ATD	STA	ATA
20.09.2015	X38616P	Hannover		Stuttgart		09:15	14:26	10:15	15:15
20.09.2015	X32916	Stuttgart		Ibiza		11:05	16:14	13:25	18:10
20.09.2015	X32913	Ibiza		Frankfurt	Keulen	14:15	19:16	16:50	21:25
20.09.2015	X36732	Düsseldorf	Keulen	Hurghada		19:45	22:56	00:20	03:15
21.09.2015	X36733	Hurghada		Düsseldorf	Thessaloniki	01:15	04:27		07:06
21.09.2015	X36733		Thessaloniki	Düsseldorf			08:06	06:30	10:49
21.09.2015	X32814	Düsseldorf		Faro		08:05	12:04	11:20	15:04
21.09.2015	X32821	Faro		München		12:10	15:51	15:25	18:33
21.09.2015	X32820	München		Faro		16:15	19:37	19:35	22:58
21.09.2015	X32825	Faro		Hannover		20:25	01:27	23:25	04:27

De door verweerster genoemde tijden hebben betrekking [op] CET-2.

Verder stelt verweerster dat zij alle mogelijke subcharters heeft ingekocht. Deze moesten echter voor andere vluchtroosters worden ingezet. Aanvullende subcharters waren niet beschikbaar. Ook stonden verweerster geen andere toestellen meer ter beschikking.

3. De rechter gaat er op basis van het overgelegde reparatieverslag thans van uit dat het toestel D-ATUM op 20 september 2014 door bliksem is getroffen en dat er daardoor vertraging is opgetreden in het vluchtrooster.

In [een andere procedure bij de verwijzende rechter] is een vordering inzake de vlucht van Faro naar Hannover die volgde op de hier in geschil zijnde vlucht afgewezen op grond dat mogelijke vertragingen het gevolg waren van buitengewone omstandigheden en de vertraging onvermijdelijk was [OMISSIS].

[Or. 4]

4. De beslissing over de vordering tot schadevergoeding hangt af van de vraag of de buitengewone omstandigheden bij de vorige vlucht op 20 september 2014 ook nog invloed hebben op de hier in geschil zijnde vlucht.

a) Overeenkomstig 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 in die zin aangevuld dat van buitengewone omstandigheden dient te worden geacht sprake te zijn 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) In de Duitse rechtspraak is omstreden in hoeverre verstoringen in het vluchtrooster nog invloed kunnen hebben op verdere vluchten.

Terwijl een deel van de lagere rechtspraak de doorwerking van buitengewone omstandigheden binnen het vluchtrooster afwijst [OMISSIS] gaan het Bundesgerichtshof en het andere deel van de lagere rechtspraak ervan uit dat ook bij de vorige vlucht opgetreden buitengewone omstandigheden invloed kunnen hebben op verdere vluchten [OMISSIS].

Volgens de rechtspraak van het Bundesgerichtshof dient bij de vraag of van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening moet worden uitgegaan [**Or. 5**], in ieder geval rekening te worden gehouden met verstoringen die op dezelfde dag optreden bij eerdere vluchten van het ingezette vliegtuig [OMISSIS]. Daarbij dient de luchtvaartmaatschappij dan alle redelijke maatregelen te treffen om annulering of grote vertraging te voorkomen. Evenwel maakt daar naar de opvatting van het Bundesgerichtshof geen deel van uit dat de luchtvaartmaatschappij een deel van de vluchten uit het vluchtrooster zou moeten schrappen teneinde dit rooster voor het overige volgens plan uit te kunnen voeren. In dat geval zou de luchtvaartmaatschappij immers niet kunnen waarborgen dat de passagiers van de eerdere vluchten worden vervoerd, en zou zij daarmee het uit de vertraging voortvloeiende ongemak niet vermijden, maar slechts afwentelen op andere passagiers in de vorm van de gevolgen van een annulering [OMISSIS]. Indien de luchtvaartmaatschappij heeft besloten om in het belang van alle op die dag te vervoeren passagiers alle vluchten, zij het met vertraging, uit te voeren en het daarmee voor alle reizigers mogelijk te maken om op hun bestemming aan te komen, dan blijft deze organisatorische beslissing binnen de speelruimte waarover de luchtvaartmaatschappij beschikt en is deze te billijken [OMISSIS].

c) Naar de opvatting van de verwijzende rechter is de vertraging van de hier in geschil zijnde vlucht niet veroorzaakt door buitengewone omstandigheden.

Weliswaar gaat de rechter ervan uit dat het ingezette toestel op 20 september 2014 vóór de vlucht van Hannover naar Stuttgart door bliksem is getroffen, zodat aanvankelijk van buitengewone omstandigheden sprake was. Deze buitengewone omstandigheden stonden evenwel niet meer in een causaal verband met de vertraging van de hier in geschil zijnde vlucht. Deze vertraging was integendeel het uitsluitende gevolg van de beslissing van verweerster om het vluchtrooster te handhaven. Indien verweerster niet had vastgehouden aan het vluchtrooster, maar het toestel direct naar Ibiza had laten vliegen, dan had het vluchtrooster voor het overige kunnen worden gehandhaafd. Alleen de beide vluchten van Hannover naar Stuttgart en vervolgens naar Ibiza hadden moeten worden geannuleerd. Indien verweerster in zoverre geen andere toestellen ter beschikking stonden, dan zouden vorderingen tot compensatie overeenkomstig artikel 5, lid 3, van de verordening voor deze beide vluchten uitgesloten zijn geweest. De zich daar bevindende passagiers hadden ook niet kunnen wijzen op het in dit geding aan de orde zijnde toestel, aangezien het uitgangspunt van de verordening is dat de op schema liggende vluchten kunnen worden uitgevoerd en dat daar geen toestellen aan worden onttrokken. Van dit uitgangspunt zou echter worden afgeweken indien overeenkomstig de rechtspraak van het Bundesgerichtshof van verweerster zou worden geëist dat zij het vluchtrooster in verlate vorm handhaaft en dan de vertraging doorgeeft aan alle andere vluchten.

Aan een dergelijke uitlegging staat overweging 15 ook niet in de weg. Naar de opvatting van de verwijzende rechter dient deze overweging er slechts toe om duidelijk te maken dat beslissingen van het [**Or. 6**] luchtverkeersbeheer gevolgen

kunnen hebben voor andere vluchten. De bedoeling is om daarmee zeker te stellen dat de blikseminslag bijvoorbeeld ook als buitengewone omstandigheid voor de vlucht Stuttgart-Ibiza zou gelden, indien verweerster de vlucht Hannover-Stuttgart zou hebben geannuleerd. De strekking van de overweging is, anders dan het Bundesgerichtshof meent, echter niet om artikel 5, lid 3, van de verordening zodanig uit te breiden dat buitengewone omstandigheden zich kunnen uitstrekken tot een periode van 48 uur.

5. In dit geval gaat het dus anders dan verweerster meent niet om een rechtsvraag waarop het antwoord zo evident en duidelijk is dat er geen ruimte meer is voor redelijke twijfel, en het daarmee overbodig zou zijn het Hof van Justitie van de Europese Unie te verzoeken om een prejudiciële beslissing. Gezien de eerder genoemde beslissingen bestaat in het bijzonder het gevaar dat uitspraken onderling zullen blijven afwijken (zie arrest van 6 oktober 1982 – C-283/81, Jurispr. 1982, 3415, punt 16 – Cilfit e.a.)

[OMISSIS]