



Datum van
inontvangstneming

:

19/12/2017

Zaak C-645/17

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

20 november 2017

Verwijzende rechter:

Landgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

26 oktober 2017

Verweerster en appellante:

Emirates Airlines - Direktion für Deutschland

Verzoekers en geïntimeerden:

██████████

██████████

Landgericht Frankfurt am Main (rechter in tweede aanleg Frankfurt am Main)

26 oktober 2017

[OMISSIS]

Beslissing

In de zaak van

Emirates Airlines Direktion für Deutschland, [OMISSIS] Frankfurt am Main,

verweerster en appellante,

[OMISSIS]

tegen

1. ██████████ [OMISSIS] Frankfurt am Main,

2. [REDACTED] [OMISSIS] Frankfurt am Main,

verzoekers en geïntimeerden,

[OMISSIS] [Or. 2]

[OMISSIS] heeft de vierentwintigste civiele kamer van het Landgericht Frankfurt am Main na de terechtzitting op 26 september 2017 beslist als volgt:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Aan het Hof van Justitie van de Europese Unie worden krachtens artikel 267 VWEU de volgende prejudiciële vragen gesteld over de uitlegging van het Unierecht:

- 1) **Moet artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van de Raad van 11 februari 2004 aldus worden uitgelegd dat de tijdelijke sluiting van een luchthaven als gevolg van een ongeval met een luchtvaartuig tijdens de landing een buitengewone omstandigheid is?**
- 2) **Indien de eerste vraag bevestigend moet worden beantwoord,**
moet artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van de Raad van 11 februari 2004 dan aldus worden uitgelegd dat de tijdelijke sluiting van een luchthaven ook een buitengewone omstandigheid is, wanneer het bij het ongeval betrokken luchtvaartuig deel uitmaakte van de vloot van de luchtvaartmaatschappij die zich in verband met een door de sluiting van de luchthaven vertraagde vlucht beroept op een buitengewone omstandigheid?
- 3) **Indien de tweede vraag bevestigend moet worden beantwoord,**
moet artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van de Raad van 11 februari 2004 dan aldus worden uitgelegd dat ook voor het geval dat het bij het ongeval betrokken [Or. 3] luchtvaartuig deel uitmaakte van de vloot van de luchtvaartmaatschappij die zich in verband met een door de sluiting van de luchthaven vertraagde vlucht beroept op een buitengewone omstandigheid, de aankomstvertraging van meer dan drie uur „het gevolg is” van deze buitengewone omstandigheid?

Overwegingen

Verzoekers verlangen compensatie op grond van artikel 7 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”).

Verzoekers boekten bij verweerster, een luchtvaartmaatschappij, een vlucht van Frankfurt am Main naar Dubai. De vlucht (EK 44) zou volgens het vluchtschema op 3 augustus 2016 om 11:00 uur vanuit Frankfurt vertrekken en op dezelfde dag om 19:15 uur in Dubai aankomen. In werkelijkheid vertrok het toestel pas op 3 augustus 2016 om 16:28 uur en landde het in Dubai op 4 augustus 2016 om 00:42 uur, dus met een aankomstvertraging van meer dan acht uur.

Oorzaak van de aankomstvertraging was een volledige sluiting van de luchthaven in Dubai van 14:00 tot 18:00 uur lokale tijd. Aanleiding voor de sluiting was een ongeval tijdens de landing met een vliegtuig dat deel uitmaakte van de vloot van verweerster. Pas nadat de luchthaven in Dubai weer was opengesteld kreeg het toestel van de litigieuze vlucht in Frankfurt toestemming om op te stijgen, die ten opzichte van de oorspronkelijke planning met vertraging werd verleend.

Verzoekers hebben bij het relatief bevoegde Amtsgericht Frankfurt am Main (rechter in eerste aanleg Frankfurt am Main) een vordering tot betaling van compensatie krachtens artikel 7 van de passagiersrechtenverordening ingesteld. Het Amtsgericht Frankfurt am Main heeft de vordering toegewezen en verzoekers compensatie van in totaal 1 200 EUR toegekend.

Het Amtsgericht oordeelt met name dat de compensatie niet op grond van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening is uitgesloten. Of er sprake is van **[Or. 4]** een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening hangt volgens het Amtsgericht af van de oorzaak van de sluiting van de luchthaven. De sluiting van een luchthaven is weliswaar een buitengewone omstandigheid, maar een luchtvaartmaatschappij is alleen vrijgesteld van haar verplichting tot het betalen van compensatie wanneer de sluiting van de luchthaven een causaal gevolg is van een buitengewone omstandigheid. Dat is volgens het Amtsgericht niet het geval wanneer de sluiting van de luchthaven voortvloeit uit een ongeval met een luchtvaartuig van de aangesproken luchtvaartmaatschappij, aangezien een veilige landing binnen de invloedssfeer van een luchtvaartmaatschappij ligt, waardoor uiteindelijk ook invloed kon worden uitgeoefend op de sluiting van de luchthaven.

Verweerster heeft hoger beroep ingesteld waarmee zij tracht te bereiken dat de vordering alsnog wordt afgewezen. Zij is van mening dat alleen de sluiting van de luchthaven in aanmerking moet worden genomen. Dat is volgens haar een

atypische gebeurtenis en daarmee een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening.

Verzoekers hebben ieder een vordering op verweerster tot compensatie op grond van de passagiersrechtenverordening.

De artikelen 5, 6 en 7 van de passagiersrechtenverordening moeten aldus worden uitgelegd dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op compensatie kunnen worden gelijkgesteld met passagiers van geannuleerde vluchten. Zij kunnen eveneens aanspraak maken op de in artikel 7 van de passagiersrechtenverordening bedoelde compensatie, wanneer zij door een vertraagde vlucht drie of meer uren tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun bestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken (arrest van het Hof van 19 november 2009, C-402/07).

In het onderhavige geval is aan deze voorwaarden voldaan. Niet betwist wordt dat de litigieuze vlucht van Frankfurt am Main de luchthaven van bestemming in Dubai met een vertraging van meer dan acht uur bereikte.

Voor het slagen van het hoger beroep is het van beslissend belang of in het onderhavige geval de aankomstvertraging een gevolg is van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening.

[Or. 5]

De luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 van de passagiersrechtenverordening indien zij kan aantonen dat de annulering dan wel een dergelijke langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen (artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening).

Volgens vaste rechtspraak van het Hof is een omstandigheid „buitengewoon” in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening als zij niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die omstandigheid (zie laatstelijk arrest van 17 september 2015, C-257/14). Kort gezegd is er dus alleen sprake van een buitengewone omstandigheid als het daarbij om een risico gaat dat niet binnen de invloedssfeer van een luchtvaartmaatschappij ligt.

Daarmee rijst in de eerste plaats de vraag of de sluiting van een luchthaven in het algemeen inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij. Men zou kunnen denken dat de luchtvaartmaatschappij ervoor moet zorgen dat is voldaan aan alle voorwaarden die nodig zijn voor het uitvoeren van een vlucht volgens het vluchtschema, waartoe ook de beschikbaarheid van een volledig operationele luchthaven behoort. Dit zou kunnen worden geconcludeerd uit de beschikking van het Hof van 14 november

2014 (█ C-394/14). In die zaak oordeelde het Hof dat de beschadiging van een vliegtuig door een botsing met een mobiele vliegtuigtrap of aviobrug op een luchthaven geen buitengewone omstandigheid vormt, omdat het gebruik van een dergelijke mobiele vliegtuigtrap inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij. Ook de normale diensten van een luchthaven maken volgens het arrest deel uit van de normale activiteiten van een luchtvaartmaatschappij. Irrelevant was in dit verband ook in wiens opdracht de directe veroorzaker van de schade handelde, dat wil zeggen of hij rechtstreekse contractuele betrekkingen onderhield met de luchtvaartmaatschappij of alleen met de luchthavenexploitant (beschikking van het Hof van 14 november 2014, █ C-394/14). Daaruit zou kunnen worden geconcludeerd dat ook de [Or. 6] beschikbaarstelling van een operationele luchthaven tot de normale uitoefening van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij behoort.

Voor het geval dat deze vraag bevestigend moet worden beantwoord, dus indien de sluiting van een luchthaven als zodanig een buitengewone omstandigheid is, is voor de beoordeling van het hoger beroep voorts relevant of de sluiting van een luchthaven ook dan een buitengewone omstandigheid vormt, wanneer het bij het ongeval betrokken luchtvaartuig deel uitmaakte van de vloot van de luchtvaartmaatschappij die zich in verband met een door de sluiting van de luchthaven vertraagde vlucht beroept op een buitengewone omstandigheid.

Volgens de definitie van het Hof is een omstandigheid slechts „buitengewoon” in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening als zij niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die omstandigheid (zie laatstelijk arrest van het Hof van 17 september 2015, C-257/14). De vraag rijst hoe de tweede voorwaarde, de mogelijkheid om de oorzaak van een buitengewone omstandigheid te beïnvloeden, moet worden opgevat. Men zou kunnen stellen dat voor de vraag of er sprake is een buitengewone omstandigheid altijd relevant is waardoor die omstandigheid werd veroorzaakt. Men zou kunnen redeneren dat een omstandigheid die op zichzelf beschouwd atypisch en daarmee buitengewoon is, bij wijze van uitzondering geen buitengewone omstandigheid inhoudt in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening, wanneer daaraan een vermijdbare oorzaak ten grondslag lag. De vraag of de oorzaak kan worden beïnvloed zou bevestigend kunnen worden beantwoord voor alle gevallen waarin de buitengewone omstandigheid (in casu de sluiting van de luchthaven) op haar beurt te herleiden is tot een omstandigheid die voor de betrokken luchtvaartmaatschappij geen buitengewone omstandigheid vormt (in casu het ongeval met een eigen toestel). Dat een ongeval tijdens de landing voor de betrokken luchtvaartmaatschappij geen buitengewone omstandigheid is, omdat een veilige landing een door een luchtvaartmaatschappij te dragen risico is waarop zij invloed kan uitoefenen, staat voor de kamer buiten kijf.

Ook het Hof lijkt met betrekking tot de vraag of er sprake is van een buitengewone omstandigheid, niet de laatste schakel in de causale keten in

aanmerking te nemen, maar na te gaan of [Or. 7] het bij de eerste causale bijdrage om een buitengewone omstandigheid gaat. Zo moet volgens de rechtspraak van het Hof – voor de omgekeerde situatie – worden onderzocht of een omstandigheid die op zichzelf beschouwd geen buitengewone omstandigheid is, mogelijksterwijs voortvloeit uit een buitengewone omstandigheid en daarmee de luchtvaartmaatschappij toch van haar verplichting bevrijdt. Zo moet bijvoorbeeld in het geval van technische defecten (die in beginsel onder de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij vallen en daarmee geen buitengewone omstandigheden vormen) worden nagegaan, of deze „voortvloeien uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen”. In dat geval zou de luchtvaartmaatschappij ondanks het optreden van een technisch defect toch van aansprakelijkheid zijn ontheven (arrest van het Hof van 22 december 2008, C-549/07 [OMISSIS]).

Ook het Bundesgerichtshof (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken) toetst ter beantwoording van de vraag of de geweigerde of vertraagd verleende toestemming om te landen een buitengewone omstandigheid vormt, of die gebeurtenis in het geval in kwestie binnen de „invloedssfeer” van de luchtvaartmaatschappij viel, dus of de aangesproken luchtvaartmaatschappij de geweigerde of vertraagd verleende toestemming om te landen had „veroorzaakt” [OMISSIS].

Daarentegen merkt het Bundesgerichtshof in een arrest van 21 augustus 2012 ([OMISSIS]) op: „Beide overwegingen (14 en 15 van de passagiersrechtenverordening) laten zien dat voor het kwalificeren van omstandigheden als buitengewoon niet de – mogelijksterwijs zeer verschillende – oorzaken ervan doorslaggevend zijn noch het feit dat ze onder de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij of een derde vallen of dat ze in het algemeen niet kunnen worden beïnvloed, maar veeleer het feit dat de omstandigheden zich onderscheiden van gebeurtenissen waarmee bij de uitvoering van een vlucht normaal gesproken rekening moet worden gehouden”. [OMISSIS].

Indien men deze laatste zienswijze volgt en uitsluitend de omstandigheid in aanmerking zou nemen die direct tot de vertraging van de litigieuze vlucht heeft geleid (in casu de sluiting van de luchthaven in Dubai), zonder daarbij rekening te houden met de oorzaak daarvan, is aannemelijk dat in casu moet worden uitgegaan van een buitengewone omstandigheid, aangezien met de sluiting van een luchthaven normaal gesproken geen rekening hoeft te worden gehouden. [Or. 8]

Voor het geval dat deze tweede vraag bevestigend moet worden beantwoord, dat wil zeggen dat er ook sprake is van een buitengewone omstandigheid wanneer de sluiting van de luchthaven, die direct leidde tot de aankomstvertraging van de litigieuze vlucht, voortvloeide uit het ongeval met een toestel van de aangesproken

luchtvaartmaatschappij, rijst tot slot de vraag of in dit geval de aankomstvertraging „het gevolg is” van deze buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening.

Volgens artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening is een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, niet verplicht compensatie te betalen indien de annulering of aankomstvertraging „het gevolg is” van buitengewone omstandigheden. Hieruit volgt dat de annulering of langdurige aankomstvertraging causaal verband moet houden met een buitengewone omstandigheid. Welke vorm die causaliteit heeft, wordt uit de passagiersrechtenverordening echter niet duidelijk.

Het is denkbaar dat de annulering of langdurige aankomstvertraging reeds dan causaal verband houdt met een buitengewone omstandigheid, dus daarvan „het gevolg is”, wanneer deze omstandigheid niet kan worden weggedacht zonder dat de annulering of langdurige aankomstvertraging wegvalt (het zogenoemde *conditio sine qua non-criterium*). In dat geval zou de onderhavige aankomstvertraging causaal verband houden met de sluiting van de luchthaven in Dubai, dat wil zeggen daarvan „het gevolg zijn”, omdat zonder de sluiting van de luchthaven de vlucht naar alle waarschijnlijkheid op het oorspronkelijk geplande tijdstip in Dubai zou zijn aangekomen.

Uit de formulering volgens welke de annulering of aankomstvertraging „het gevolg” moet zijn van een buitengewone omstandigheid, zou echter ook kunnen worden geconcludeerd dat de noodzakelijke causaliteit alleen aanwezig is wanneer de primaire, eerste oorzaak die de causale keten op gang bracht, eveneens een buitengewone omstandigheid was. In dat geval zou een gebeurtenis niet het gevolg zijn van een buitengewone omstandigheid wanneer de eerste causale bijdrage, zelfs als die later heeft geleid tot een op zichzelf beschouwd atypische en daarmee buitengewone omstandigheid, zelf geen buitengewone omstandigheid vormde. Voor het onderhavige geval zou dat betekenen dat de litigieuze aankomstvertraging weliswaar voortvloeide uit een omstandigheid die op zichzelf beschouwd buitengewoon was (de sluiting van de luchthaven in Dubai), maar **[Or. 9]** in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening niet „het gevolg is” van die buitengewone omstandigheid, omdat de oorzaak van de sluiting van de luchthaven, te weten het ongeval met een toestel van de verwerende luchtvaartmaatschappij, voor laatstgenoemde geen buitengewone omstandigheid vormt, aangezien een ongeval met een toestel tijdens de landing door een luchtvaartmaatschappij kan worden beïnvloed en daarmee een door haar te dragen risico is.

[OMISSIS]