

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-545/22 – 1

Zaak C-545/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

15 augustus 2022

Verwijzende rechter:

Landgericht Düsseldorf (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

9 augustus 2022

Verweerster en appellante:

Air Europa Lineas Aereas

Verzoekers en geïntimeerden:

VO

GR

[OMISSIS]

[OMISSIS]

Landgericht Düsseldorf

Beslissing

[van 9 augustus 2022]

In de zaak tussen

Air Europa Lineas Aereas, [OMISSIS] Frankfurt [am Main] (Duitsland),

verweerster en appellante,

[OMISSIS]

en

1. VO, [OMISSIS] Bremen (Duitsland),
2. GR, [OMISSIS] Bremen (Duitsland),

verzoekers en geïntimeerden,

[OMISSIS]

heeft de 22e kamer voor burgerlijke zaken van het Landgericht Düsseldorf (rechter in tweede aanleg Düsseldorf, Duitsland) [OMISSIS]

het volgende **beslist**:

De behandeling van de zaak wordt geschorst.

Het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) wordt krachtens artikel 267, eerste alinea, onder b), en derde alinea, VWEU verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende [vraag] betreffende de uitlegging van het Unierecht:

Moet artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat de annulering van een vlucht het gevolg is van buitengewone omstandigheden, wanneer een luchtvaartmaatschappij, na het uitbreken van de mondiale COVID-19-pandemie, als gevolg van de ineenstorting van het wereldwijde vliegverkeer vanaf maart 2020 haar vluchtschema drastisch reduceert en talrijke vluchten annuleert, omdat de vluchten niet rendabel zijn en om de gezondheid van de bemanning en de piloot te beschermen, zonder dat zij tot de annulering verplicht was door officiële maatregelen, zoals de sluiting van luchthavens, een vliegverbod of een inreisverbod?

Motivering:

I.

Verzoekers, de echtgenoten VO en GR, hebben allebei een heenvlucht voor 7 maart 2020 van Düsseldorf naar Miami via Madrid (vluchtnummers: UX 1446 en UX 97) en een terugvlucht voor 16 en 17 maart 2020 van Miami naar Düsseldorf via Madrid (vluchtnummers: UX 98 en UX 1447) bij verweerster geboekt.

Verweerster heeft de terugvluchten voor 16 en 17 maart 2020 (vluchtnummers: UX 98 en UX 1447) geannuleerd. Verzoekers zijn pas op de luchthaven van Miami op 16 maart 2020 op de hoogte gebracht van de annulering. Verzoekers is geen alternatief reisplan aangeboden.

Verzoekers hebben bij het Amtsgericht Düsseldorf (rechter in eerste aanleg Düsseldorf, Duitsland) een vordering ingesteld tot betaling van compensatie ten bedrage van telkens 600 EUR krachtens artikel 7, lid 1, onder c), van verordening (EG) nr. 261/2004 [van het Europese 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”)].

Verweerster beroept zich erop dat de annulering het gevolg was van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening die door het treffen van redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. In dit verband voert verweerster de beperkingen van het reisverkeer door de COVID-19-pandemie aan. Het vliegverkeer is door de COVID-19-pandemie wereldwijd platgelegd. De luchtvaartmaatschappijen hebben daarom hun vluchtschema's aangepast en drastisch verminderd en talrijke vluchten geannuleerd. Dit geldt ook voor de vluchten UX 98 en UX 1447 op 16 en 17 maart 2020. Deze vluchten zijn tevens geannuleerd om de gezondheid van de bemanning te beschermen. Er was helemaal niets bekend over het nieuwe coronavirus en over hoe gevaarlijk het is en hoe het zich verspreidt. De maatschappij wilde haar bemanningen niet aan een dergelijk risico blootstellen.

Bij vonnis van 1 december 2021 [OMISSIS] heeft het Amtsgericht Düsseldorf de vordering toegewezen en verweerster onder meer veroordeeld tot betaling van een compensatie van telkens 600 EUR aan verzoekers.

Verweerster heeft tegen dit vonnis binnen de termijn en volgens de vormvereisten hoger beroep ingesteld. Verzoekers verdedigen het vonnis in eerste aanleg.

II.

De bovenstaande vraag is [OMISSIS] doorslaggevend voor de kans van slagen van verweersters hoger beroep.

Meer specifiek:

Het hoger beroep zou ongegrond zijn indien de door verweerster aangevoerde redenen om de betrokken vluchten op 16 en 17 maart 2020 van Miami naar Düsseldorf via Madrid (vluchtnummers: UX 98 en UX 1447) te annuleren, met name de vrijwillige reductie van het vluchtschema om economische redenen wegens de ineenstorting van het internationale vliegverkeer en ter bescherming van de gezondheid van de bemanning tegen de achtergrond van de wereldwijde COVID-19-pandemie, geen buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening zouden vormen.

Volgens artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening is de luchtvaartmaatschappij bevrijd van haar verplichting tot compensatie van de passagiers op basis van artikel 7 van die 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, in geval 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 langdurige 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 [zie (OMISSIS) arresten van 4 april 2019, Germanwings/Pauels, C-501/17, EU:C:2019:288 (OMISSIS) punt 19, en 11 juni 2020, LE/Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460 (OMISSIS) punt 36].

1.

Volgens vaste rechtspraak van het Hof verwijst het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening enkel 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 23 maart 2021, Airhelp/SAS, C-28/20, EU:C:2021:226 (OMISSIS), punt 23]. In dit verband moet ten aanzien van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een onderscheid worden gemaakt tussen gebeurtenissen die een „interne” oorzaak hebben en die welke een „externe” oorzaak hebben. Onder het begrip „buitengewone omstandigheid” vallen alleen „externe” gebeurtenissen. Al die 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 [zie arrest van 23 maart 2021, reeds aangehaald, punten 39 e.v.].

2.

Allereerst valt de COVID-19-pandemie ondanks de over het algemeen aanzienlijke en wereldwijde gevolgen voor het reisverkeer niet buiten de werkingssfeer van de passagiersrechtenverordening. Deze verordening bevat geen enkele aanwijzing waaruit mag worden afgeleid dat er boven op de in artikel 5, lid 3, van die verordening vermelde „buitengewone omstandigheden” een onderscheiden categorie van „bijzonder buitengewone” gebeurtenissen wordt erkend die voor de luchtvaartmaatschappij een volledige vrijstelling zou meebrengen van al haar verplichtingen [zie (OMISSIS) arrest van 31 januari 2013, Denise McDonagh/Ryanair Ltd., C-12/11, EU:C:2013:43 (OMISSIS) punt 30].

3.

Verweerster beroept zich op de reisbeperkingen door de COVID-19-pandemie. Als gevolg van de wereldwijde inreisverboden vanaf medio maart 2020 was de luchtvaartsector gedwongen zijn activiteiten sterk te beperken. Tijdens de eerste fase van de pandemie tussen maart en juni 2020 is het vliegverkeer sterk afgenomen. Er waren veel minder intercontinentale vluchten of deze werden helemaal geschrapt. Daarom waren in die periode kortstondige wijzigingen van vluchtschema's of annuleringen van vluchten onvermijdelijk. Dit geldt ook voor de vluchten UX 98 en UX 1447 op 16 en 17 maart 2020. Het doel van de annuleringen was ook om de gezondheid van de bemanningen en de piloten te beschermen. Er was helemaal niets bekend over het nieuwe coronavirus en over hoe gevaarlijk het is en hoe het zich verspreidt. De luchtvaartmaatschappij wilde haar werknemers niet aan een dergelijk risico blootstellen.

Volgens de verwijzende rechter blijkt uit dit betoog niet dat er sprake was van buitengewone omstandigheden. Het is juist dat de wereldwijde COVID-19-pandemie en de daarmee gepaard gaande reisbeperkingen en besmettingsrisico's vanwege hun aard en oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij, omdat verweerster daarop geen invloed heeft en de pandemie voor haar niet beheersbaar is. Verweerster heeft echter niet voldoende aangetoond dat de annulering van de terugvlucht (vluchtnummer: UX 98 en UX 1447) op 16 en 17 maart 2020 het rechtstreekse „gevolg” is van de COVID-19-pandemie als bedoeld in artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening en dat verweerster als luchtvaartmaatschappij geen invloed had op de gevolgen van de wereldwijde COVID-19-pandemie voor de betrokken vlucht.

De Commissie heeft in haar mededeling C (2020) 1830 final van 18 maart 2020 het volgende opgemerkt:

„De Commissie is van mening dat als overheden maatregelen nemen om de COVID-19-pandemie in te perken, die maatregelen naar hun aard en oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen en dat de maatschappijen die maatregelen niet in de hand hebben. Volgens artikel 5, lid 3, wordt van het recht op compensatie afgezien op voorwaarde dat de desbetreffende annulering ‚het gevolg’ is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Er wordt geacht aan die voorwaarde te zijn voldaan als overheden bepaalde vluchten regelrecht verbieden of het verkeer van personen op zodanige wijze verbieden dat de desbetreffende vlucht niet kan worden uitgevoerd. Aan die voorwaarde kan ook worden voldaan als de vlucht wordt geannuleerd onder omstandigheden waarin de overeenkomstige verplaatsing van personen niet volledig verboden is, maar beperkt is tot personen die een afwijking genieten (bijvoorbeeld onderdanen of ingezetenen van de desbetreffende staat). Als niemand van die personen een bepaalde vlucht zou nemen, zou die vlucht leeg blijven als hij niet zou worden

geannuleerd. In dergelijke situaties kan het gerechtvaardigd zijn dat een luchtvaartmaatschappij de vlucht niet pas heel laat maar tijdig annuleert (zelfs zonder zeker te zijn van de rechten van de verschillende passagiers om te reizen), zodat er passende organisatorische maatregelen kunnen worden genomen, onder meer betreffende de door de luchtvaartmaatschappij verplichte verzorging van passagiers. In dergelijke gevallen en afhankelijk van de omstandigheden kan een annulering nog steeds worden beschouwd als ‚het gevolg’ van de maatregel van de overheden. Afhankelijk van de omstandigheden kan dat ook het geval zijn voor vluchten in de omgekeerde richting van de vluchten die rechtstreeks onder het verbod op het verkeer van personen vallen. Als de luchtvaartmaatschappij besluit een vlucht te annuleren en aantoon dat dit besluit gerechtvaardigd is om de gezondheid van de bemanning te beschermen, moet die annulering ook als ‚het gevolg’ van buitengewone omstandigheden worden beschouwd. Bovenstaande overwegingen zijn niet uitputtend en kunnen niet uitputtend zijn in die zin dat ook andere specifieke omstandigheden met betrekking tot COVID-19 onder de invloedssfeer van artikel 5, lid 3, kunnen vallen.”

Deze aanbevelingen van de Commissie zijn echter niet bindend voor de rechterlijke macht. Het Hof heeft geoordeeld dat aanbevelingen en adviezen als bedoeld in artikel 288, vierde alinea, VWEU geen individuele rechten in het leven roepen waarop burgers van de Unie zich voor een nationale rechter kunnen beroepen. De nationale rechterlijke instanties zijn echter gehouden de aanbevelingen en adviezen bij de oplossing van de bij hen aanhangige geschillen in aanmerking te nemen, met name wanneer deze duidelijkheid verschaffen over de uitlegging van nationale of communautaire bepalingen [zie arrest van 13 december 1989, Grimaldi, C-322/88, EU:C:1989:646, punt 18) (OMISSIS)]. Er kan reeds in twijfel worden getrokken of het bij de richtsnoeren voor de uitlegging van de Commissie gaat om aanbevelingen en adviezen in de zin van artikel 288, vierde alinea, VWEU zijn en niet om maatregelen sui generis. In ieder geval kan de verplichting voor de nationale rechterlijke instanties om de richtsnoeren in aanmerking te nemen, niet betekenen dat deze richtsnoeren de facto bindend zijn voor de uitlegging, maar alleen dat de nationale rechterlijke instanties bij de uitlegging van het Unierecht rekening moeten houden met de inhoud van de richtsnoeren.

De aanbevelingen zijn evenmin inhoudelijk overtuigend. Gelet op de doelstelling van de verordening, die er volgens overweging 1 ervan in is gelegen een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, en het feit dat artikel 5, lid 3, van die verordening een afwijking is van het beginsel dat de passagiers recht op compensatie hebben in geval van annulering van hun vlucht, moet het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling strikt worden uitgelegd [zie (OMISSIS) arrest van 23 maart 2021, Airhelp/SAS, C-28/20, EU:C:2021:226 (OMISSIS), punt 24]. Weliswaar kan waarschijnlijk worden aangenomen dat er sprake is van buitengewone omstandigheden wanneer de autoriteiten bepaalde vluchten van rechtswege verbieden dan wel het verkeer van personen op zodanige wijze verbieden of beperken dat de desbetreffende vlucht de facto niet kan worden uitgevoerd (zoals de sluiting van luchthavens, een

vliegverbod, een inreisverbod enzovoort), maar het gaat te ver om aan te nemen dat er ook sprake is van buitengewone omstandigheden wanneer de uitvoering van vluchten wettelijk en feitelijk zonder beperkingen mogelijk is, maar de luchtvaartmaatschappijen uit economische overwegingen (bijvoorbeeld om lege vliegtuigen te voorkomen) besluiten het aantal vliegverbindingen te verminderen en vluchten te annuleren. Een dermate verregaande vrijstelling van de luchtvaartmaatschappijen gaat ten koste van de passagiers en is in strijd met het doel van de passagiersrechtenverordening om een hoog niveau van bescherming voor passagiers te waarborgen.

Dergelijke economische overwegingen zijn duidelijk „interne” en geen „externe” redenen. In deze gevallen hebben de luchtvaartmaatschappijen ook „invloed” op de situatie omdat zij onder hun eigen verantwoordelijkheid en vrijwillig besluiten de vlucht te annuleren, zonder daartoe „gedwongen” te worden door externe omstandigheden.

4.

Het is evenmin voldoende dat er op het tijdstip van de annulering van de vlucht sprake is van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de passagiersrechtenverordening. De annulering van de specifieke vlucht moet ook juist het „gevolg” zijn van deze buitengewone omstandigheden en de annulering mag niet te voorkomen zijn geweest door het treffen van redelijke maatregelen. Dit is in het kader van de COVID-19-pandemie mogelijk wanneer bijvoorbeeld de luchthavenbeheerder of de luchtverkeersleiding individuele vluchten annuleert of er sprake is van officiële sluitingen van luchthavens of wettelijke inreisverboden. Voorts blijkt uit overweging 15 van de passagiersrechtenverordening dat „buitengewone omstandigheden” enkel betrekking kunnen hebben op „een specifiek vliegtuig op een specifieke dag”, wat niet het geval is wanneer een passagier niet mag instappen wegens de reorganisatie van vluchten ten gevolge van omstandigheden die (ook) voor andere vluchten gelden. Het begrip „buitengewone omstandigheden” strekt er namelijk toe de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappij te beperken en haar er zelfs van te bevrijden, wanneer de betrokken gebeurtenis ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen. Indien een luchtvaartmaatschappij echter vrijwillig besluit haar vluchten aan te passen wegens een omstandigheid die (ook) voor andere vluchten geldt, kan in geen geval worden aangenomen dat de luchtvaartmaatschappij door deze omstandigheden verplicht was om een specifieke vlucht te annuleren [zie (OMISSIS) arrest van 4 oktober 2012, Finnair Oyj/Timy Lassooy, C-22/11, (OMISSIS) punt 37: instapweigering wegens reorganisatie van het vluchtschema op grond van een staking van de luchtverkeersleiders]. Deze rechtspraak kan waarschijnlijk worden toegepast op de reductie van het vluchtschema in verband met de COVID-19-pandemie.

5.

Voor zover verweerster stelt dat de annulering tevens bedoeld was om de gezondheid van de bemanning te beschermen, slaagt ook dit bezwaar niet. Een annulering om redenen van gezondheid en veiligheid van de bemanning op het werk kan evenmin als een buitengewone omstandigheid worden beschouwd. Om te beginnen zijn de gezondheid en de veiligheid van de bemanning op het werk, die onder de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappij als werkgever vallen, een interne omstandigheid van verweerster en geen „externe omstandigheid”. Verweerster had ook invloed op eventuele verhoogde gezondheidsrisico’s in het kader van de COVID-19-pandemie voor de bemanning en de piloot, aangezien zij passende veiligheidsmaatregelen zou hebben kunnen treffen (HEPA-filters, mondkapjesplicht enzovoort). Indien altijd rekening wordt gehouden met de bescherming van de gezondheid van de bemanning, zou dit er ook toe kunnen leiden dat, bij een uiterst voorzichtige en preventieve aanpak, elke potentiële vlucht reeds zou kunnen worden geannuleerd „om redenen van gezondheidsbescherming”, zonder dat er concrete aanwijzingen zijn. Dit zou echter uiteindelijk een „carte blanche” betekenen omdat er in principe bij elke vliegverbinding – ook los van de coronacrisis – een verhoogd gezondheidsrisico kan bestaan door internationale vluchten met passagiers van verschillende herkomst in een beperkte ruimte.

Aangezien het Hof – voor zover bekend – nog geen uitspraak over deze vragen heeft gedaan, moet het worden verzocht om een prejudiciële beslissing.

[OMISSIS]

[OMISSIS] [nationale procesrechtelijke aspecten]

[OMISSIS] [ondertekeningen]

[OMISSIS]

[OMISSIS] [formaliteiten]