

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-49/22 – 1

Zaak C-49/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

24 januari 2022

Verwijzende rechter:

Landesgericht Korneuburg (Oostenrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

4 januari 2022

Verzoekster in hoger beroep, oorspronkelijk verwerende partij:

Austrian Airlines AG

Verweerder in hoger beroep, oorspronkelijk verzoekende partij:

TW

[OMISSIS]

Het Landesgericht Korneuburg (rechter in tweede aanleg Korneuburg, Oostenrijk) heeft [OMISSIS] als appelrechter in de zaak van verzoekende partij [in eerste aanleg en verwerende partij in hoger beroep; hierna: „verzoeker”)] **TW**, [OMISSIS] tegen verwerende partij [in eerste aanleg en verzoekende partij in hoger beroep; hierna: „verweester”)] **Austrian Airlines AG**, [OMISSIS] Wien-Flughafen (Oostenrijk), [OMISSIS] **wegens betaling van 1 000 EUR** [OMISSIS], naar aanleiding van het hoger beroep van verweester tegen het vonnis van het Bezirksgericht Schwechat (rechter in eerste aanleg Schwechat, Oostenrijk) van 13 april 2021, 26 C 276/20p-12, [OMISSIS] de volgende beslissing gegeven:

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

1) Moeten artikel 5, lid 1, onder a), en artikel 8, lid 1, onder b), 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, aldus worden uitgelegd dat ook een van overheidswege georganiseerde repatriëringsvlucht als een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar de eindbestemming – dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in geval van annulering moet aanbieden – moet worden beschouwd, wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert weliswaar geen recht op vervoer van de passagier in het leven kan roepen, maar de passagier wel voor de vlucht zou kunnen aanmelden en de kosten voor de vlucht zou kunnen dragen, en zij de vlucht op grond van een overeenkomst met de staat uiteindelijk met hetzelfde vliegtuig en op dezelfde vliegtijden uitvoert die voor de oorspronkelijke geannuleerde vlucht waren gepland?

2) Moet artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat een passagier die zich zelf aanmeldt voor een in de eerste vraag beschreven repatriëringsvlucht en daarvoor een verplichte bijdrage in de onkosten aan de staat betaalt, een rechtstreeks uit die verordening voortvloeiende aanspraak op vergoeding van deze kosten heeft jegens de luchtvaartmaatschappij, zelfs indien de kosten niet uitsluitend bestaan uit de loutere kosten van de vlucht?

II [OMISSIS] [schorsing van de procedure]

MOTIVERING

A. Feiten

Verweerster is een Oostenrijkse luchtvaartmaatschappij. Verzoeker en zijn echtgenote beschikten elk over bevestigde boekingen voor de door verweerster uitgevoerde vlucht OS 17, met vertrek vanaf de luchthaven van Wenen (VIE) (Oostenrijk) op 7 maart 2020 naar de luchthaven van Mauritius (MRU), en vlucht OS 18 met vertrek vanaf de luchthaven van Mauritius (MRU) op 20 maart 2020 naar Wenen (VIE). Beide vluchten waren onderdeel van een pakketreis voor verzoekers.

Terwijl vlucht OS 17 volgens de planning werd uitgevoerd, heeft verweerster vlucht OS 18 op 18 maart 2020 geannuleerd als gevolg van de COVID-19-pandemie en de hiermee verband houdende maatregelen van de Oostenrijkse Bondsregering. Hoewel zij beschikte over de contactgegevens van verzoeker en zijn echtgenote, heeft zij geen contact met hen opgenomen en hen dus ook niet gewezen op hun rechten uit artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004. Verzoeker en zijn echtgenote zijn pas op 19 maart 2020 gebeld door de reisorganisator, die hen informeerde over de annulering en een repatriëringsvlucht

die op 20 maart 2020 door het Oostenrijkse ministerie van Buitenlandse Zaken was gepland. Andere lijnvluchten vonden op dit tijdstip niet meer plaats.

Verzoeker en zijn echtgenote hebben zich op de website van het ministerie van Buitenlandse Zaken online geregistreerd voor deze vlucht. Daarvoor betaalden zij voor elk een verplichte bijdrage in de onkosten van 500 EUR aan het ministerie van Buitenlandse zaken. De vlucht werd door verweerster uitgevoerd onder vluchtnummer OS 1024 op dezelfde vliegtijd als was gepland voor vlucht OS 18. Verweerster kon passagiers niet zelf omboeken naar deze repatriëringsvlucht, maar had de passagiers wel op de website van het ministerie van Buitenlandse Zaken kunnen registreren en de kosten kunnen vergoeden. Van de 500 EUR die elke luchtreiziger moest betalen, kreeg verweerster en niet vast te stellen aandeel.

Verzoekers echtgenote heeft haar rechten uit de annulering van vlucht OS 18 aan haar echtgenoot gecedeerd.

B. Argumenten en conclusies van partijen

Verzoeker eiste met zijn vordering van 14 september 2020 aanvankelijk 900 EUR vermeerderd met rente. Hij voerde aan dat vlucht OS 18 weliswaar door verweerster is uitgevoerd, maar met een bedrag van 900 EUR „dubbel is afgerekend”. In een voorbereidend processtuk van 27 januari 2021 heeft verzoeker zijn vordering verhoogd op 1 000 EUR vermeerderd met rente en gesteld dat verweerster vlucht OS 18 weliswaar heeft geannuleerd, maar deze vervolgens „gecamoufleerd als regeringsvliegtuig” toch heeft uitgevoerd, waarvoor de reizigers elk een bedrag van 500 EUR hebben moeten betalen. Vlucht OS 18 is dus uitgevoerd, maar met een bedrag van 500 EUR „dubbel afgerekend”. In strijd met artikel 8, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 heeft verweerster niet alleen verzuimd om een alternatief reisplan aan te bieden of te organiseren, maar heeft zij zelfs nog kosten in rekening gebracht voor het door verzoeker zelf georganiseerde vervoer. Aangezien zij in dit verband haar Unierechtelijke verplichtingen niet is nagekomen, is zij aansprakelijk voor schade die voor verzoeker is ontstaan, omdat hij voor eigen rekening vervangend vervoer en hulp heeft moeten regelen.

Verweerster concludeerde tot afwijzing van de vordering. Zij betwistte deze en betoogde in wezen dat vlucht OS 18 als gevolg van de COVID-19-pandemie moest worden geannuleerd. Verzoeker heeft zijn eindbestemming bereikt door een terughaalactie van het ministerie van Buitenlandse Zaken, waarvoor zij hem zelf geen vergoeding in rekening heeft gebracht. Vlucht OS 18 is geboekt in het kader van een pakketreis. Verzoeker heeft de prijs van het ticket niet aangetoond, zodat de vordering ongegrond is. De reisorganisator heeft geen contactgegevens van verzoeker aan haar meegedeeld. De repatriëringsvlucht is geen andere vlucht in de zin van artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004, omdat het gaat om een tarief dat niet voor het publiek toegankelijk is. Andere lijnvluchten waren niet beschikbaar. De beslissing over wie met de repatriëringsvlucht wordt vervoerd,

lag uitsluitend bij het ministerie van Buitenlandse Zaken, zij zelf kon verzoeker daarom niet omboeken naar deze vlucht.

C. Verloop van de procedure tot nu toe

De **rechter in eerste aanleg** heeft de hoofdsom van de vordering in zijn geheel toegewezen, maar – zonder dat dit werd betwist – een vordering van een gering rentebedrag afgewezen. Hij heeft de hierboven samengevatte feiten vastgesteld en in rechte geconcludeerd dat verweerster vlucht OS 18 heeft geannuleerd en overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 verplicht was om de in artikel 8 van deze verordening bedoelde bijstand te bieden. Indien deze verplichting wordt niet wordt nagekomen, hebben passagiers het recht om een rechtstreeks uit het Unierecht voortvloeiende compensatie te vorderen. Aangezien verweerster de passagiers niet heeft geïnformeerd over de annulering en hun in artikel 8 van verordening nr. 261/2004 geregelde keuzemogelijkheid, is verweerster haar verplichtingen niet nagekomen en aansprakelijk voor de ontstane schade die voor elk 500 EUR bedraagt. De akte van cessie houdt in dat verzoeker de vordering van zijn echtgenote kan instellen. Zelfs indien voor de vordering tot compensatie vereist zou zijn dat de verweerster schuld treft, is dit het geval omdat zij de passagiers niet zelf op de website van het ministerie van Buitenlandse Zaken heeft geregistreerd en de kosten voor de repatriërvlucht niet voor haar rekening heeft genomen.

Verweerster heeft daartegen **hoger beroep** ingesteld. Zij verzoekt om wijziging van de bestreden uitspraak, in die zin dat de vordering wordt afgewezen; subsidiair wordt verzocht om vernietiging van de bestreden uitspraak. Voor zover dit voor de prejudiciële verwijzing relevant is, voert verweerster aan dat haar niet kan worden verweten dat zij schuldig is aan een gedraging die in causaal verband staat met de door de passagiers geleden schade. Zij had geen mogelijkheid om de passagiers om te boeken. Lijnvluchten vonden niet meer plaats en de repatriërvlucht was geen alternatief reisplan in de zin van artikel 8 van verordening nr. 261/2004, omdat zij geen invloed heeft kunnen uitoefenen door passagiers naar deze vlucht om te boeken. De vlucht vormt veeleer een overheidsmaatregel om onderdanen weer naar huis te brengen. Het zou een te grote verruiming van de zorgvuldigheidsplichten van een luchtvaartmaatschappij zijn, indien wordt verlangd dat zij passagiers aanmeldt voor dergelijke vluchten. Het gaat bij de 500 EUR per passagier evenmin om een regulier vervoertarief, maar om een door de Republiek Oostenrijk geheven bijdrage in de onkosten. Ook wanneer zij de passagiers zou hebben gewezen op de repatriërvlucht van het ministerie van Buitenlandse Zaken, hadden zij de bijdrage moeten betalen. Zelfs indien deze betaling toch als schade zou moeten worden aangemerkt, is de schadeveroorzakende gebeurtenis de annulering van vlucht OS 18 geweest. Dat was wederom noodzakelijk als gevolg van de COVID-19-pandemie en kan verweerster niet worden verweten.

Verzoeker concludeert in zijn **antwoord op het beroepschrift** tot afwijzing van het hoger beroep. Hij stelt in wezen dat het oordeel van de rechter in eerste aanleg juist is.

De verwijzende rechter is als **appelrechter** aangezocht om in tweede en laatste aanleg te oordelen over de aanspraken van verzoeker. Hij dient zich daarbij op grond van in het nationale procesrecht vastgestelde bepalingen te beperken tot een onderzoek van rechtsvragen.

D. Rechtsgrondslagen

De verplichting van de luchtvaartmaatschappij tot het verlenen van bijstand vloeit voort uit de volgende bepalingen van verordening nr. 261/2004:

Artikel 5 – Annulering

1. In geval van annulering van een vlucht:
 - a) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 8;

Artikel 8 – Recht op terugbetaling of een alternatief reisplan

1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers de keuze tussen: [...]
 - b) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid;

E. Motivering van de verwijzing

Eerste prejudiciële vraag

Om te beginnen moet worden vastgesteld dat het verlenen van hulp bij de bijstand en repatriëring in noodgevallen als deel van de consulaire bescherming tot de consulaire taken van de Republiek Oostenrijk behoort [§ 3, lid 2, vijfde volzin, KonsG (Konsulargesetz; consulaire wet)]. Daarbij gaat het om een overheidstaak (zie RIS-Justiz RS0132961). De verwerende luchtvaartmaatschappij heeft als contractuele partner van de Republiek Oostenrijk daaraan meegewerkt, maar geen invloed gehad op de beslissing daarvan.

De uitkomst van het geding hangt dus af van de juiste uitlegging van de begrippen „geboden” in artikel 5, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 en „alternatief reisplan” in artikel 8, lid 1, onder b), van deze verordening.

Het begrip „geboden” in artikel 5, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 zou aldus kunnen worden verstaan dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht

uitvoert weliswaar niet verplicht is om het alternatieve reisplan zelf uit te voeren, maar dat zij voor de luchtreiziger een afdwingbaar recht op vervoer jegens een andere luchtvaartmaatschappij moet verschaffen. Dit strookt met de opvatting van sommige auteurs in de rechtsleer dat de luchtvaartmaatschappij moet zorgen voor tickets voor de andere vlucht en deze aan de luchtreiziger ter beschikking moet stellen [OMISSIS]. Een „ticket” is volgens artikel 2, onder f), van verordening nr. 261/2004 een geldig document dat recht geeft op vervoer [...] dat door de luchtvaartmaatschappij of door een door haar erkende agent is uitgegeven of toegestaan.

Dit is in essentie het betoog van verweerster, die zich erop beroept dat zij in het onderhavige geval niet in staat zou zijn geweest om de passagiers een dergelijk recht te verschaffen.

Wanneer de verplichting van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert betrekking heeft op het verschaffen van een recht, maar zij daartoe niet in staat is, zou kunnen worden overwogen dat er, wanneer er geen andere maatregelen worden genomen, zoals in casu de registratie van de passagiers voor een repatriërvlucht, geen sprake is van verzuim om de in artikel 8 van de verordening bedoelde bijstand te bieden en bijgevolg evenmin een aanknopingspunt bestaat voor compensatie in de zin van het arrest van het Hof van 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez e.a. (C-83/10, EU:C:2011:652; hierna: „arrest Sousa Rodríguez e.a.”).

Volgens de verwijzende rechter zijn er evenwel ook argumenten die ervoor pleiten dat de in artikel 8, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 bedoelde verplichting niet is beperkt tot gevallen waarin de luchtvaartmaatschappij een dergelijk recht kan verschaffen.

Eenzijds heeft het Hof met betrekking tot artikel 9, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 geoordeeld dat deze bepaling geen nadere regels bevat aangaande de contractuele betrekkingen die uit de nakoming van deze verplichting kunnen voortvloeien (arrest van 3 september 2020, Niki Luftfahrt, C-530/19, EU:C:2020:635, punt 28; hierna: „Nikki Luftfahrt”). Het Hof concludeerde in dat arrest dat de luchtvaartmaatschappij op grond van het Unierecht niet verplicht is om in te staan voor de verblijfsomstandigheden als zodanig. Aangezien beide bepalingen hetzelfde doel hebben, kan deze conclusie ook worden toegepast op het onderhavige geval. Derhalve lijkt het juist dat de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappij niet ertoe beperkt zijn de passagier een direct recht jegens een derde te verschaffen.

Anderzijds heeft het Hof bij de uitlegging van verordening nr. 261/2004 reeds herhaaldelijk verwezen naar het uit overweging 1 voortvloeiende doel om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen (arresten van 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punten 54 en 58, en 22 april 2021, Australian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punten 26 en 27). De verplichting tot het regelen van een alternatief reisplan bij de

eerste gelegenheid omvat niet alleen de verplichting om dit aan te bieden, maar ook om de kosten daarvoor te dragen. De passagier heeft weliswaar geen verplichting om zelf actief op zoek te gaan naar adequaat alternatief vervoer (arrest van 29 juli 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punt 55), maar doet hij dit toch en kan hij een alternatief reisplan onder vergelijkbare voorwaarden regelen, dat de luchtvaartmaatschappij niet zelf had kunnen organiseren, zou het in strijd zijn met het doel om een hoog niveau van bescherming te waarborgen, wanneer de luchtvaartmaatschappij alleen om die reden ook niet meer verplicht zou zijn om de kosten voor het alternatieve reisplan te dragen.

Ten slotte hangt de beslissing tevens af van het antwoord op de vraag of een van overheidswege georganiseerde repatriërvlucht als „een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden” in de zin van artikel 8, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 moet worden beschouwd.

De verwijzende rechter is dienaangaande van oordeel dat het kenmerk van „vergelijkbare vervoersvoorwaarden” voornamelijk betrekking heeft op de feitelijke omstandigheden van de reis, zoals het gebruikte vervoermiddel, de geplande vertrek- en aankomsttijd en de reisweg. Derhalve valt niet te betwijfelen dat de vlucht die thans aan de orde is onder vergelijkbare voorwaarden is uitgevoerd.

Verweerster is echter van mening dat er geen sprake is van een alternatief reisplan in de zin artikel 8, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004, omdat de repatriërvlucht is uitgevoerd tegen een niet rechtstreeks of indirect voor het publiek toegankelijk tarief en daarom overeenkomstig artikel 3, lid 3, van verordening nr. 261/2004 niet onder deze verordening valt.

Ook dit argument acht de verwijzende rechter niet steekhoudend. Er zij opgemerkt dat artikel 8, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 enkel spreekt van „een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming”. Uit de bepaling kan niet worden afgeleid dat alleen vluchten die zelf onder de verordening vallen, als alternatief reisplan in aanmerking zouden komen. Het Hof heeft weliswaar geoordeeld dat ook een vlucht die overeenkomstig artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004 als alternatief reisplan aan de passagiers wordt aangeboden en door hen wordt aangenomen onder de werkingssfeer van de verordening valt (arrest van 12 maart 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204), maar deze uitspraak betrof een geval waarin de passagiers daadwerkelijk waren omgeboekt naar een andere lijnvlucht. Derhalve kan deze uitspraak niet eenduidig aldus worden opgevat dat een alternatief reisplan steeds de vorm dient aan te nemen van een onder de verordening vallende vlucht.

Tweede prejudiciële vraag

Het Hof heeft reeds geoordeeld dat wanneer een luchtvaartmaatschappij de krachtens artikelen 8 en 9 geldende verplichtingen niet nakomt, de passagiers

compensatie kunnen vorderen op grond van de in dezelfde artikelen vermelde elementen, die niet op nationaal aansprakelijkheidsrecht berust (arrest Sousa Rodríguez e.a., punten 43 e.v.). Voorts heeft het Hof ten aanzien van artikel 9, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 reeds gepreciseerd dat het recht op compensatie van de luchtreiziger wordt bepaald volgens de criteria van noodzakelijkheid, passendheid en redelijkheid (arrest van 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punt 66, en arrest Nikki Luftfahrt, punt 36).

De verwijzende rechter gaat ervan uit dat dezelfde criteria ook moeten worden toegepast op het recht op compensatie bij niet-nakoming van de in artikel 8, lid 1, punt b), van verordening nr. 261/2004 bedoelde verplichting. De luchtvaartmaatschappij zou bijgevolg in een geval als het onderhavige de kosten volledig moeten vergoeden, zelfs indien deze niet uitsluitend betrekking hebben op het vervoer zelf.

De verwijzende rechter acht deze uitlegging in zoverre mogelijk dat zij het meest geschikt is om de door artikel 8, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 nagestreefde doelstelling dat de luchtreiziger zijn eindbestemming zo snel mogelijk bereikt [OMISSIS], te verwezenlijken. Passagiers die om welke reden dan ook adequaat alternatief vervoer konden regelen, dat de luchtvaartmaatschappij feitelijk niet kon organiseren, zouden anders in de situatie kunnen komen dat zij geen gebruik kunnen maken van dat vervoer omdat zij de kosten zelf moeten dragen.

F. Procedurele aspecten

[OMISSIS] [procedurele uiteenzettingen]

[OMISSIS] [schorsing van de procedure]

Landesgericht Korneuburg [OMISSIS]

Korneuburg, 4 januari 2022

[OMISSIS]