

Zaak C-127/20

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

5 maart 2020

Verwijzende rechter:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polen)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

18 februari 2020

Verzoekende partij:

D. Spółka Akcyjna

Verwerende partij:

W. Zrt.

[OMISSIS]

BESLISSING

18 februari 2020

De Sąd Rejonowy w Gliwicach - VII Wydział Gospodarczy (rechter in eerste aanleg, bevoegd in handelszaken Gliwice, Polen), [OMISSIS]

[OMISSIS]

heeft

na op 18 februari 2020 te Gliwice

in raadkamer

kennis te hebben genomen van

de vordering van D. Spółka Akcyjna, gevestigd te W.

tegen W. Zrt., gevestigd te B. (Hongarije)

inzake een betaling

beslist:

Het Hof van Justitie van de Europese Unie wordt verzocht om een prejudiciële beslissing over de hiernavolgende vraag:

Moet artikel 5, lid 3, 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 (PB 2004, L 46, blz. 1) aldus worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij waarvan een vliegtuig een botsing met een vogel heeft gehad, gehouden is om – in het kader van de door haar te treffen redelijke maatregelen – reeds bij de op rotatie gebaseerde planning van haar vluchten voldoende tijd te reserveren voor het uitvoeren van de vereiste veiligheidscontrole?

en in het geval van een ontkennend antwoord:

Moet artikel 5, lid 3, van verordening [nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij waarvan een vliegtuig een botsing met een vogel heeft gehad, gehouden is om als onderdeel van de door haar te treffen redelijke maatregelen dienstroosters of de omvang van de bemanning op een zodanige wijze vast te stellen dat de bemanning onmiddellijk na de uitvoering van de vereiste veiligheidscontrole gereed is voor de uitvoering van haar vliegdiensten, ongeacht de beperkingen van de vlieg- en diensttijden en de rustverplichtingen waarin is voorzien in bijlage III bij verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 [Or. 2] tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering (PB 2012, L 296, blz. 1)?

[OMISSIS]

[Or. 3] MOTIVERING

VOORWERP VAN HET GEDING, RELEVANTE FEITEN

1. Verzoekster D. Spółka Akcyjna, gevestigd te W. (voorheen: P. Spółka Akcyjna, gevestigd te W.), heeft een vordering ingesteld tegen verweerster W. Zrt., gevestigd te B. (voorheen: Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft., gevestigd te Budapest) en heeft daarbij een bedrag gevorderd van 250,00 EUR, vermeerderd met de wettelijke verpagingsrente, ter compensatie in verband met een vertraagde vlucht, krachtens een overeenkomst tot cessie van een vordering van een passagier van vlucht W6 1752, uitgevoerd door de verwerende luchtvaartmaatschappij.
2. Het staat vast dat de oorspronkelijke schuldeiser, B. K., met W. een luchtvervoersovereenkomst heeft gesloten op grond waarvan hij op 4 oktober

2017 van Turku naar Gdańsk is gevlogen (vluchtnummer: W6 1752, verbinding: TKU-GDN). De vlucht is vertrokken met een vertraging van meer dan 10 uur ten opzichte van de geplande vertrektijd (STD).

3. De primaire oorzaak van de vertraging was het feit dat het vliegtuig waarmee de vlucht moest worden uitgevoerd (registratienummer: HA-LXK) in botsing was gekomen met een vogel. Dit vliegtuig werd door de luchtvaartmaatschappij gebruikt om in een rotatiesysteem vluchten uit te voeren. De botsing met de vogel heeft zich voorgedaan tijdens de vlucht met nummer W6 1751 (verbinding: GDN-TKU), die onmiddellijk was voorafgegaan aan de hierboven beschreven vlucht met nummer W6 1752. Volgens het door de luchtvaartmaatschappij gehanteerde rotatiesysteem moest tussen vlucht W6 1751 en vlucht W6 1752 een pauze van 35 minuten worden gehouden om het vliegtuig gereed te maken voor de terugvlucht (TAT - turn-around time). Dit was het tijdsverschil tussen de geplande aankomsttijd van vlucht W6 1751 (09:30 UTC) en de geplande vertrektijd van vlucht W6 1752 (10:05 UTC).
4. Ten gevolge van de botsing tussen het vliegtuig en de vogel moest er een veiligheidscontrole (technische inspectie) worden uitgevoerd om de eventuele schade aan het vliegtuig op te sporen en om na te gaan of het vliegtuig zich ondanks de botsing in een dusdanige technische staat bevond dat de volgende vlucht kon worden uitgevoerd. In de loop van de door de botsing veroorzaakte vertraging en de daarop volgende technische inspectie is de tijdsspanne waarin de bemanning vliegdiens ten mocht uitvoeren verstreken. Vóór hervatting van de dienst moest een rusttijd van 10 uur worden aangehouden. Tijdens deze rusttijd was het reeds gecontroleerde vliegtuig technisch geschikt om de vlucht uit te voeren. De vertraagde vlucht is pas na de rusttijd uitgevoerd.
5. Een van de redenen die de verwerende luchtvaartmaatschappij heeft aangevoerd ter betwisting van haar aansprakelijkheid is dat de vertraging van de vlucht het gevolg was van buitengewone omstandigheden die zij niet had kunnen vermijden, ook al had zij alle redelijke maatregelen getroffen. Het geschil tussen partijen heeft zich in dit verband toegespitst [Or. 4] op de vraag of de redelijke maatregelen die een luchtvaartmaatschappij moet treffen om buitengewone omstandigheden of de gevolgen daarvan te voorkomen, ook inhouden dat moet worden geanticipeerd op potentiële en voorzienbare gebeurtenissen en dat de normale activiteiten van de vliegtuigexploitant daaraan moeten worden aangepast.

TOEPASSELIJKE BEPALINGEN VAN NATIONAAL RECHT EN VAN UNIERECHT

6. 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 (PB 2004, L 46, blz. 1):

Artikel 5

Annulering

1. In geval van annulering van een vlucht:

[...]

c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij

[...]

3. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is 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.

[...]

Artikel 7

Recht op compensatie

1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1500 km; [...]

- 7.** Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB 2018, L 212, blz. 1):

Artikel 32

Gedelegeerde bevoegdheden

[Or. 5] *1. Wat betreft de in artikel 2, lid 1, onder b), bedoelde luchtvaartuigen, niet zijnde onbemande luchtvaartuigen, alsmede de bemanning van en de vluchtuitvoeringen met die luchtvaartuigen, is de Commissie gemachtigd om gedelegeerde handelingen vast te stellen overeenkomstig artikel 128, teneinde gedetailleerde regels in te voeren met betrekking tot:*

a) de voorwaarden waaraan de in artikel 30, lid 1, bedoelde exploitanten en hun bemanningsleden moeten voldoen met betrekking tot de beperkingen van de vlieg- en diensttijd, alsmede de rustverplichtingen voor bemanningsleden; [...]

8. Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB 2012, L 296, blz. 1):

ORO.FTL.100

Toepassingsgebied

In dit subdeel zijn de vereisten vastgesteld waaraan een exploitant en zijn bemanningsleden dienen te voldoen wat betreft vlieg- en diensttijdbeperkingen en rustverplichtingen voor bemanningsleden.

ORO.FTL.105

Definities

Voor de toepassing van dit subdeel wordt verstaan onder:

[...]

11) „dienstperiode”: de periode die aanvangt wanneer een bemanningslid zich op instructie van de exploitant meldt voor een dienst of deze aanvangt, en die eindigt zodra het bemanningslid vrij is van alle taken, met inbegrip van taken na de beëindiging van de vlucht;

12) „vluchtdienstperiode (FDP)”: een periode die aanvangt wanneer een bemanningslid zich moet melden voor een dienst, die een sector of een reeks sectoren kan omvatten, en die eindigt wanneer het vliegtuig uiteindelijk tot stilstand komt en de motoren zijn uitgeschakeld, aan het einde van de laatste sector waarin het bemanningslid als bemanningslid werkzaam is;

[...]

21) „rustperiode”: een doorlopende, ononderbroken en afgebakende periode na en/of vóór een dienst waarin een bemanningslid vrij is van alle taken, paraatheidsdienst en reservedienst;

[...]

25) „paraatheidsdienst”: een van tevoren gemelde en gedefinieerde periode waarin een bemanningslid in opdracht van de exploitant beschikbaar dient te zijn voor het ontvangen van een opdracht voor een vlucht, een positionering of een andere taak zonder tussentijdse rustperiode;

ORO.FTL.110

[Or. 6] Verantwoordelijkheden van de exploitant

De exploitant:

[...]

b) zorgt ervoor dat de vluchtdienstperioden zo gepland worden dat de bemanningsleden niet dermate vermoeid raken dat zij niet meer onder alle omstandigheden op een bevredigend veiligheidsniveau te kunnen functioneren; [...]

g) biedt rustperioden die de bemanningsleden in staat stellen de effecten van vorige diensten te boven te komen, zodat zij uitgerust zijn voor de aanvang van de volgende vliegdienstperiode;

[...]

i) zorgt ervoor dat vluchtdiensten zo worden gepland dat zij binnen de toegestane vluchtdienstperiode kunnen worden voltooid, rekening houdend met de noodzakelijke tijd voor de aan de vlucht voorafgaande werkzaamheden, de sector en de omdraaitijd; [...]

JURIDISCHE TWIJFELS EN RELEVANTIE DAARVAN VOOR DE BESLISSING

9. In het arrest van 23 oktober 2012 in de gevoegde zaken C-581/10 en C-629/10, *Nelson e.a.*, EU:C:2012:657, heeft het Hof van Justitie van de Europese Unie de artikelen 5, 6 en 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 aldus uitgelegd dat passagiers van een vertraagde vlucht uit hoofde van artikel 7 recht hebben op compensatie wanneer zij wegens deze vlucht drie uur of meer tijdverlies lijden, dat wil zeggen wanneer zij drie uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd of later hun eindbestemming bereiken.
10. In de daarop volgende uitspraken in prejudiciële verwijzingen heeft het Hof bevestigd dat een luchtvaartmaatschappij zich van haar aansprakelijkheid kan bevrijden wanneer zij aantoont dat een technisch probleem met een vliegtuig voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (zie bijvoorbeeld arresten van 19 november 2009, *Sturgeon*, C-402/07 en C-432/07, e.a., EU:C:2009:716, en 22 december 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771).
11. Voorts is reeds verduidelijkt dat de bepalingen van het gemeenschapsrecht aldus moeten worden uitgelegd dat het begrip „buitengewone omstandigheden” in de

zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 ook gebeurtenissen omvat waarbij een vliegtuig in botsing komt met een vogel, zodat er een technische inspectie van het vliegtuig moeten worden uitgevoerd, ongeacht of deze gebeurtenissen daadwerkelijk schade hebben toegebracht aan het vliegtuig (arrest van 4 mei 2017, C-315/15, Pešková en Peška, EU:C:2017:342). **[Or. 7]**

12. In die laatste zaak heeft de nationale rechter het Hof een aantal prejudiciële vragen voorgelegd en onder meer verzocht om beantwoording van de in de rechtspraak vaak voorkomende vraag of een luchtvaartmaatschappij gehouden is om in het kader van de door haar te treffen redelijke maatregelen reeds bij de planning van haar vluchten in het kader van een rotatiesysteem voldoende tijd te reserveren voor het uitvoeren van de vereiste veiligheidscontroles (punt 55 van de motivering van het arrest). Gelet op de feiten van deze zaak (vertraging die is veroorzaakt door andere factoren dan alleen de planning van vluchten in het kader van een rotatiesysteem), was de oplossing van het voorgelegde probleem uiteindelijk niet relevant voor de uitkomst daarvan, zodat het Hof heeft geweigerd de gestelde vraag te beantwoorden (punten 56 en 57 van de motivering van het arrest).
13. Deze rechtsvraag, waarvan het kader vrij nauwkeurig door het Hof is vastgesteld (zonder dat de vraag evenwel bindend is opgelost), alsmede de daarmee verband houdende rechtsonzekerheid, spelen opnieuw in een rechtszaak, zodat de indiening van een verzoek om een prejudiciële beslissing met de hierboven in punt 1 beschreven vraag is gerechtvaardigd.
14. Bij de nationale rechter is twijfel gerezen over de omvang van de verplichting van de luchtvaartmaatschappijen door de [Uniewetgever] om in buitengewone omstandigheden (bij botsingen tussen een vliegtuig en een vogel) maatregelen te treffen onder voorwaarden die, in het geval zich dergelijke omstandigheden voordoen, voor de betrokken luchtvaartmaatschappij technisch en economisch haalbaar zijn. In de onderzochte situatie zou dit betekenen dat reeds bij de planning van vluchten in het kader van een rotatiesysteem voldoende tijd wordt gereserveerd om een vliegtuig na een botsing met een vogel aan een technische controle te onderwerpen zonder dat de passagiers daardoor al te grote vertragingen ondervinden.
15. In een poging om deze vraag vanuit een breder perspectief te bekijken – wat ook blijkt uit de tweede prejudiciële vraag – verzoekt de nationale rechter het Hof om uitlegging van bovengenoemde Unierechtelijke bepalingen alsmede om een antwoord op de vraag in hoeverre een luchtvaartmaatschappij reeds bij de planning van haar activiteiten rekening dient te houden met secundaire maar voorspelbare en potentieel kwantificeerbare maatregelen ten opzichte van onvoorspelbare, buitengewone omstandigheden die niet hadden kunnen worden voorkomen.
16. De uitspraken die het Hof tot dusver heeft gedaan maken het weliswaar mogelijk algemene regels op te stellen voor de beoordeling van de capaciteit van luchtvaartmaatschappijen om economische en technische maatregelen te treffen

met het oog op de voorkoming van vluchtvertragingen (arresten van 12 mei 2011, **[Or. 8]** C-294/10, Andrejs Eglītis e.a., EU:C:2011:303, en 22 december 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771), maar nemen de twijfels op dit gebied niet in voldoende mate weg.

17. Voorts heeft de nationale rechter in de voorliggende zaak bijzondere twijfels over de in de communautaire rechtspraak aan de orde gestelde (maar niet nader besproken) en aan de luchtvaartmaatschappijen opgelegde verplichting om gebruik te maken van alle personele middelen waarover zij beschikken en die vanuit bedrijfsoogpunt niet onhaalbaar zijn, om situaties te vermijden waarin dergelijke omstandigheden tot al te lange vluchtvertragingen zouden leiden. Het hanteren van een restrictief uitleggingsmodel, zoals in de loop van de procedure door verzoeker is voorgestaan, zou luchtvaartmaatschappijen bij voorbaat de mogelijkheid te ontnemen zich te beroepen op een rustperiode voor de vliegtuigbemanning in het geval die in een oorzakelijk verband met buitengewone omstandigheden staat en een vluchtvertraging daardoor wordt verlengd. In dat geval zou terecht kunnen worden aangevoerd dat, aangezien de geoorloofde limieten van de dienstperiode en van de periode voor de verrichting van vliegdiens ten geregeld zijn door de algemeen geldende wetgeving en de luchtvaartmaatschappijen verplicht zijn om deze in aanmerking te nemen bij het opstellen van hun dienstplannen, zij eveneens dienen te voorzien in reservepersoneel voor het geval van een eventuele vertraging van één van hun vluchten, aangezien het bij het plannen en organiseren van hun activiteiten mogelijk is te anticiperen op de vertraging van een vlucht, ongeacht de oorzaak daarvan. Het risico van het niet in acht nemen hiervan zou in dat geval voor rekening van de luchtvaartmaatschappijen komen. Het lijkt evenwel ook normatief toelaatbaar om, zoals verwerende partij heeft gedaan, een andere rechtsopvatting te verdedigen en luchtvaartmaatschappijen vrij te stellen van de verplichting om reservepersoneel voor een vliegtuig gereed te houden. Anders zouden de aan de luchtvaartmaatschappijen opgelegde verplichtingen in de buurt komen van de eis om in iedere luchthaven waar zij luchtvervoer aanbieden te voorzien in een bijkomende personeelsbezetting die in staat is om de activiteiten van het personeel van een vertraagde vlucht over te nemen, wat eventueel alsnog ontoereikend kan blijken wanneer op één plek en binnen eenzelfde tijdsbestek sprake is van meerdere vluchten die als gevolg van buitengewone omstandigheden vertraging hebben opgelopen.
18. Er zij op gewezen dat de genoemde twijfels, die betrekking hebben op beide prejudiciële vragen, in de rechtspraak van de nationale rechterlijke instanties op uiteenlopende wijze worden opgelost. In vergelijkbare feitelijke omstandigheden hebben de nationale rechterlijke instanties, ook binnen één enkele rechterlijke instantie en zelfs binnen één en dezelfde kamer, elkaar uitsluitende juridische beoordelingen gemaakt, die hebben geresulteerd in verschillende uitspraken in feitelijk en rechtens vergelijkbare zaken [OMISSIS] [verwijzing naar nationale rechtspraak]. **[Or. 9]**

19. De uiteengezette twijfels en de daarmee gepaard gaande verschillen in de rechtspraak geven aan dat het Hof het Unierecht dient uit te leggen zodat de nationale rechterlijke instanties bij de toepassing van de rechtsorde van de verschillende lidstaten de rechtszekerheid en de uniformiteit van deze toepassing kunnen waarborgen.

[OMISSIS]

WERKDOCUMENT