

## Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-308/21 - 1

**Zaak C-308/21**

### **Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

14 mei 2021

**Verwijzende rechter:**

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4, Portugal)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

25 januari 2021

**Verzoekende partijen:**

KU

OP

GC

**Verwerende partij:**

SATA International – Azores Airlines SA

---

**Tribunal Judicial da Comarca dos Açores**

**Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4**

**(rechter in eerste aanleg Azoren – lokale burgerlijke rechter van Ponta Delgada – rechtbank nr. 4, Portugal)**

[OMISSIS]

Vordering volgens de normale procedure

[OMISSIS]

***Verzoek om een prejudiciële beslissing van het Hof van Justitie van de Europese Unie – Artikel 94 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie van de Europese Unie***

\*

***1) Samenvatting van het voorwerp van het geding en van de relevante feiten***

In de onderhavige zaak, waarin drie afzonderlijke procedures zijn gevoegd, hebben de drie verzoekers vliegtickets gekocht voor twee vluchten op 10 mei 2017 tussen de luchthaven van Lissabon en de autonome regio Azoren (eilanden São Miguel en Pico). Een van de vluchten werd geannuleerd, waarna de verzoeker die voor die vlucht een ticket had, een alternatieve vlucht kreeg aangeboden; de andere vlucht vertrok met vertraging. In alle gevallen bereikten verzoekers hun bestemming met meer dan drie uur vertraging ten opzichte van het oorspronkelijke vluchtschema.

De oorzaak van de vertraging was een plotselinge, onverwachte storing in het brandstofvoorzieningssysteem op de luchthaven van Lissabon die zich vanaf 13.19 uur op voornoemde datum voordeed. Deze omstandigheid dwong tot een reorganisatie van alle vanuit Lissabon verrichte luchtvaartactiviteiten, niet alleen die van de luchtvaartmaatschappij, en tot het uitvoeren van transporten vanuit de brandstofcentra van nabijgelegen luchthavens om het probleem te ondervangen. Opgemerkt zij dat uit de vastgestelde feiten blijkt dat het brandstofvoorzieningssysteem op de luchthaven van Lissabon niet wordt beheerd door de luchthaven zelf, maar door een derde entiteit.

De vraag die wordt opgeworpen is of de omstandigheid dat een vlucht met meer dan drie uur vertraagd is of geannuleerd wordt als gevolg van een storing in de brandstofvoorziening op de luchthaven van herkomst, als een „**buitengewone omstandigheid**” in de zin van **artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004** kan worden aangemerkt wanneer die luchthaven verantwoordelijk is voor het beheer van het brandstofvoorzieningssysteem.

\*

De **relevante feiten** in de onderhavige zaak zijn de volgende:

**a.1) Procedure 957/20.5T8PDL**

1. Verzoeker KU heeft een ticket met reserveringsnummer NM8E8P gekocht voor de op 10 mei 2017 door verweerster uit te voeren vluchten S4321 en SP107, met vertrek vanaf de luchthaven van Lissabon (LIS) om 12.50 uur en geplande aankomst op de luchthaven van Santa María (Azoren) (SMA) om 19.15 uur (lokale tijd), met een tussenstop op de luchthaven van Ponta

Delgada (Azoren) (PDL), waar verzoeker om 14.15 uur zou aankomen en om 18.45 uur (lokale tijd) weer zou vertrekken.

2. Verzoeker checkte in voor de vlucht en ging aan boord.
3. Vlucht S4321 arriveerde om 19.30 uur op zijn bestemming, de luchthaven van Ponta Delgada (Azoren) (PDL), waardoor verzoeker vlucht SP107 miste.
4. De afstand tussen Lissabon en Santa María bedraagt 1 407,62 km.

**a.2) Procedure 963/20.0T8PDL**

5. Verzoeker GC heeft een ticket met reserveringsnummer NW53AK gekocht voor de op 10 mei 2017 door verweerster uit te voeren vlucht S4321, met vertrek vanaf de luchthaven van Lissabon (LIS) om 12.50 uur en geplande aankomst op de luchthaven van Ponta Delgada (Azoren) (PDL) om 14.15 uur (lokale tijd).
6. Verzoeker checkte in voor de vlucht en ging aan boord.
7. De vlucht liep vertraging op en arriveerde op de luchthaven van Ponta Delgada (Azoren) (PDL) om 19.30 uur, dat wil zeggen met een vertraging van 5 uur en 15 minuten ten opzichte van het oorspronkelijke vluchtschema.
8. De afstand tussen Lissabon en Ponta Delgada bedraagt 1 422,09 km.

**a.3) Procedure 961/20.3T8PDL**

9. Verzoeker OP heeft een ticket met reserveringsnummer 6I9R8M gekocht voor de op 10 mei 2017 door verweerster uit te voeren vlucht S4142, met vertrek vanaf de luchthaven van Ilha do Pico (Azoren) (PIX) om 17.35 uur en geplande aankomst op de luchthaven van Lissabon (LIS) om 21.05 uur (lokale tijd).
10. Vlucht S4142 werd door verweerster geannuleerd.
11. Na deze annulering kreeg verzoeker vlucht S4136 aangeboden als alternatieve vlucht, met vertrek om 21.25 uur vanaf de luchthaven van Terceira [(Azoren)] (TER) en aankomst op de luchthaven van Lissabon (LIS), op 10 mei 2017.
12. De afstand tussen Ilha do Pico en Lissabon bedraagt 1 662,34 km.

**a.4) Verweer van verweerster**

13. Op 10 mei 2017 deed zich vanaf 13.19 uur een storing in het brandstofvoorzieningssysteem van de luchthaven van Lissabon voor.

14. De storing was plotseling en onverwacht.
15. Deze omstandigheid dwong tot een reorganisatie van alle vanuit Lissabon verrichte luchtvaartactiviteiten, niet alleen die van verweerster, en tot het uitvoeren van transporten vanuit de brandstofcentra van nabijgelegen luchthavens om het probleem te ondervangen.
16. Het brandstofvoorzieningssysteem op de luchthaven van Lissabon wordt niet beheerd door de luchthaven zelf, maar door een derde entiteit.
17. Vlucht S4321 moest worden uitgevoerd via de route Lissabon-Porto-Ponta Delgada.
18. Gezien de onmogelijkheid om vlucht S4143 uit te voeren, die de route Lissabon-Ilha do Pico had moeten afleggen, was het vliegtuig op het geplande tijdstip voor de terugvlucht S4142 (Ilha do Pico-Lissabon) niet in Pico.

\*

2) *Strekking van de nationale bepalingen die van toepassing zijn op dit geding en, in voorkomend geval, relevante nationale rechtspraak*

Aangezien het in casu gaat om de toepassing van een **Europese verordening, namelijk verordening (EG) nr. 261/2004 van 11 februari 2004**, zijn er geen relevante nationale bepalingen.

Niettemin bestaat er in de rechtspraak op nationaal niveau een zekere mate van unanimité over de kwalificatie van de hierboven beschreven omstandigheden als „**buitengewone omstandigheden**” in de zin van **artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004**, welke kwalificatie bij de verwijzende rechter vragen oproept om redenen die hierna worden uiteengezet.

In de **procedures nrs. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL en 955/20.9T8PDL**, die betrekking hadden op dezelfde vluchten en door twee verschillende rechters zijn behandeld, is geoordeeld dat de luchtvaartmaatschappij niet verplicht was de in **artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004** genoemde compensatie te betalen.

\*

### 3) *Motivering van de vraag van de verwijzende rechter betreffende de uitlegging of de geldigheid van bepaalde Unierechtelijke bepalingen*

In casu heeft de verwijzende rechter ernstige twijfels over de uitlegging van het begrip „buitengewone omstandigheden” zoals bedoeld in **artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004** in verband met de hierboven uiteengezette feiten en in het licht van de rechtspraak van het Hof van Justitie over deze bepaling.

In het arrest **Wallentin-Hermann (C-549/07)**<sup>1</sup> heeft het Hof allereerst verwezen naar **overweging 14** van de verordening, waarin de uitleggingsregel is geformuleerd dat de verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen die verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van een vlucht moeten worden beperkt of uitgesloten in gevallen waarin een gebeurtenis het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden, tot welke omstandigheden specifiek **weersomstandigheden die de uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen**, worden gerekend. Niettemin heeft het Hof de regel restrictief uitgelegd, in de zin dat de buitengewone omstandigheden die in overweging 14 als voorbeelden worden genoemd slechts als buitengewoon kunnen worden aangemerkt indien zij betrekking hebben op een gebeurtenis die *niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis* (punten 15-34, en in het bijzonder **punten 22 en 23**). Het is de moeite waard om de zeer duidelijke redenering in het arrest in kwestie te lezen:

19. *Zoals blijkt uit punt 12 van de considerans en uit artikel 5 van verordening nr. 261/2004 heeft de gemeenschapswetgever de overlast en het ongemak voor de passagiers als gevolg van het annuleren van vluchten willen verminderen door de luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen deze vooraf aan te kondigen en, in bepaalde omstandigheden, alternatief vervoer aan te bieden dat aan bepaalde voorwaarden voldoet. Wanneer de genoemde vervoerders deze maatregelen niet kunnen treffen, wil de gemeenschapswetgever dat zij de passagiers compensatie betalen, tenzij de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.*

20. *In deze context is het duidelijk dat waar artikel 5, lid 1, sub c, van verordening nr. 261/2004 het beginsel van een recht op compensatie van de passagiers bij annulering van hun vlucht vastlegt, lid 3 van hetzelfde artikel, waarin de omstandigheden worden vastgesteld waarin de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert niet verplicht is deze*

<sup>1</sup> Arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:71).

**compensatie te betalen, moet worden beschouwd als een afwijking van dit beginsel. Laatstgenoemde bepaling moet dus strikt worden uitgelegd.**

21 Dienaangaande heeft de gemeenschapswetgever, zoals blijkt uit punt 14 van de considerans van verordening nr. 261/2004, erop gewezen dat **dergelijke omstandigheden zich met name kunnen voordoen** in gevallen van politieke onstabieleit, **weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen**, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

22 Uit deze vermelding in de considerans van verordening nr. 261/2004 blijkt dat **de gemeenschapswetgever niet van mening was dat deze gebeurtenissen, waarvan de lijst overigens niet exhaustief is, zelf uitzonderlijke omstandigheden zijn, maar slechts dat zij tot dergelijke omstandigheden kunnen leiden**. Hieruit vloeit voort dat niet alle omstandigheden die met dergelijke gebeurtenissen gepaard gaan noodzakelijkerwijs verschoningsgronden zijn voor de in artikel 5, lid 1, sub c, van deze verordening opgenomen verplichting om compensatie te betalen.

23 Ofschoon de gemeenschapswetgever „onverwachte vliegveiligheidsproblemen [...] die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering” in de genoemde lijst heeft opgenomen, en een technisch probleem bij een luchtvaartuig als een dergelijk probleem kan worden beschouwd, **neemt dit niet weg dat de omstandigheden die een dergelijk voorval vergezellen alleen dan als „uitzonderlijk” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kunnen worden aangemerkt wanneer zij verband houden met een gebeurtenis die, net als die welke in punt 14 van de considerans van deze verordening zijn opgesomd, niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis**.

Zoals uit deze punten kan worden opgemaakt, is het Hof van oordeel dat **artikel 5, lid 3, van de verordening restrictief dient te worden uitgelegd** om het niveau van bescherming van passagiers te verhogen. De in overweging 14 bedoelde omstandigheden moeten op zichzelf niet worden beschouwd als „buitengewone omstandigheden”, maar als omstandigheden die als buitengewoon kunnen worden aangemerkt mits zij niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en zij wegens hun aard of oorsprong ontsnappen aan de daadwerkelijke controle van de luchtvaartmaatschappij. In voornoemde zaak was het Hof de opvatting toegedaan dat technische problemen die zijn vastgesteld tijdens het onderhoud van luchtvaartuigen of die het gevolg zijn van onvolkomenheden bij dat onderhoud als zodanig geen „uitzonderlijke

omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kunnen vormen (punt 25).

In het arrest **McDonagh (C-12/11)**<sup>2</sup> heeft het Hof van Justitie de in het vorige punt uiteengezette rechtspraak verder ontwikkeld en verklaard dat het begrip „buitengewone omstandigheden” in de omgangstaal letterlijk betrekking heeft op omstandigheden „buiten het gewone om”. In de context van het luchtvervoer betekent het begrip **een gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis**. Daar voegde het Hof aan toe dat het begrip betrekking heeft op alle omstandigheden die aan de controle van de luchtvaartmaatschappij ontsnappen, ongeacht de aard en de ernst van deze omstandigheden. In deze zaak kwam het Hof tot het oordeel dat de uitbarsting van de Eyjafjallajökull-vulkaan en de daarop volgende sluiting van een deel van het Europese luchtruim onder het begrip „buitengewone omstandigheden” vielen (**punten 26-34**).

In het arrest **Van der Lans (C-257/14)**<sup>3</sup> heeft het Hof van Justitie verklaard dat **de uitzondering die is voorzien in artikel 5, lid 3, van de verordening restrictief moet worden uitgelegd** en dat technische problemen met vliegtuigen slechts in zeer beperkte omstandigheden als „buitengewoon” kunnen worden aangemerkt. Dit is met name het geval wanneer de fabrikant van de toestellen waaruit de vloot van de betrokken luchtvaartmaatschappij is samengesteld, of een bevoegde autoriteit, zou bekendmaken dat deze toestellen – die reeds in dienst zijn – een verborgen fabricagefout vertonen die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid. Hetzelfde geldt voor luchtvaartuigen die worden beschadigd door sabotage of terrorisme. In deze zaak heeft het Hof verklaard dat **een voortijdig defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig geen onverwachte gebeurtenis vormt die aan de daadwerkelijke controle van de luchtvaartmaatschappij ontsnapt, maar inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij** (**punten 32-49**).

In de beschikking **Siewert (C-394/14)**<sup>4</sup> heeft het Hof van Justitie verklaard dat de botsing van een mobiele vliegtuigtrap van een luchthaven met een vliegtuig geen voorval is dat kan worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” op grond waarvan de luchtvaartmaatschappij kan worden vrijgesteld van haar verplichting om de luchtreizigers compensatie te betalen bij een langdurige vertraging van een vlucht die door dit vliegtuig wordt uitgevoerd (**punten 12-23**).

<sup>2</sup> Arrest van 31 januari 2013 McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

<sup>3</sup> Arrest van 17 september 2015, Van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

<sup>4</sup> Beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

In het arrest **[Pešková en Peška] (C-315/15)**<sup>5</sup> heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat zelfs indien de aanvaring van het luchtvaartuig met een vogel als een „*buitengewone omstandigheid*” kan worden aangemerkt, de omstandigheid dat de annulering van de vlucht te wijten was aan het feit dat de luchtvaartmaatschappij de veiligheidscontrole van het toestel niet aan een naar behoren gekwalificeerde technicus wenste toe te vertrouwen, maar een vertrouwde technicus liet komen om een tweede veiligheidscontrole te verrichten, uitsloot dat er sprake was van „*buitengewone omstandigheden*” in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening (**punten 18-26**).

Meer recentelijk heeft het Hof van Justitie in het arrest **Krüsemann e.a. (C- 195/17, C- 197/17 t/m C- 203/17, C- 226/17, C- 228/17, C- 254/17, C- 274/17, C- 275/17, C- 278/17 t/m C- 286/17 en C- 290/17 t/m C- 292/17)**<sup>6</sup> geoordeeld dat een „**wilde staking**” van vliegend personeel geen „*buitengewone omstandigheid*” vormt die de luchtvaartmaatschappij kan bevrijden van haar verplichting om compensatie te betalen in geval van annulering of langdurige vertraging van een vlucht. Het Hof kwam tot de slotsom dat de spontane afwezigheid van een aanmerkelijk deel van het vliegend personeel (een „wilde staking”, zoals aan de orde in die zaak) niet onder het begrip „*buitengewone omstandigheden*” valt omdat het gewoon is dat luchtvaartmaatschappijen in de uitoefening van hun bedrijf kunnen worden geconfronteerd met onenigheid of zelfs conflicten met de leden van hun personeel of een deel van dat personeel. Bijgevolg moeten de risico’s die voortvloeien uit de sociale gevolgen die met [herstructurerings]maatregelen gepaard gaan, worden geacht inherent te zijn aan de uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij (**punten 29-49**).

Zoals gemakkelijk kan worden afgeleid uit deze kleine selectie van rechtspraak, heeft het Hof van Justitie dus reeds verklaard dat situaties zoals **a)** technische problemen die aan het licht zijn gekomen tijdens het onderhoud van luchtvaartuigen of als gevolg van onvolkomenheden bij dat onderhoud, **b)** een voortijdig defect van sommige onderdelen van een luchtvaartuig, **c)** de botsing van een mobiele vliegtuigrap van een luchthaven met een vliegtuig, **d)** het gebrek aan vertrouwen in een naar behoren gekwalificeerde technicus om veiligheidscontroles van het luchtvaartuig uit te voeren, en **[e)]** een „wilde staking” door vliegend personeel, geen „*buitengewone omstandigheden*” vormen in de zin van **artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004**, gelet op de restrictieve uitlegging die aan de bepaling is gegeven en de doelstelling om het niveau van de consumentenbescherming te verhogen.

<sup>5</sup> Arrest van 4 mei 2017, **[Pešková en Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342)**.

<sup>6</sup> Arrest [van 17 april 2018,] **Krüsemann e.a. (gevoegde zaken C- 195/17, C- 197/17 t/m C- 203/17, C- 226/17, C- 228/17, C- 254/17, C- 274/17, C- 275/17, C- 278/17 t/m C- 286/17 en C- 290/17 t/m C- 292/17, EU:C:2018:258)**.



Concreet betwijfelt de verwijzende rechter sterk of een situatie als hierboven uiteengezet **niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij**, gelet op de in de rechtspraak van het Hof van Justitie ontwikkelde uitlegging.

Bijgevolg vraagt deze rechter zich af of, gezien de omstandigheden in casu, een situatie als aan de orde in het geding onder het begrip „**buitengewone omstandigheden**” in de zin van **overweging 14** en **artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004** valt.

Aangezien het hier volgens het nationale recht een beslissing betreft die op grond van het in geding zijnde bedrag niet vatbaar is voor beroep, is deze rechter verplicht een verzoek om een prejudiciële beslissing in te dienen.

Gelet op een en ander moet de volgende prejudiciële vraag worden voorgelegd aan het Hof van Justitie:

\*

*„Kan de omstandigheid dat een vlucht met meer dan drie uur vertraagd is of geannuleerd wordt als gevolg van een storing in de brandstofvoorziening op de luchthaven van herkomst, worden aangemerkt als een ‚buitengewone omstandigheid’ in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 wanneer die luchthaven verantwoordelijk is voor het beheer van het brandstofvoorzieningssysteem?”*

\*

[OMISSIS]

[verdere verloop van de procedure]