

Zaak C-37/21

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

22 januari 2021

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Hamburg (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

30 december 2020

Verzoekster:

flightright GmbH

Verweerster:

Ryanair DAC, voorheen Ryanair Ltd

Verzoek om een prejudiciële beslissing

in de zaak 22 a C 22/02 bij het Amtsgericht Hamburg (rechter in eerste aanleg Hamburg, Duitsland)

[OMISSIS] overeenkomstig artikel 267 VWEU

aan het Hof van Justitie van de Europese Unie

1. Motivering van het verzoek om een prejudiciële beslissing

Bij het Amtsgericht Hamburg worden steeds opnieuw gedingen aanhangig gemaakt over de toepassing van verordening (EG) nr. 261/2004 waarin partijen het oneens zijn over de vraag of een uitstel van startklaring door de luchtverkeersleiding reeds als zodanig een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, ervan vormt, zonder dat het uitmaakt of dit uitstel van startklaring op zijn beurt al dan niet is toe te schrijven aan een buitengewone omstandigheid. Deze vraag rijst met name ook wanneer een uitstel van startklaring is toe te schrijven aan de heersende weersomstandigheden op de luchthaven, zonder dat deze weersomstandigheden op hun beurt kunnen worden aangemerkt als buitengewoon voor de regio en het seizoen. In het licht van de herhaaldelijk

rijzende geschillen over deze kwestie in een rechtsgebied zoals Hamburg gaat de verwijzende rechter ervan uit dat deze rechtsvragen momenteel ook aan de orde zijn in een groot aantal zaken in rechtsgebieden met grote luchthavens, zowel in de Bondsrepubliek Duitsland als in geheel Europa. Derhalve acht de verwijzende rechter het nuttig dat het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”) zich uitspreekt over deze uitleggingsvraag met betrekking tot artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 teneinde in geheel Europa rechtsduidelijkheid voor de toekomst te verschaffen.

2. Feiten van het hoofdgeding

2.1. Langdurige vertraging van vier uur en veertig minuten

Partijen in het geding zijn Ryanair DAC en fliightright GmbH, laatstgenoemde als gesubrogeerde in de rechten van de passagiers Sophia B. en Marvin B. Voornoemde passagiers hadden op 26 oktober 2019 op basis van een aan hen gegeven boekingsbevestiging door verweerster moeten zijn vervoerd van Hamburg naar Krakau en hun eindbestemming om 9.45 uur plaatselijke tijd moeten hebben bereikt. In werkelijkheid is het vliegtuig van verweerster pas om 14.25 uur in Krakau geland, zodat sprake is van een vertraging bij aankomst op eindbestemming van ongeveer vier uur en veertig minuten, hetgeen volgens de vaste rechtspraak van het Hof neerkomt op een langdurige vertraging die gelijkstaat aan een annulering in de zin van artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004 [Or. 2] en recht geeft op compensatie overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van deze verordening.

2.2. Buitengewone omstandigheden ingevolge uitstel van startklaring wegens slechte weersomstandigheden

Verweerster voert aan dat zij op grond van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 geen compensatie hoeft te betalen, aangezien de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden in de zin van deze verordening en dat zij deze vertraging, alsook de gevolgen ervan, ook niet met het treffen van redelijke maatregelen had kunnen voorkomen.

Als buitengewone omstandigheid voert de luchtvaartmaatschappij aan dat de langdurige vertraging van de litigieuze vlucht bij aankomst in Krakau te wijten was aan het feit dat de vlucht reeds met grote vertraging was opgestegen in Hamburg, hetgeen op zijn beurt was toe te schrijven aan de langdurige vertraging waarmee de voorafgaande vlucht uit Krakau in Hamburg was geland. Deze laatste vertraging was op haar beurt toe te schrijven aan het feit dat het vertrek in Krakau wegens slechte weersomstandigheden met vier uur en tweeënvijftig minuten was uitgesteld [OMISSIS]. Bij de slechte weersomstandigheden ging het om mist die resulteerde in een slechte zichtbaarheid die gevaar opleverde voor de vliegveiligheid.

Volgens de verwerende luchtvaartmaatschappij is sprake van buitengewone omstandigheden, aangezien de weersomstandigheden niet onder haar verantwoordelijkheid vallen [OMISSIS].

3. Door de verwijzende rechter aangevoerde bepalingen en rechtsregels

De verwijzende rechter acht de door de luchtvaartmaatschappij aangevoerde omstandigheden ontoereikend om overtuigend aan te tonen dat er sprake was van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

Bij de uitlegging van het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 gaat de verwijzende rechter uit van de navolgende rechtsregels:

- 3.1.: De uitzonderingsregeling van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 moet – zoals alle uitzonderingsregelingen – restrictief worden uitgelegd.
- 3.2.: Bij buitengewone omstandigheden gaat het uitsluitend om omstandigheden „buiten het gewone om” [(arrest Hof van 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punt 29)]. **[Or. 3]**
- 3.3.: De opsomming in overweging 14 van verordening nr. 261/2004 gaat niet automatisch gepaard met verschoningsgronden van buitengewone omstandigheden, maar moet steeds geval per geval worden beoordeeld [(arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771)].
- 3.4.: De begrippen „buitengewoon” of „buiten het gewone om” in de zin van de rechtspraak van het Hof kunnen niet worden gelijkgesteld met de begrippen „onverwacht”, „onopzettelijk”, „onvermijdelijk”, „ongebruikelijk” of „niet te verantwoorden”.
- 3.5.: Een omstandigheid is alleen dan aan te merken als een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wanneer zij niet inherent is aan de normale bedrijfsuitoefening van een luchtvaartmaatschappij en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong ervan [(arresten van 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, en 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618)].
- 3.6.: Niet elke onvermijdelijke gebeurtenis waarmee een luchtvaartmaatschappij wordt geconfronteerd, volstaat voor het aannemen van buitengewone omstandigheden, maar alleen die welke zich op opvallende wijze onderscheiden van de gebruikelijke en te verwachten processen van het luchtvervoer [OMISSIS].

3.7.: Ongunstige weersomstandigheden die het opstijgen tijdelijk onmogelijk maken, kunnen niet in alle gevallen, maar alleen geval per geval worden aangemerkt als buitengewone omstandigheden [OMISSIS].

4. Gevolgtrekkingen van de verwijzende rechter voor de uitlegging van het begrip „buitengewone omstandigheden” in het geval van uitstel van startklaring wegens slechte weersomstandigheden

Uit de onder nummer 3 aangehaalde rechtsregels met betrekking tot de uitlegging van het begrip „buitengewone omstandigheden” leidt de verwijzende rechter de navolgende verdere rechtsregels af:

4.1.:

Een uitstel van startklaring door de luchtverkeersleiding vormt op zich geen buitengewone omstandigheid, aangezien het bij een door de luchtverkeersleiding opgelegd uitstel van startklaring, ook wel „slot delay” genoemd, niet gaat om een „buitengewone” gebeurtenis in het luchtvervoer, maar om een gebeurtenis die hoort bij de gebruikelijke en te verwachten processen en algemene omstandigheden van het internationale luchtvervoer. Het betreft een gebeurtenis die inherent is aan de normale bedrijfsuitoefening van luchtvaartmaatschappijen. **[Or. 4]**

Uitgaande van de rechtspraak in eerste aanleg zijn geschillen waarin luchtvaartmaatschappijen door de luchtverkeersleiding opgelegde „slot delays” aanvoeren als verschoningsgrond, niet als uitzonderlijk aan te merken. Dergelijke „slot delays” vormen geen gebeurtenissen die zich onderscheiden van gewone gebeurtenissen, maar worden niettemin regelmatig en vaak als verschoningsgrond aangevoerd, zodat kan worden aangenomen dat het voor de rechter een algemeen bekend feit is dat zij niet buitengewoon van aard zijn.

Gesteld al dat het voor de rechter geen algemeen bekend feit zou zijn dat door de luchtverkeersleiding opgelegde „slot delays” in feite gewone, gebruikelijke en te verwachten gebeurtenissen [in het luchtvervoer] zijn, dan zouden daarvoor in het kader van het geding bewijzen moeten worden verzameld aan de hand van een deskundigenonderzoek. Een omstandigheid die zich niet hoogst zelden, maar integendeel regelmatig voordoet in het internationale luchtvervoer, kan niet worden aangemerkt als een omstandigheid buiten het gewone om.

4.2.:

Door de luchtverkeersleiding opgelegde „slot delays” kunnen alleen dan worden aangemerkt als een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wanneer deze „slot delays” op hun beurt voortvloeien uit omstandigheden die kunnen worden aangemerkt als buitengewoon in de zin van artikel 5, lid 3. Indien bijvoorbeeld een „slot delay” wordt opgelegd nadat zich op de betrokken luchthaven een luchtvaartongeval heeft voorgedaan als gevolg waarvan de startbaan urenlang moet worden afgesloten, of wegens een

terreurdreiging waardoor het luchtverkeer urenlang moet worden stilgelegd, dan berust deze ingreep op buitengewone omstandigheden. Indien de „slot delay” voortvloeit uit een omstandigheid die op haar beurt niet buitengewoon is, zoals bijvoorbeeld een beijzede startbaan of ijsvorming op de vleugels bij vriestemperaturen op een winterochtend in Hamburg, dan kan deze „slot delay” niet worden aangemerkt als een buitengewone omstandigheid.

4.3.:

Ongunstige weersomstandigheden als gevolg waarvan een „slot delay” wordt opgelegd, kunnen alleen dan worden aangemerkt als een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wanneer deze ongunstige weersomstandigheden op hun beurt als buitengewoon kunnen worden aangemerkt, dat wil zeggen wanneer deze ongunstige weersomstandigheden op de betrokken plaats en op het betrokken tijdstip op hun beurt een gebeurtenis „buiten het gewone om” zijn en op hun beurt niet behoren tot de „gebruikelijke en te verwachten [Or. 5] weersomstandigheden” op de betrokken plaats en op het betrokken tijdstip, maar „zich daarvan onderscheiden”. Ongunstige weersomstandigheden die op een bepaalde plaats en op een bepaald tijdstip niet buitengewoon zijn en die zich niet onderscheiden van de gebruikelijke en de te verwachten weersomstandigheden op een bepaalde plaats en op een bepaald tijdstip, zijn omstandigheden die inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van luchtvaartmaatschappijen en aan de normale algemene omstandigheden van het luchtvervoer.

5. Prejudiciële vragen aan het Hof van Justitie van de Europese Unie

Tegen de achtergrond van de uitleggingen van de verwijzende rechter onder punt 4 waarvan de juistheid regelmatig door luchtvaartmaatschappijen wordt betwist, hetgeen in geheel Europa vergelijkbare rechtsvragen doet rijzen, stelt de verwijzende rechter het Hof van Justitie van de Europese Unie de volgende vragen:

5.1.:

Vormt een uitstel van startklaring door de luchtverkeersleiding reeds als zodanig een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 of moet deze vraag ontkennend worden beantwoord, daar een uitstel van startklaring door de luchtverkeersleiding, ook wel „slot delay” genoemd, in het luchtvervoer geen gebeurtenis is „buiten het gewone om”, maar daarentegen een gebeurtenis die hoort bij de gebruikelijke en te verwachten processen en algemene omstandigheden van het internationale luchtvervoer, aangezien het gaat om een gebeurtenis die inherent is aan de normale bedrijfsuitoefening van luchtvaartmaatschappijen?

5.2.

Is het een voor de rechter reeds algemeen bekend feit dat door de luchtverkeersleiding opgelegde „slot delays” in het internationale luchtvervoer niet te beschouwen zijn als „omstandigheden buiten het gewone om” in de zin van de rechtspraak van het Hof, maar als gewone, gebruikelijke en te verwachten gebeurtenissen die samenhangen met het luchtvervoer, of moet dit in het kader van het geding worden bewezen door middel van deskundigenonderzoek, welk bewijs alleen zou worden geleverd wanneer „slot delays” zich hoogst zelden en niet regelmatig voordoen in het internationale luchtvervoer?

5.3.:

Kunnen door de luchtverkeersleiding opgelegde „slot delays” alleen worden aangemerkt als een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wanneer deze „slot delays” op hun beurt voortvloeien uit omstandigheden die kunnen worden aangemerkt als buitengewoon in de zin van artikel 5, lid 3, van die verordening, zoals bijvoorbeeld een ongeval of een terreurdreiging, en dus niet [Or. 6] wanneer zij berusten op voor het tijdstip en de plaats van de gebeurtenis gebruikelijke weersomstandigheden die tijdelijke gevolgen hebben voor het luchtvervoer?

5.4.:

Kunnen ongunstige weersomstandigheden als gevolg waarvan een „slot delay” wordt opgelegd, met name alleen worden aangemerkt als een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 wanneer deze ongunstige weersomstandigheden op hun beurt als buitengewoon kunnen worden aangemerkt, [dat wil zeggen] wanneer deze ongunstige weersomstandigheden op de betrokken plaats en op het betrokken tijdstip op hun beurt een gebeurtenis „buiten het gewone om” zijn en niet behoren tot de „gebruikelijke en te verwachten weersomstandigheden” op de betrokken plaats en op het betrokken tijdstip, maar „zich daarvan onderscheiden”?

Moeten ongunstige weersomstandigheden die op een bepaalde plaats en op een bepaald tijdstip niet buitengewoon zijn en die zich niet onderscheiden van de gebruikelijke en de te verwachten weersomstandigheden op een bepaalde plaats en op een bepaald tijdstip, worden beschouwd als omstandigheden die inherent zijn aan de normale bedrijfsuitoefening van luchtvaartmaatschappijen en aan de algemene omstandigheden van het luchtvervoer in de zin van de uitlegging die het Hof geeft aan artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004?

[OMISSIS]