

Zaak C-388/22

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

14 juni 2022

Verwijzende rechter:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

3 juni 2022

Verzoekende partij:

flightright GmbH

Verwerende partij:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

Amtsgericht Frankfurt am Main
(rechter in eerste aanleg Frankfurt am Main, Duitsland)

Frankfurt am Main, 3 juni 2022

[OMISSIS]

Beslissing

In het geding tussen

Flightright GmbH, [OMISSIS]

verzoekster,

[OMISSIS]

en

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [OMISSIS]

verweerster,

[OMISSIS]

wordt als volgt beslist:

- I. De behandeling van de zaak wordt geschorst.**
- II. Overeenkomstig artikel 267 VWEU worden aan het Hof van Justitie van de Europese Unie de volgende vragen voorgelegd betreffende de uitlegging van artikel 5 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:**
 - 1. Is er sprake van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening wanneer zich weersomstandigheden voordoen die de uitvoering van een vlucht verhinderen, ongeacht de specifieke aard ervan?**
 - 2. Indien de eerste vraag ontkennend moet worden beantwoord, kan dan aan de hand van de regionale en seizoensgebonden frequentie van weersomstandigheden op de plaats en het tijdstip waarop zij zich voordoen, worden bepaald of zij buitengewoon zijn?**
 - 3. Is er sprake van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag een langdurige vertraging, een vertraging van een nacht of de annulering van een of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt, ongeacht de reden voor dat besluit?**
 - 4. Indien de derde vraag ontkennend moet worden beantwoord, moet de reden voor het besluit op zijn beurt uitzonderlijk zijn, zodat niet te verwachten is dat deze zich zal voordoen?**

Motivering

I.

Verzoekster vordert in haar hoedanigheid van gesubrogeerde in de rechten van een passagier betaling door verweerster van compensatie op grond van de verordening.

De cedent (hierna: „passagier”) had een vlucht geboekt bij verweerster als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert; deze vlucht was door haar bevestigd. Vlucht TP118 van Porto Alegre (Brazilië) naar Lissabon (Portugal) met aansluitende vlucht LH1167 naar Frankfurt am Main was gepland om te

vertrekken op 9 maart 2017 om 21:10 uur. De aansluitende vlucht zou op 10 maart 2017 om 12:05 uur vertrekken en om 16:10 uur aankomen. Vlucht TP118 werd geannuleerd. De passagier werd op 10 maart 2017 en 11 maart 2017 vervoerd en bereikte Frankfurt am Main meer dan 27 uur te laat.

Verweerster stelt dat de annulering het gevolg was van het feit dat het voor de litigieuze vlucht TP118 geplande vliegtuig niet in Porto Alegre kon landen. De reden hiervoor was dat een onweersbui op 9 maart 2017 een landing onmogelijk maakte en het vliegtuig moest uitwijken naar Curitiba (Brazilië). Bij de eerste poging tot landing bevonden onweerswolken zich direct in het naderingsgebied van de baan; bij de tweede poging werd helemaal geen toestemming voor een nadering gegeven. Ten gevolge van de overschrijding van de diensttijd heeft de bemanning de vlucht naar Porto Alegre pas de volgende dag voltooid. In Porto Alegre beschikte verweerster niet over een vervangend vliegtuig. De passagier werd omgeboekt op de vroegst en snelst mogelijke verbinding, hetgeen verzoekster heeft betwist omdat zij hiervan niet op de hoogte was.

Verzoekster stelt dat een landing vanaf 23:00 UTC mogelijk zou zijn geweest.

II.

De beslissing hangt af van de vraag of, zoals verweerster betoogt, sprake is van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5 van de verordening.

Het beroep is gegrond indien in het betoog van verweerster geen buitengewone omstandigheid wordt beschreven.

1. Een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, is op grond van artikel 5 van de verordening niet verplicht compensatie te betalen, 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.

a) Buitengewone omstandigheden zijn omstandigheden die niet inherent zijn 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 ervan (arrest van het Hof van Justitie van 22 december 2008 in zaak C 549/07 [OMISSIS], [punt] 23); dat wil zeggen die niet overeenkomen met de normale gang van zaken, maar buiten datgene vallen wat gewoonlijk met het luchtvervoer van passagiers gepaard gaat of kan gaan [OMISSIS]. In de praktijk worden weersomstandigheden en/of besluiten van het luchtverkeersbeheer regelmatig door luchtvaartmaatschappijen voor dit doel aangehaald, zoals ook hier het geval is.

b) Weersomstandigheden die de uitvoering van een vlucht verhinderen, kunnen volgens de wetgever reeds een buitengewone omstandigheid vormen (overweging 14). In principe is het dus in eerste instantie voldoende dat de weersomstandigheden verhinderen dat een vlucht kan worden uitgevoerd. Dit lijkt redelijk, aangezien de luchtvaartmaatschappij geen invloed kan uitoefenen op het

weer. Het is niet duidelijk waarom een luchtvaartmaatschappij zonder schuld aansprakelijk zou moeten zijn voor omstandigheden die zij op geen enkele wijze kan beïnvloeden. In dat geval is er geen sprake van nalatigheid met betrekking tot de uitvoering van de vlucht. Bovendien ontslaat het loutere bestaan van een buitengewone omstandigheid de luchtvaartmaatschappij nog niet van haar aansprakelijkheid voor compensatie, aangezien zij ook verplicht is de gevolgen van een buitengewone omstandigheid te voorkomen door redelijke maatregelen te treffen (zie artikel 5, lid 3, van de verordening).

Hetzelfde geldt voor de in overweging 15 bedoelde besluiten van het luchtverkeersbeheer. De luchtvaartmaatschappij dient zich te houden aan de aanwijzingen van het luchtverkeersbeheer.

c) Evenwel kan niet worden ontkend dat de luchtvaart noodzakelijkerwijs wordt blootgesteld aan de elementen en rekening dient te houden met het luchtverkeersbeheer.

Het eerste ligt in de aard van de zaak. Weersinvloeden zijn er altijd; ze veranderen voortdurend en soms op een manier dat een vlucht niet of niet meer (veilig) kan worden uitgevoerd. Het laatste is gebaseerd op de voorschriften van de commerciële luchtvaart. Vluchten worden voortdurend onderworpen aan regels; zij worden sowieso pas uitgevoerd wanneer daartoe toestemming wordt verleend. Verstoringen van geplande vluchten als gevolg van beslissingen van het luchtverkeersbeheer zijn alomtegenwoordig, of zij nu worden veroorzaakt door het weer, operationele verstoringen of anderszins.

Deze omstandigheden doen zich regelmatig voor; in principe kan men deze steeds verwachten. Er bestaat dus twijfel over de vraag of het volstaat dat de weersomstandigheden van invloed waren op de geplande uitvoering van de vlucht of dat door het luchtverkeersbeheer een besluit over een vlucht is genomen. Overeenkomstig de bewoordingen van artikel 5, lid 3, van de verordening zullen de weersomstandigheden en het besluit veeleer van uitzonderlijke aard moeten zijn.

Het is bijvoorbeeld moeilijk te begrijpen waarom een luchtvaartmaatschappij zou moeten worden vrijgesteld van aansprakelijkheid bij het plannen van een vlucht naar Funchal op Madeira, een luchthaven die bekend staat om de frequente windschering. De luchtvaartmaatschappij voert bewust een vlucht uit met een verhoogd risico op weersomstandigheden die de uitvoering van een vlucht verhinderen, bijvoorbeeld wanneer daadwerkelijk een onregelmatigheid in de uitvoering van de vlucht optreedt als gevolg van dergelijke windschering.

Evenzo lijkt het twijfelachtig of moet worden uitgegaan van een buitengewone omstandigheid als het gaat om besluiten van het luchtverkeersbeheer, wanneer er bijvoorbeeld slots worden toegewezen op basis van algemene capaciteitsknelpunten. Capaciteitsknelpunten op de vliegroute kunnen worden opgevat als een „normale” verstoring van het vliegverkeer waarmee in het

algemeen rekening moet worden gehouden, vergelijkbaar met files op de snelweg. Dit zou althans kunnen gelden voor een zeer intensief gebruikt luchtruim zoals dat boven Europa in de tijd voor Corona. Beheersmaatregelen op basis van gewone weersverschijnselen zouden dan ook geen buitengewone omstandigheid vormen.

Wat de beheersmaatregelen betreft, zijn er zelfs gevallen denkbaar waarin de betrokken luchtvaartmaatschappij zelf de oorzaak hiervan is geweest. Zo kan het gebeuren dat een vliegtuig van een luchtvaartmaatschappij wegens een technisch defect moet terugkeren naar de luchthaven van vertrek, waardoor de exploitatie van de luchthaven wegens de uit te voeren noodlanding tijdelijk wordt gesloten voor andere vluchten en dus ook voor een hierdoor vertraagde andere vlucht van dezelfde luchtvaartmaatschappij. Het gevolg hiervan is, ondanks de externe instructie van het luchtverkeersbeheer voor de vertraagde vlucht, een omstandigheid waarvoor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, verantwoordelijk is volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie (zie arrest van 22 december 2008 in zaak C-549/07 [OMISSIS]).

In de zaak waarover thans moet worden beslist, is de situatie vergelijkbaar. Dat onweersbuien in Porto Alegre in maart en de daaruit voortvloeiende besluiten van het luchtverkeersbeheer uitzonderlijk van aard waren, is gesteld noch gebleken, zodat het twijfelachtig lijkt of de weersomstandigheden en de geweigerde toestemming om te landen een uitzonderlijk karakter hebben en de vraag rijst, of het niet meer voor de hand zou liggen dat een luchtvaartmaatschappij zoals verweerster zich in de hier aan de orde zijnde situatie moet voorbereiden op dergelijke gebeurtenissen.

d) De rechter acht een restrictieve uitlegging noodzakelijk.

aa) Het zal niet zo zijn dat de wetgever in overweging 14 weersomstandigheden die de uitvoering van de vlucht verhinderen, in het algemeen als buitengewone omstandigheid aanmerkt. Er wordt veeleer gesteld dat zodanige omstandigheden zich bij dergelijke weersomstandigheden *kunnen* voordoen. Evenzo wordt in overweging 15 gesteld dat er dient te worden *geacht* sprake te zijn van buitengewone omstandigheden in het geval van een besluit van het luchtverkeersbeheer. Hiervan hoeft dus niet dwingend te worden uitgegaan. Dit pleit voor, maar in ieder geval niet tegen, een restrictieve uitlegging, die ook beantwoordt aan het doel van de wetgever om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen (overweging 1).

Volgens de definitie van een buitengewone omstandigheid mag niet zijn voldaan aan de twee bovengenoemde criteria, te weten het kunnen uitoefenen van invloed en de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Het eerste is misschien niet het geval, maar het tweede wel, ervan uitgaande dat blootstelling aan weersomstandigheden inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij. Het feit dat de uitvoering van vluchten verplicht en altijd onderworpen is aan de regelgevende bevoegdheid van autoriteiten, zou ook kunnen worden aangemerkt als inherent

aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

In dit opzicht suggereert artikel 5, lid 3, van de verordening een restrictieve uitlegging. Het woord „buitengewoon” impliceert reeds een eerder zeldzame gebeurtenis. Iets wat regelmatig gebeurt, kan niet buitengewoon zijn. In het belang van een hoog niveau van bescherming van de passagiers lijkt het passend om de inhoud van de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij te onderzoeken op basis van de concrete vorm van de omstandigheden in elk concreet geval.

De juridische behandeling zou vergelijkbaar zijn met die van de gevallen van technische gebreken. In zijn arrest van 22 december 2008 in zaak C-549/07 [OMISSIS] heeft het Hof van Justitie uiteengezet dat de verwijzende rechter moet nagaan of de door de luchtvaartmaatschappij aangevoerde technische problemen voortvloeiden uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen (zie [punten] 26 en 27). Het oplossen van een technisch probleem dat werd veroorzaakt door onvolkomenheden bij het onderhoud van een toestel moet worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij ([punt] 24). Dit is bijvoorbeeld niet 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 werden beschadigd door sabotage of terrorisme ([punt] 26). Voorts heeft het Hof van Justitie in dit arrest verklaard dat de frequentie van bij een luchtvaartmaatschappij vastgestelde technische problemen op zich geen grond oplevert om vast te stellen dat sprake is van „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening ([punt] 36).

Bijgevolg kan het in casu dus nodig zijn om na te gaan of de door de luchtvaartmaatschappij aangevoerde weersomstandigheden of besluiten van het luchtverkeersbeheer het gevolg zijn van gebeurtenissen waarop zij in feite geen invloed kan uitoefenen en – zoals met het verzoek om een prejudiciële beslissing moet worden verduidelijkt – die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van haar activiteit.

bb) Hierbij zouden er ook criteria zijn om in deze gevallen de buitengewone van de niet buitengewone omstandigheden te onderscheiden.

De uitzonderlijkheid van weersomstandigheden zou gezien de wereldwijde variatie van de klimatologische omstandigheden op regionale en seizoensbasis kunnen worden beoordeeld. Daar waar bepaalde weersomstandigheden zich op bepaalde tijdstippen vaker voordoen dan op andere plaatsen, zijn zij niet langer uitzonderlijk. De luchtvaartmaatschappij die vluchten uitvoert in regio's of op

tijdstippen met bijzondere weersverschijnselen, neemt dan bewust het risico te worden getroffen door wat dan slechts nog een gewone omstandigheid is [OMISSIS].

In het geval van besluiten van het luchtverkeersbeheer zou dit kunnen afhangen van de motivering ervan, dat wil zeggen van de vraag of de reden voor de beheersmaatregel een uitzonderlijk karakter had [OMISSIS]. Dit zou bijvoorbeeld het geval kunnen zijn voor situaties waarmee geen rekening hoeft te worden gehouden, omdat zij buiten de operationele praktijk vallen, zoals eventuele omleidingen onder invloed van ongevallen, terroristische aanslagen, politieke gebeurtenissen of ongewone extreme weersomstandigheden, terwijl dit niet het geval zou kunnen zijn voor algemene capaciteitsknelpunten, niet nader omschreven weersomstandigheden en dergelijke.

cc) De luchtvaartmaatschappijen zouden door een dergelijke uitlegging niet onredelijk worden belast.

Soortgelijke overwegingen heeft de advocaat-generaal gemaakt in punt 40 van zijn conclusie van 14 maart 2013 in zaak C-509/11 met betrekking tot artikel 17 van verordening nr. 1371/2007 [OMISSIS]: „In de context van overeenkomsten voor reizigersvervoer per spoor vertonen de meest gebruikelijke oorzaken van overmacht, te weten slechte weersomstandigheden, schade aan de spoorweginfrastructuur en arbeidsconflicten, in feite een voorzienbare statistische frequentie, al is niet te voorspellen wanneer zij zich in een concreet geval zullen voordoen. Dit betekent dat de spoorwegondernemingen van tevoren bekend is dat zij zich kunnen voordoen. En dus ook dat er bij de berekening van de prijs van het vervoerbewijs rekening mee kan worden gehouden.”

Dienovereenkomstig kunnen ook luchtvaartmaatschappijen de gebeurtenissen in hun ticketkosten opnemen die verband houden met het weer en de beheersmaatregelen, in feite een voorzienbare statistische frequentie vertonen en kunnen leiden tot onregelmatigheden in de vlucht welke compensatie vereisen, voor zover het erom gaat dat de economische last van compensatiebetalingen als gevolg van omstandigheden die verband houden met het weer en de beheersmaatregelen, groter zou kunnen zijn dan wat redelijk is.

2. Aangezien, zoals hierboven uiteengezet, is gesteld noch gebleken dat onweer in Porto Alegre in maart en de daaruit voortvloeiende besluiten van het luchtverkeersbeheer uitzonderlijk van aard waren, kan het beroep van verweerster op een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening alleen slagen wanneer dit niet doorslaggevend is.

[OMISSIS]