

**Zaak C-52/23**

**Verzoek om een prejudiciële beslissing**

**Datum van indiening:**

3 februari 2023

**Verwijzende rechter:**

Amtsgericht Frankfurt am Main (Duitsland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

24 januari 2023

**Verzoekende partij:**

Flightright GmbH

**Verwerende partij:**

TAP Dpt. Fale Connosco SA [OMISSIS]

---

**Amtsgericht Frankfurt am Main**  
[OMISSIS]

Frankfurt am Main, 24 januari 2023

**Beslissing**

In de zaak

Flightright GmbH, [OMISSIS] Potsdam (Duitsland)

verzoekster

[OMISSIS]

tegen

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

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 buitengewone 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?**

### Motivering

#### I.

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

De cedenten (hierna: „passagiers”) hadden een vlucht geboekt bij verweerster als luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert; deze vlucht was door haar bevestigd. Vlucht TP1860 van Ponta Delgada (Azoren) naar Lissabon (Portugal) met aansluitende vlucht TP572 naar Frankfurt am Main (Duitsland) zou op 23 maart 2019 om 13.30 uur vertrekken. De aansluitende vlucht zou om 18.15 uur vertrekken en om 22.25 uur aankomen. Vlucht TP1860 werd geannuleerd. De passagiers werden op 24 maart 2019 vervoerd en bereikten Frankfurt am Main meer dan 24 uur te laat. In Ponta Delgada kan de wind gevaarlijk zijn.

Verweerster stelt dat de annulering het gevolg was van het feit dat het voor de litigieuze vlucht TP1860 geplande vliegtuig op 23 maart 2019 niet in Ponta Delgada kon landen. De reden daarvan was een storm die ertoe heeft geleid dat de zijwind met 41,16 knopen voor een Airbus A319 te sterk zou zijn geweest om te landen in Ponta Delgada. Verzoekster bestrijdt dit met onwetendheid. Andere vergelijkbare vliegtuigen konden ook niet landen. De passagiers zijn omgeboekt naar de eerste beschikbare vlucht.

## II.

De beslissing hangt af van de vraag of, zoals verweerster stelt, sprake is van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5 van verordening nr. 261/2004.

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 verordening nr. 261/2004 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 wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen [arrest van 12 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771 [OMISSIS] (hierna: „arrest Wallentin-Hermann”)], die dus tot de gebruikelijke gang van zaken behoren, maar buiten het kader liggen van wat normaal gesproken met het verloop van het personenvervoer in het luchtverkeer verbonden is of kan zijn [arrest van 21 augustus 2012 van het Bundesgerichtshof (BGH) (hoogste federale rechter in burgerlijke en strafzaken, Duitsland) – X ZR 138/11] [OMISSIS]. In de praktijk voeren de luchtvaartmaatschappijen, net als in het onderhavige geval, hiervoor regelmatig aan dat sprake is van weersomstandigheden die de uitvoering van een vlucht verhinderen.

b) Weersomstandigheden die de uitvoering van een vlucht verhinderen, kunnen volgens de Uniewetgever reeds een buitengewone omstandigheid vormen (overweging 14 van verordening nr. 261/2004). 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 verordening nr. 261/2004).

c) Evenwel valt niet te ontkennen dat luchtvaart noodzakelijkerwijs gepaard gaat met blootstelling aan de elementen. Dat 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. Indien deze

omstandigheden zich regelmatig voordoen, kunnen zij in principe steeds worden verwacht. Derhalve kan worden betwijfeld of het in het algemeen volstaat dat weersomstandigheden de uitvoering van de vlucht nadelig hebben beïnvloed. Overeenkomstig de bewoordingen van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 zullen de weersomstandigheden 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. Het onderhavige geval is vergelijkbaar; het staat buiten kijf dat in Ponta Delgada de wind gevaarlijk kan zijn. Het lijkt voor de hand te liggen dat een luchtvaartmaatschappij zich op dergelijke gebeurtenissen moet instellen.

d) De verwijzende rechter acht een restrictieve uitlegging noodzakelijk.

aa) Het is niet waarschijnlijk dat de Uniewetgever in overweging 14 van verordening nr. 261/2004 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. 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 van verordening nr. 261/2004).

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.

In dit opzicht suggereert artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 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 arrest Wallentin-Hermann [OMISSIS] heeft het Hof 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 kan 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 in dit arrest uiteengezet 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 verordening nr. 261/2004 (punt 36).

Bijgevolg kan het in casu dus nodig zijn om na te gaan of de door de luchtvaartmaatschappij aangevoerde weersomstandigheden 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) Deze beoordeling staat niet in de weg aan de rechtspraak van het Hof waarin verschil wordt gemaakt tussen „externe” en „interne” gebeurtenissen.

Anders dan verweerster in haar verweerschrift van 15 december 2022 aanvoert, maakt het Hof niet slechts nog onderscheid naargelang „sferen” en „het kunnen uitoefenen van invloed”, maar voorts ook of het gaat om gebeurtenissen die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (arrest van 23 maart 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punt 23; hierna: „arrest Airhelp”). De afbakening van het Hof tussen „externe” en „interne” gebeurtenissen is eerder bedoeld voor de toepassing van het criterium of daarop invloed kan worden uitgeoefend (zie arrest Airhelp, punt 41). Dat er geen invloed kan worden uitgeoefend wordt in casu niet betwist. Hetzelfde volgt uit het arrest van 7 juli 2022, SATA International - Azores Airlines (C-308/21, EU:C:2022:533, punten 24 en 25).

cc) Voor zover de verwijzende rechter het verzoek om een prejudiciële beslissing in de zaak Flightright (C-388/22, EU:C:2022:909) reeds aanhangig had gemaakt, waarin naast de slechte weersomstandigheden ook besluiten van het luchtverkeersbeheer voorwerp van de prejudiciële vragen waren, blijken in die zaak uit het advies van de Commissie van 21 september 2022 eveneens geen standpunten die daaraan noodzakelijkerwijs in de weg staan.

Zover het in die zaak om weersomstandigheden ging, heeft de Commissie zich eerst overwegend geconcentreerd op het (al dan niet) kunnen uitoefenen van invloed, welke vraag niet relevant was voor de uitlegging, aangezien dat zowel in die zaak alsook in casu niet werd betwist. Voorts was dan ook de Commissie in ieder geval van mening dat weersomstandigheden, „zoals onweer of blikseminslagen in het algemeen” (punt 37), niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Vervolgens trekt zij de grens met het intreden van een buitengewone omstandigheid kennelijk enkel op grond van de onverenigbaarheid met de uitvoering van de vlucht in kwestie (zie punt 38). De verwijzende rechter begrijpt het advies aldus dat de Commissie niet concreet is ingegaan op de vraag naar de uitzonderlijkheid van weersomstandigheden.

dd) 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] [nationale literatuur].

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

Op vergelijkbare wijze overwoog de advocaat-generaal in zijn conclusie van 14 maart 2013 in de zaak ÖBB-Personenverkehr (C-509/11, EU:C:2013:167, punt 40) met betrekking tot artikel 17 van verordening nr. 1371/2007 [internetlink] [OMISSIS] als volgt: „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, 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, groter zou kunnen zijn dan wat redelijk is.

2. In casu gaat het erom, zoals is uiteengezet, dat het bijzondere risico dat de wind in Ponte Delgada gevaarlijk kan zijn, bekend is. Bijgevolg kan het beroep van verweerster op een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 alleen slagen wanneer dit er niet toe doet.

[OMISSIS]

[formaliteiten]

WERKDOCUMENT