

**Zaak C-411/23**

**Samenvatting van het verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 98, lid 1, van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie**

**Datum van indiening:**

3 juli 2023

**Verwijzende rechter:**

Sąd Okręgowy w Warszawie (Polen)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

26 mei 2023

**Verzoekende partij:**

D. SA

**Verwerende partij:**

P. SA

---

**Voorwerp van de procedure in het hoofdgeding**

Vordering krachtens artikel 7 van verordening nr. 261/2004 tot betaling van compensatie ten belope van 600 EUR wegens de vertraging van een vlucht van meer dan drie uur

**Voorwerp en rechtsgrondslag van de prejudiciële vragen**

Uitlegging van de begrippen „buitengewone omstandigheden” en „onverwachte problemen” in de context van de vertraging van een vlucht als gevolg van de ontdekking van een probleem met de constructie van een vliegtuigmotor waarvan het mogelijke intreden ter kennis van de vervoerder is gebracht – Reikwijdte van de voorzorgsmaatregelen die in het kader van „alle redelijke maatregelen” door de vervoerder moeten worden getroffen om te worden vrijgesteld van de verplichting tot betaling van compensatie voor de vertraging van een vlucht – Artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie

## **Prejudiciële vragen**

1) Vormt een door de fabrikant gesignaleerd probleem met de constructie van een vliegtuigmotor een „buitengewone omstandigheid” en valt dat onder het begrip „onverwachte problemen” in de zin van de overwegingen 14 en 15 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 indien de vervoerder enkele maanden voorafgaand aan de vlucht van het mogelijke constructieprobleem op de hoogte was?

2) Indien het probleem met de constructie van de motor bedoeld in [de eerste vraag] moet worden opgevat als een „buitengewone omstandigheid” in de zin van de overwegingen 14 en 15 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, moet dan in het kader van het treffen van „alle redelijke maatregelen” in de zin van overweging 14 en artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 van de luchtvaartmaatschappij worden verwacht dat zij, aangezien het waarschijnlijk is dat zich een probleem met de constructie van de vliegtuigmotor zal voordoen, voorzorgsmaatregelen treft die ertoe strekken reservevliegtuigen gereed te houden, in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening, zodat zij wordt vrijgesteld van haar verplichting om de in artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2014 bedoelde compensatie te betalen?

## **Aangevoerde bepalingen van Unierecht**

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 (hierna: „verordening nr. 261/2004”) – overwegingen 14 en 15, artikel 5, leden 1 en 3, en artikel 7

## **Aangehaalde Unierechtspraak**

De verwijzende rechter haalt de volgende arresten aan of verwijst ernaar:

- arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punten 21, 23, 24, 25 en 26;
- arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punten 61 en 69;

- arrest van 12 mei 2011, Eglītis en Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punten 25 en 30;
- arrest van 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punten 29 en 38;
- arrest van 17 september 2015, Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punten 36, 37, 38, 41 en 43;
- arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punten 20, 21, 22, 28 en 29;
- arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- arrest van 12 maart 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punt 2 van het dictum;
- arrest van 23 maart 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punt 22.

Daarnaast citeert de verwijzende rechter de conclusie van advocaat-generaal L. Medina in de gevoegde zaken TAP Portugal (Overlijden van de copiloot), gevoegde zaken C-156/22 tot en met C-158/22, EU:C:2023:91, punten 30, 46 en 58.

### **Korte uiteenzetting van de feiten en de procedure**

- 1 Op 2 juli 2018 heeft J. D. (passagier) met P. S.A. (luchtvaartmaatschappij) een overeenkomst inzake vervoer over het traject Krakau-Chicago gesloten. De gecontracteerde vlucht heeft diezelfde dag plaatsgevonden maar was vertraagd, met als gevolg dat de passagier meer dan 3 uur na de geplande aankomsttijd op de luchthaven van bestemming is gearriveerd. Op 18 juli 2018 hebben J. D., als cedent, en P.[R] S.A., als cessionaris, een overeenkomst tot cessie van vorderingen gesloten krachtens welke de passagier zijn schuldvordering uit hoofde van de vertraagde vlucht heeft overgedragen aan de cessionaris. Bij verzoekschrift van 29 maart 2019 heeft D. S.A. (voorheen: P.[R] S.A.) verzocht de luchtvaartmaatschappij te veroordelen tot betaling van een bedrag van 600 EUR, vermeerderd met wettelijke rente tot en met de datum van betaling.
- 2 In zijn verweerschrift heeft de verwerende vervoerder geconcludeerd tot afwijzing van de vordering. Hij heeft erkend dat de onderzochte vlucht vertraging heeft opgelopen en heeft gepreciseerd dat er problemen waren met de constructie van de motoren van het merk R. die in zijn vliegtuigen voor trans-Atlantische vluchten waren gemonteerd, maar hij heeft aangegeven dat hij van aansprakelijkheid voor de vertraging van de onderzochte vlucht is vrijgesteld omdat hij maatregelen heeft getroffen om de onregelmatigheden tijdens de geplande vluchten tot een minimum te beperken.

- 3 In april 2018 heeft de verwerende vervoerder van motorfabrikant R. inlichtingen ontvangen die het, gelet op de ontdekking van een probleem met het ontwerp van de motoren in de vliegtuigen van B., noodzakelijk hebben gemaakt om een reeks beperkingen op het gebruik van deze vliegtuigen in te voeren. Het probleem hield verband met de compressorbladen. Op 28 juni 2018 heeft het monitoringsysteem van het vliegtuig waarmee de onderzochte vlucht op 2 juli 2018 zou worden uitgevoerd motorstoringen opgevangen tijdens een vlucht met dit vliegtuig. Na vaststelling van het pompen van de motor is een visuele inspectie van de compressor alsmede een boroscopie uitgevoerd. De motor is geacht defect te zijn, is gedemonteerd en is verzonden voor reparatiedoeleinden. Omdat er geen werkende reservemotoren beschikbaar waren, wat een wereldwijd probleem was dat verband hield met het feit dat de fabrikant onvoldoende reservemotoren had vervaardigd, kon de motor pas op 5 juli 2018 worden vervangen en is het vliegtuig op 7 juli 2018 opnieuw in gebruik genomen.
- 4 Bijgevolg heeft de verwerende vervoerder besloten om de onderzochte vlucht met een ander vliegtuig uit te voeren omdat dit vliegtuig wel geschikt was om te worden ingezet en omdat het als gevolg van een plotselinge wijziging van de dienstregeling met vertraging op de luchthaven van Chicago was gearriveerd. Als gevolg hiervan was de onderzochte vlucht meer dan 3 uur vertraagd.
- 5 Sinds april 2018, toen het besproken probleem met het ontwerp van de motoren aan het licht is gekomen, heeft de verwerende vervoerder herhaaldelijk contact opgenomen met verschillende andere vervoerders om van hen bijkomende vliegtuigen te leasen.
- 6 De rechter in eerste aanleg heeft de ingestelde vordering bij vonnis van 3 december 2021 afgewezen. Hij was namelijk van oordeel dat is aangetoond dat sprake was van ontlastende omstandigheden als bedoeld in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. In dat opzicht heeft de rechter verwezen naar de in voornoemde punten 3 en 5 uiteengezette aspecten en heeft hij met name benadrukt dat de rechtstreekse oorzaak van de vertraging van de onderzochte vlucht erin bestond dat zich een probleem met de vervaardiging van de motor heeft voorgedaan en dat de verwerende vervoerder alle redelijke maatregelen heeft getroffen met het oog op het inschakelen van een reservevliegtuig.
- 7 De rechter in eerste aanleg heeft in dit verband aangegeven dat een vliegtuigdefect dat zijn oorsprong heeft in de fabriek niet kan worden opgevat als een typisch defect dat ruim van tevoren moet worden opgespoord en evenmin als een defect dat zijn oorzaak heeft in de exploitatie van het betreffende vliegtuig. De gebeurtenis was niet te voorzien, heeft de veiligheid van de vlucht in gevaar gebracht en heeft zich tevens plotseling voorgedaan tijdens de normale exploitatie van het vliegtuig. Naar het oordeel van de rechter heeft de vervoerder juist en professioneel gehandeld door de aanbevelingen van de motorfabrikant in aanmerking te nemen en heeft hij aangetoond dat het vliegtuig is onderhouden in overeenstemming met het vereiste inspectieprogramma.

- 8 De rechter in eerste aanleg heeft ingestemd met de bewering dat de verwerende vervoerder niet in staat was om het ontstane probleem op te lossen aangezien het een wereldwijd probleem betreft en een eventuele verdubbeling van de vloot of het in voorraad hebben van meerdere vliegtuigen voor de betrokken vennootschap tot een gebrek aan liquide middelen zou hebben geleid. De motorfabrikant was niet in staat om een opsomming te geven van alle motoren van alle betrokken vervoerders die als gevolg van het gebrek aan fabricagecapaciteit defect waren, en de vervoerder had onvoldoende tijd om zijn gehele routenetwerk te herschikken.
- 9 Verzoekster D. S.A. heeft hoger beroep tegen het vonnis van 3 december 2021 ingesteld. Zij heeft aangevoerd dat de feiten op onjuiste wijze zijn vastgesteld, heeft betwist dat de rechtstreekse oorzaak van de vertraging van de onderzochte vlucht moest worden gezocht in de buitengewone omstandigheid dat er een probleem was met de constructie van de motor en heeft betwist dat de verwerende vervoerder alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de vertraging van de vlucht te voorkomen, alsook dat het probleem met de motoren van R. in 2018 een nieuw probleem was waarmee de vervoerder nog niet bekend was en dat verweerster onvoldoende tijd heeft gehad om haar gehele routenetwerk te herschikken. Volgens D. S.A. was in deze zaak geen sprake van buitengewone omstandigheden die de vervoerder ontslaan van zijn aansprakelijkheid voor de langdurige vertraging van de vlucht.

#### **Korte uiteenzetting van de motivering van de verwijzing**

- 10 Het geschil betreft de uitlegging van de begrippen „buitengewone omstandigheden” en „onverwachte problemen” in de zin van overwegingen 14 en 15 van verordening nr. 261/2004 in het kader van een wereldwijd probleem met het ontwerp van een vliegtuigmotor. De verwijzende rechter verwijst naar de rechtspraak van het Hof en citeert in dat verband punt 20 van het arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342. Daarin heeft het Hof voor recht verklaard dat een luchtvaartmaatschappij bevrijd is van haar verplichting tot compensatie van de passagiers op basis van artikel 7 van verordening nr. 261/2004 indien zij in staat is om aan te tonen dat de annulering of de aankomstvertraging van drie uur of meer het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen.
- 11 Onder meer onder verwijzing naar de punten 36 en 38 van het arrest van 17 september 2015, Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618 wijst de verwijzende rechter erop dat bij sommige technische problemen van dergelijke buitengewone omstandigheden sprake kan zijn, bijvoorbeeld wanneer de fabrikant van de toestellen waaruit de vloot van de betrokken luchtvaartmaatschappij is samengesteld bekendmaakt dat deze toestellen, die reeds in dienst zijn, een verborgen fabricagefout vertonen die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid. Bijgevolg kunnen technische problemen slechts worden gerekend tot de onverwachte problemen die de vliegveiligheid kunnen beïnvloeden voor zover het

gebeurtenissen betreft die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en er wegens de aard of de oorsprong van deze problemen geen daadwerkelijke invloed op kan worden uitgeoefend.

- 12 In de onderzochte zaak is het opgespoorde probleem met de motor voor de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een externe gebeurtenis. Twijfel rijst evenwel over de vraag of de begrippen „buitengewone omstandigheden” en „onverwachte problemen” ook betrekking hebben op een probleem bij de vervaardiging waarvan het intreden als het ware is aangekondigd en dat derhalve in zekere zin voorzienbaar was. Om dit vereiste te kunnen beoordelen moet derhalve worden nagegaan in hoeverre het waarschijnlijk was dat de luchtvaartmaatschappij in staat was om te voorzien dat het opgespoorde probleem met de motor zich zou voordoen en aan het licht zou komen en wat de gevolgen daarvan zouden zijn.
- 13 De onderhavige zaak betreft een motorprobleem dat zijn oorsprong heeft in de fabriek maar dat door de fabrikant aan het licht is gebracht. De vervoerder heeft in april 2018 van de motorfabrikant vernomen dat er een probleem met het ontwerp van de motoren was vastgesteld. Dit probleem hoefde zich evenwel niet te manifesteren, want niet bij elke inspectie is een scheur in een compressorblad aan het licht gekomen. De fabrikant heeft niet geadviseerd om alle vliegtuigen onmiddellijk aan de grond te houden en heeft evenmin aangegeven dat de vliegtuigen niet geschikt waren om vluchten mee uit te voeren. De litigieuze vlucht heeft plaatsgevonden op 2 juli 2018, en het probleem met dit specifieke vliegtuig, waarmee de vlucht op die datum zou worden uitgevoerd, is ontdekt op 28 juni 2018. Bijgevolg moet door het Hof worden vastgesteld of de vervoerder inderdaad niet in staat was om het intreden van dit probleem te voorzien. De enige mogelijke veronderstelling was [namelijk] dat bij een bepaald percentage motoren een defect aan het licht zou komen dat de buitendienststelling van deze motoren zou vereisen. Het was evenwel niet mogelijk om daadwerkelijk te voorzien of het defect zich in het betreffende geval zou voordoen.
- 14 Opgemerkt zij dat de luchtvaartmaatschappijen bij de uitoefening van hun activiteiten strikte technische en bestuurlijke procedures in acht dienen te nemen. Dat geldt ook ten aanzien van technische vliegtuigproblemen, ongeacht de oorzaak ervan. Een luchtvaartmaatschappij dient in dit verband over passende procedures te beschikken en is gehouden om bij gebreke van dergelijke procedures, bijvoorbeeld wegens de specifieke aard van het betreffende voorval, alle noodzakelijke, mogelijke en redelijke maatregelen te treffen om het hoofd te kunnen bieden aan een voorval dat kan leiden tot een vertraging of annulering van een vlucht.
- 15 In de onderzochte zaak zijn dergelijke procedures gevolgd. De fabrikant die het probleem met de motor aan het licht heeft gebracht heeft aan de gebruikers geadviseerd om inspecties te laten uitvoeren. Ondanks de mogelijkheid van een dergelijke vaststelling stond evenwel niet vast dat bij een dergelijke inspectie een



defect aan het licht zou komen. De vervoerder heeft de nodige technische inspecties laten uitvoeren, en het staat vast dat het defect van de motor een van hem losstaande gebeurtenis was waarover hij geen controle had. Met andere woorden, ook de toepassing van de betreffende procedure en het treffen van de nodige maatregelen konden niet garanderen dat het voorval kon worden beheerst.

- 16 Bijgevolg moeten de begrippen „buitengewone omstandigheden” en „onverwachte problemen” nader worden uitgelegd en moet worden beoordeeld of dit begrip zich tevens uitstrekt tot problemen met de constructie van een motor die door de fabrikant aan het licht zijn gebracht, die voorzienbaar zijn en die derhalve in zekere mate „te verwachten” waren of die moesten worden geacht zich naar waarschijnlijkheid te zullen voordoen. Dit betekent evenwel niet tegelijkertijd dat de vervoerder in staat was om het voorval te beheersen.
- 17 Wat betreft het begrip „alle redelijke maatregelen” wijst de verwijzende rechter onder verwijzing naar punt 28 van het arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342 op het feit dat wanneer een vervoerder zich wil beroepen op buitengewone omstandigheden, hij moet aantonen dat de genoemde omstandigheden hoe dan ook niet voorkomen hadden kunnen worden door het treffen van aan de situatie aangepaste maatregelen, dat wil zeggen maatregelen die op het tijdstip van de buitengewone omstandigheden met name voldoen aan voor de betrokken luchtvaartmaatschappij aanvaardbare technische en economische voorwaarden.
- 18 In de onderhavige zaak rijst de vraag welke voorzorgsmaatregelen door een vervoerder moeten worden getroffen opdat deze maatregelen kunnen worden geacht redelijk te zijn.
- 19 Een in de fabriek ontstaan defect kan niet worden opgevat als een typisch defect dat voorafgaand aan de uitvoering van een vlucht gemakkelijk van tevoren kan worden opgespoord. Gelet op de door de motorfabrikant verstrekte inlichtingen kon een dergelijk defect in het onderhavige geval evenwel worden voorzien. Overwogen kan worden of de vervoerder in dit geval niet had moeten proberen om de (nog werkende) motor te vervangen dan wel of hij het vliegtuig niet aan de grond had moeten houden totdat de fabrikant de problemen in verband met de reparatie of de levering van nieuwe motoren had opgelost. In dat verband zij er evenwel aan herinnerd dat reeds op 5 juli 2018 een reservemotor voor dit specifieke vliegtuig is verworven en dat het vliegtuig op 7 juli 2018, dat wil zeggen acht dagen nadat het probleem met de motor was ontdekt, opnieuw in gebruik is genomen.
- 20 Derhalve moet worden onderzocht of de vervoerder, gelet op de situatie waarvan sprake was sinds april 2018, geen reparatieplan had moeten opstellen en geen reservevliegtuigen had moeten regelen. Op het eerste gezicht lijkt het erop dat in de periode tussen april en begin juli alle noodzakelijke en redelijke maatregelen hadden kunnen worden getroffen om een vertraging of annulering van de vlucht uit te sluiten. De vervoerder had namelijk kunnen voorzien dat het technische

defect van de motor zich ook in zijn vliegtuigen zou voordoen. Toen had de vervoerder kunnen inschatten hoeveel reservevliegtuigen er mogelijk vereist waren om het hoofd te kunnen bieden aan eventuele technische defecten en toen had hij een besluit kunnen nemen over de vraag of hij dergelijke vliegtuigen diende te kopen dan wel van andere vervoerders diende te leasen.

- 21 Onder verwijzing naar punt 29 van het arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342 wijst de verwijzende rechter erop dat van een vervoerder evenwel geen offers kunnen worden verwacht die, gelet op de mogelijkheden van zijn onderneming, onaanvaardbaar zijn. Van een dergelijk onaanvaardbaar offer is mogelijk sprake wanneer van een vervoerder wordt verwacht dat hij een reservevliegtuig regelt dat te allen tijde in staat van gereedheid verkeert. In deze zaak was verweerster er evenwel reeds vanaf april 2018 van op de hoogte dat er een motordefect aan het licht kon komen. Sinds dat tijdstip heeft zij 8 luchtvaartmaatschappijen benaderd met de bedoeling om een vliegtuig van hen te leasen. D. S.A. voert aan dat onder de Europese luchtvaartmaatschappijen alleen al 471 vliegtuigen te vinden zijn die de betreffende vliegtuigen hadden kunnen vervangen en dat verweerster heeft verzuimd om minstens 18 maatschappijen te benaderen, met inbegrip van ondernemingen die „wet lease”-diensten verrichten, waaronder moet worden verstaan het leasen van vliegtuigen inclusief bemanning en cabinediensten. De verwerende vervoerder heeft bevestigd dat hij sinds 7 september 2018 een van zijn toestellen op vaste basis heeft geleased en dat hij in augustus 2018 twee leaseovereenkomsten heeft ondertekend.
- 22 Deze omstandigheden wijzen volgens D. S.A. op een vertragingstactiek die er niet op was gericht daadwerkelijk vliegtuigtoestellen te leasen, terwijl het thans evenwel een gebruikelijk praktijk van de luchtvaartmaatschappijen is om reservevliegtuigen gereed te houden voor het geval van een defect en de noodzaak om dergelijke toestellen aan een andere maatschappij te doen toekomen. Voorts betoogt de verwerende vervoerder dat het niet redelijk zou zijn om van hem te eisen te allen tijde vliegtuigen met een volledige bemanning „in voorraad” te hebben zodat hij ook in dringende en onverwachte omstandigheden in staat is om geplande vluchten uit te voeren. De kosten voor het leasen en onderhouden van vliegtuigen zijn namelijk enorm. Dergelijke voorzorgsmaatregelen zouden zeker ook op de prijzen van zijn diensten van invloed zijn.