



Jurisprudentie

BESCHIKKING VAN HET HOF (Vijfde kamer)

14 november 2014*

„Prejudiciële verwijzing — Reglement voor de procesvoering — Artikel 99 — Luchtvervoer — Verordening (EG) nr. 261/2004 — Langdurige vertraging van vluchten — Compensatie voor luchtreizigers — Vrijstellingen van de verplichting van de luchtvaartmaatschappij tot betaling van compensatie — Begrip ‚buitengewone omstandigheden‘ — Schade aan het vliegtuig toegebracht door een mobiele vliegtuigtrap bij een vorige vlucht”

In zaak C-394/14,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing overeenkomstig artikel 267 VWEU, ingediend door het Amtsgericht Rüsselsheim (Duitsland) bij beslissing van 12 augustus 2014, ingekomen bij het Hof op 18 augustus 2014, in de zaak

Sandy Siewert,

Emma Siewert,

Nele Siewert

tegen

Condor Flugdienst GmbH,

geeft

HET HOF (Vijfde kamer),

samengesteld als volgt: T. von Danwitz, kamerpresident, C. Vajda, A. Rosas, E. Juhász en D. Šváby (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: E. Sharpston,

griffier: A. Calot Escobar,

gelet op de beslissing om, de advocaat-generaal gehoord, bij met redenen omklede beschikking uitspraak te doen overeenkomstig artikel 99 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof,

de navolgende

* Procestaal: Duits.

Beschikking

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 5, lid 3, 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 (PB L 46, blz. 1).
- 2 Deze vraag is ingediend in het kader van een geding tussen Condor Flugdienst GmbH (hierna: „Condor”), een luchtvaartmaatschappij, en de dames Siewert over de weigering van deze maatschappij om compensatie te betalen aan laatstgenoemden wegens de langdurige vertraging van hun vlucht.

Toepasselijke bepalingen

- 3 De punten 14 en 15 van de considerans van verordening nr. 261/2004 luiden als volgt:

„(14)

Evenals in het kader van het Verdrag van Montreal dienen de verplichtingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren, te 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. Dergelijke omstandigheden kunnen zich met name voordoen in gevallen van politieke onstabieleit, weersomstandigheden die de 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.

(15) Er dient te worden geacht sprake te zijn van buitengewone omstandigheden 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 één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt, ook al heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen geleverd om de vertragingen of annuleringen te voorkomen.”

- 4 Artikel 5 van deze verordening bepaalt het volgende:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

[...]

c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, [...]

3. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 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.

[...]”

- 5 Onder het opschrift „Recht op compensatie” bepaalt artikel 7, lid 1, het volgende:

„Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;

- b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km;
- c) 600 EUR voor alle niet onder a of b vallende vluchten.

[...]"

- 6 Artikel 13 van dezelfde verordening luidt als volgt:

„In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het geldend recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden. Deze verordening beperkt met name geenszins het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen van een touroperator of enige andere persoon waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft. Ook mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht van een touroperator of een andere derde partij dan een passagier met wie een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft, om volgens de relevante rechtsregels, terugbetaling of compensatie te verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”

Feiten van het hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 7 Verzoeksters in het hoofdgeding hebben bij Condor een vlucht geboekt met vertrek vanuit Antalia (Turkije) en met bestemming Frankfurt am Main.
- 8 Deze vlucht werd uitgevoerd op 3 oktober 2011 met een vertraging bij aankomst van zes uur en dertig minuten.
- 9 Condor baseert haar weigering om het door de dames Siewert ingediende verzoek om schadevergoeding in te willigen, op de rechtspraak van het Hof, gelezen in samenhang met de artikelen 5, lid 3, en 7 van verordening nr. 261/2004, door te stellen dat deze vertraging is te wijten aan het feit dat het vliegtuig dat de betrokken vlucht moest uitvoeren, de dag voordien schade had opgelopen op de luchthaven van Stuttgart. Dit vliegtuig zou aangereden zijn door een mobiele vliegtuigtrap, waardoor structurele schade werd veroorzaakt aan een vleugel en het vliegtuig moest worden vervangen. Het zou dus gaan om „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, zodat Condor niet verplicht is compensatie te betalen.
- 10 De verwijzende rechter twijfelt of de „buitengewone omstandigheden” op grond waarvan de luchtvaartmaatschappij krachtens artikel 5, lid 3, en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 is vrijgesteld van de verplichting om compensatie te betalen, verband moeten houden met de in geding zijnde vlucht of eveneens kunnen voortvloeien uit eerdere trajecten van het vliegtuig dat deze vlucht uitvoert.
- 11 Daarom heeft het Amtsgericht Rüsselsheim de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
- „1) Moeten de buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening [nr. 261/2004] direct de geboekte vlucht betreffen?

- 2) Indien ook buitengewone omstandigheden bij vorige vluchten voor een latere vlucht relevant zijn: moeten de redelijke maatregelen die de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, volgens artikel 5, lid 3, van verordening [nr. 261/2004] moet treffen, alleen ertoe strekken buitengewone omstandigheden te voorkomen dan wel ook beogen een langere vertraging te vermijden?
- 3) Moeten schadelijke handelingen van op eigen verantwoordelijkheid handelende derden, die opdrachten hebben gekregen, die deel uitmaken van de exploitatie van een luchtvaartonderneming, worden beschouwd als buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening [nr. 261/2004]?
- 4) Indien de derde vraag bevestigend wordt beantwoord: is het voor de beoordeling van belang van wie (luchtvaartmaatschappij, luchthavenexploitant, enz.) de derde de opdracht heeft gekregen?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

- 12 Krachtens artikel 99 van het Reglement voor de procesvoering van het Hof van Justitie kan het Hof, wanneer het antwoord op een prejudiciële vraag duidelijk uit de rechtspraak kan worden afgeleid of wanneer over het antwoord op een dergelijke vraag redelijkerwijs geen twijfel kan bestaan, in elke stand van het geding op voorstel van de rechter-rapporteur, de advocaat-generaal gehoord, beslissen om bij met redenen omklede beschikking uitspraak te doen.
- 13 Deze bepaling dient in het kader van de onderhavige prejudiciële verwijzing te worden toegepast.

Derde en vierde vraag

- 14 Met de eerste en de derde vraag, die in de eerste plaats moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd, dat een voorval zoals de botsing van een mobiele vliegtuigtrap van een luchthaven met een vliegtuig moet worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” op grond waarvan de luchtvaartmaatschappij wordt vrijgesteld van haar verplichting de luchtreizigers compensatie te betalen bij een langdurige vertraging van een vlucht die door dit vliegtuig wordt uitgevoerd.
- 15 Om te beginnen zij eraan herinnerd dat de Uniewetgever bij de annulering van een vlucht of een langdurige vertraging, dat wil zeggen een vertraging van ten minste drie uur, de in artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004 neergelegde verplichtingen van de luchtvaartmaatschappijen heeft willen aanpassen (zie in die zin arresten Nelson e.a., C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 39, en McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punt 37).
- 16 Volgens de bewoordingen van de punten 14 en 15 van de considerans, alsmede van artikel 5, lid 3, van deze verordening, is de luchtvaartmaatschappij, in afwijking van lid 1 van hetzelfde artikel, aldus vrijgesteld van haar verplichting de luchtreizigers compensatie te betalen op grond van artikel 7 van verordening nr. 261/2004, als zij in staat is aan te tonen dat de annulering te wijten is aan buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen, dat wil zeggen omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (arrest McDonagh, EU:C:2013:43, punt 38 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 17 Aangezien voormeld artikel 5, lid 3, een uitzondering inhoudt op het beginsel dat luchtreizigers compensatie ontvangen, moet deze bepaling restrictief worden uitgelegd (arrest Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 20). Overigens geven niet alle buitengewone omstandigheden aanleiding tot vrijstelling en moet de luchtvaartmaatschappij die zich op die omstandigheden wil beroepen, bovendien aantonen dat zij hoe dan ook niet hadden kunnen worden voorkomen door het

treffen van aan de situatie aangepaste maatregelen, dat wil zeggen maatregelen die op het tijdstip van de buitengewone omstandigheden in het bijzonder voldeden aan voor de betrokken luchtvaartmaatschappij aanvaardbare technische en economische voorwaarden (arrest Eglitis en Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punt 25).

- 18 Wat met name de technische problemen betreft die zich bij een vliegtuig voordoen, heeft het Hof verduidelijkt dat zij weliswaar kunnen worden beschouwd als dergelijke omstandigheden, maar dat dit niet wegneemt dat de omstandigheden waarin een dergelijk voorval plaatsvindt, slechts als „uitzonderlijk” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kunnen worden aangemerkt, als zij verband houden met een gebeurtenis die, evenals 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 deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis (arrest Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, punt 23).
- 19 Wat nu een technisch probleem betreft dat wordt veroorzaakt door de botsing van een mobiele vliegtuigtrap van een luchthaven met een vliegtuig, dient te worden opgemerkt dat dergelijke mobiele trappen of aviobruggen noodzakelijkerwijs worden gebruikt bij het luchtvervoer van passagiers om hen in en uit het vliegtuig te laten stappen, zodat de luchtvaartmaatschappijen regelmatig worden geconfronteerd met situaties die het gevolg zijn van het gebruik van dergelijke mobiele trappen. Daarom moet de botsing van een vliegtuig met een dergelijke mobiele trap worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij. Bovendien wijst niets erop dat de schade aan het vliegtuig dat de in geding zijnde vlucht moest uitvoeren, werd veroorzaakt door een handeling die, zoals sabotage of terrorisme, vreemd is aan de normale diensten van een luchthaven en volgens de rechtspraak van het Hof (zie arrest Wallentin-Hermann EU:C:2008:771, punt 26) onder het begrip „buitengewone omstandigheden” valt, wat Condor overeenkomstig de in punt 17 van de onderhavige beschikking aangehaalde rechtspraak moest aantonen voor de verwijzende rechter.
- 20 Bijgevolg kan een dergelijke gebeurtenis niet worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” op grond waarvan de luchtvaartmaatschappij wordt vrijgesteld van haar verplichting de luchtreizigers compensatie te betalen bij een langdurige vertraging van een vlucht.
- 21 Overigens dient in herinnering te worden gebracht dat de nakoming van de verplichtingen op grond van verordening nr. 261/2004 niet afdoet aan de mogelijkheid voor de vervoerders om van eenieder die de vertraging heeft veroorzaakt, inclusief derden, terugbetaling te eisen, zoals artikel 13 van deze verordening bepaalt (arrest Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punt 44 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 22 Gelet op het voorgaande moet op de derde en de vierde vraag worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd, dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde 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 wordt vrijgesteld van haar verplichting de luchtreizigers compensatie te betalen bij een langdurige vertraging van een vlucht die door dit vliegtuig wordt uitgevoerd.
- 23 Gelet op het antwoord op de derde en vierde vraag, hoeven de andere vragen niet te worden beantwoord.

Kosten

- 24 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen.

Het Hof (Vijfde kamer) verklaart voor recht:

Artikel 5, lid 3, 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 aldus worden uitgelegd, dat de in het hoofdgeding aan de orde zijnde 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 wordt vrijgesteld van haar verplichting de luchtreizigers compensatie te betalen bij een langdurige vertraging van een vlucht die door dit vliegtuig wordt uitgevoerd.

ondertekeningen