



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL

L. MEDINA

van 9 februari 2023¹

Gevoegde zaken C-156/22 tot en met C-158/22

TAP Portugal

tegen

flightright GmbH (C-156/22)

Myflyright GmbH (C-157/22 en C-158/22)

[verzoek van het Landgericht Stuttgart (rechter in tweede aanleg Stuttgart, Duitsland) om een prejudiciële beslissing]

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 5, lid 3 – Gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan passagiers bij annulering of langdurige vertraging van vluchten – Vrijstelling van de verplichting tot compensatie – Begrip ‚buitengewone omstandigheden‘ – Annulering van een vlucht – Plotseling en onverwacht overlijden van een copiloot – Gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij – Gebeurtenis die volledig buiten de daadwerkelijke invloed van de luchtvaartmaatschappij valt – Externe gebeurtenis – Invloed op de gebeurtenis – Voorzienbaarheid van de gebeurtenis”

1. Walter Alexander Raleigh zei ooit: „De motor is het hart van een vliegtuig, maar de piloot is de ziel.”
2. Als een luchtvaartmaatschappij vlot wil functioneren, zijn beide onderdelen van essentieel belang en moeten beide in gelijke mate worden gecontroleerd. Wat piloten betreft, is in het Unierecht een groot aantal vereisten vastgesteld, waaronder vereisten met betrekking tot de gezondheid van piloten, teneinde een ononderbroken verlening van luchtvervoersdiensten te waarborgen.
3. Wanneer er zich echter toch verstoringen voordoen, beoogt verordening (EG) nr. 261/2004² („verordening nr. 261/2004”), zoals blijkt uit de eerste overweging, een hoog niveau van bescherming van de rechten van de passagiers te waarborgen, met inbegrip van het recht op compensatie bij annulering van een vlucht.

¹ Oorspronkelijke taal: Engels.

² Verordening 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 2004, L 46, blz. 1).

4. De verzoeken om een prejudiciële beslissing van het Landgericht Stuttgart (rechter in tweede aanleg Stuttgart, Duitsland), de verwijzende rechter, hebben betrekking op de uitlegging van artikel 5, lid 3, van die verordening. De verzoeken zijn ingediend in het kader van procedures tussen ondernemingen die rechtsbijstand verlenen aan luchtreizigers, flihtright GmbH (Zaak C-156/22) en Myflyright GmbH (Zaken C-157/22 en C-158/22), en TAP Portugal, een luchtvaartmaatschappij, en hebben betrekking op de weigering van die luchtvaartmaatschappij om passagiers te compenseren voor de annulering van hun vlucht. De drie gevoegde zaken gaan over dezelfde vlucht.

5. Het Hof wordt verzocht te verduidelijken of het plotselinge overlijden van een copiloot kort voor de geplande vlucht een buitengewone omstandigheid in de zin van deze bepaling kan vormen.

I. Toepasselijke bepalingen

A. Verordening nr. 261/2004

6. Overwegingen 1, 14 en 15 van verordening nr. 261/2004 luiden:

„(1) Het optreden van de Gemeenschap moet onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, met volledige inachtneming van de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.

[...]

(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 onstabiele, weersomstandigheden die 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.”

7. Artikel 5 van verordening nr. 261/2004 bepaalt:

„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, tenzij

- i) de annulering hun tenminste twee weken voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld, of
- ii) de annulering hun tussen twee weken en zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of
- iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.

[...]

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.

[...]”

8. In artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 worden specifieke compensatiebedragen vastgesteld al naargelang de afstand van de vlucht.

B. Verordening nr. 965/2012

9. In bijlage III bij verordening (EU) nr. 965/2012³ worden organisatievereisten voor luchtvaartactiviteiten vastgesteld waaraan exploitanten moeten voldoen met betrekking tot de opleiding, ervaring en kwalificatie van de cockpitbemanning (DEEL-ORO). ORO.FC.200 (Samenstelling van de cockpitbemanning) van sectie 2 (Aanvullende eisen voor commercieel luchtvervoer) van subdeel FC (Cockpitbemanning) bepaalt:

„[...]

c) Specifieke eisen voor IFR- of nachtvluchten met vleugelvliegtuigen.

- 1) Voor alle vliegtuigen met turbopropmotoren en een maximale operationele passagiersconfiguratie (MOPSC) van meer dan negen en alle vliegtuigen met turbojetmotoren dient de cockpitbemanning minimaal te bestaan uit twee piloten.

[...]”

³ Verordening van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering, overeenkomstig verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB 2012, L 296, blz. 1), in de versie die van toepassing was ten tijde van de feiten in het hoofdgeding.

10. Bijlage IV bij verordening nr. 965/2012 regelt de commerciële luchtvervoersactiviteiten (deel-CAT). Punten b) en c) van CAT.GEN.MPA.100 (Verantwoordelijkheden van de bemanning) van sectie 1 (Motoraangedreven luchtvaartuigen) van subdeel A (Algemene voorschriften) bepalen:

„b) De bemanningsleden dienen:

[...]

4) alle toepasselijke beperkingen van vlieg- en diensttijden en rustverplichtingen na te leven die gelden voor hun activiteiten;

5) bij het verrichten van taken voor meerdere exploitanten:

i) hun individuele registers bij te houden met betrekking tot vlieg- en diensttijden en rustperioden waarnaar wordt verwezen in de toepasselijke FTL-eisen, en

ii) iedere exploitant de benodigde gegevens te verstrekken waarmee activiteiten kunnen worden gepland overeenkomstig de toepasselijke eisen inzake vlieg- en diensttijden.

c) De bemanningsleden mogen geen werkzaamheden verrichten aan boord van een luchtvaartuig:

[...]

3) indien zij niet aan de toepasselijke medische eisen voldoen;

4) indien zij op enigerlei wijze twijfelen of zij in staat zijn de hun opgedragen taken te verrichten, of

5) indien zij weten of vermoeden dat zij vermoeid zijn, [...]”

II. Feiten van het hoofdgeding en prejudiciële vraag

11. Op 17 juli 2019 was TAP Portugal de luchtvaartmaatschappij die vlucht TP597 uitvoerde, met vertrek uit Stuttgart (Duitsland) om 6.05 uur lokale tijd en bestemming Lissabon (Portugal) („vlucht in kwestie”).

12. Diezelfde dag, om 4.15 uur, werd de copiloot die de vlucht in kwestie zou uitvoeren dood aangetroffen in zijn hotelkamer in Stuttgart. De hele bemanning was geschokt door het voorval en meldde zich ongeschikt om te vliegen. Er was geen vervangend personeel beschikbaar, aangezien de vlucht in kwestie moest plaatsvinden van buiten de „basis van TAP”. De vlucht werd geannuleerd.

13. Vervangende bemanningsleden zijn uit Lissabon vertrokken op een vlucht om 11.25 uur en zijn om 15.20 uur aangekomen in Stuttgart. De passagiers zijn vervoerd met vervangende vlucht TP593, die op dezelfde dag om 16.40 uur naar Lissabon is vertrokken.

14. In alle drie de zaken vorderen verzoekers in het hoofdgeding compensatie van TAP Portugal krachtens artikel 7 van verordening nr. 261/2004.

15. TAP Portugal is door het Amtsgericht Nürtingen (rechter in eerste aanleg, Nürtingen, Duitsland) veroordeeld tot betaling van de door fliightright en Myflyright gevorderde compensatie, op grond dat het plotselinge en onvoorziene overlijden van een bemanningslid, net als een plotselinge ernstige ziekte, geen externe gebeurtenis vormt die invloed uitoefent op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, voor zover dit onder de risico's valt die inherent zijn aan de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij.

16. TAP Portugal heeft tegen deze beslissing beroep ingesteld bij het Landgericht Stuttgart. Volgens die rechter was het plotselinge overlijden van de copiloot, een man van middelbare leeftijd die een gezin had en zonder problemen de verplichte periodieke medische onderzoeken had ondergaan, volledig onvoorzienbaar en een verrassing voor iedereen in zijn omgeving.

17. Tegen deze achtergrond heeft het Landgericht Stuttgart de behandeling van de drie zaken geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Moet artikel 5, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] aldus worden uitgelegd dat er sprake is van een buitengewone omstandigheid in de zin van deze bepaling, wanneer vanaf een luchthaven die niet de basis is van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, een vlucht wordt geannuleerd omdat een op deze vlucht ingezet bemanningslid (in casu de copiloot), dat bij de verplichte periodieke medische keuringen zonder enige beperking is goedgekeurd, vlak voor het begin van de vlucht plotseling en op een voor de luchtvaartmaatschappij niet voorzienbare wijze overlijdt of zo ernstig ziek wordt dat hij niet in staat is om de vlucht uit te voeren?”

18. Bij besluit van de president van het Hof van 4 april 2022 zijn de zaken C-156/22 tot en met C-158/22 gevoegd voor de schriftelijke en de mondelinge behandeling en voor het arrest.

19. Bij het Hof zijn schriftelijke opmerkingen ingediend door fliightright, TAP Portugal, de Poolse regering, de Portugese regering en de Europese Commissie.

III. Analyse

A. Voorlopige opmerkingen

20. Ik merk ten eerste op dat de prejudiciële vraag verwijst naar een scenario waarin een bemanningslid „ernstig ziek” wordt zodat „hij niet in staat is om de vlucht uit te voeren”. In dit verband wijs ik erop dat de onderhavige procedures betrekking hebben op het plotselinge overlijden van een copiloot. Ondanks de vergelijkbare gevolgen die een ernstige ziekte van een bemanningslid zou hebben voor de uitvoering van een vlucht, lijkt dat scenario in het licht van de feiten van het hoofdgeding hypothetisch.

21. Aangezien de onderhavige zaak betrekking heeft op het overlijden van een copiloot, herinner ik er ten tweede aan dat punt c), 1), van ORO.FC.200 van verordening nr. 965/2012 vereist dat ten minste twee piloten aanwezig zijn om een vlucht uit te voeren. Zelfs indien de rest van de bemanning de vlucht in kwestie had kunnen uitvoeren, was in dit geval niet voldaan aan het vereiste van de aanwezigheid van twee piloten onder de bemanning, waardoor de vlucht niet had kunnen doorgaan. Bovendien wordt in de aan het Hof gestelde vraag naar het plotselinge overlijden van de copiloot in kwestie verwezen als oorzaak van de annulering van de vlucht in kwestie.

22. Daarom stel ik voor dat het Hof zijn antwoord beperkt tot de annulering van de vlucht wegens het plotselinge overlijden van de copiloot in kwestie, zonder in te gaan op de indirecte gevolgen van dit overlijden voor de andere bemanningsleden. Aangezien de precieze oorzaak van de annulering van de vlucht een feitelijke kwestie is, staat het aan de verwijzende rechter om vast te stellen of de annulering van de vlucht in kwestie *uitsluitend* het gevolg was van het overlijden van de copiloot of van de *combinatie* van die gebeurtenis met het onvermogen van de bemanning om de vlucht in kwestie uit te voeren.

23. Om de verwijzende rechter een nuttig antwoord te geven, stel ik in die omstandigheden voor dat het Hof de vraag herformuleert zodat in wezen wordt gevraagd of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat de annulering van een vlucht, die moest vertrekken vanaf een luchthaven die niet de basis is van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, vanwege het plotselinge overlijden van de copiloot, die bij de verplichte periodieke medische keuringen zonder enige beperking is goedgekeurd, onder „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling valt, op grond dat deze gebeurtenis zich vlak voor het begin van de vlucht heeft voorgedaan en door de luchtvaartmaatschappij niet kon worden voorzien.

B. Twee specifiek in de rechtspraak vastgestelde voorwaarden

24. Om te beginnen herinner ik eraan dat in het geval van annulering van een vlucht artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 bepaalt dat de betrokken passagiers recht hebben op de in artikel 7, lid 1, bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij de annulering hun vooraf, binnen de in artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), vastgestelde tijdsbestekken is meegedeeld.

25. Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overwegingen 14 en 15, bevrijdt de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert van deze verplichting 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. Gelet op de doelstelling van verordening nr. 261/2004, die er volgens overweging 1 uit bestaat een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, en op het feit dat artikel 5, lid 3, van de verordening voorziet in een afwijking van het beginsel dat de passagiers recht hebben op compensatie in geval van annulering van hun vlucht, moet het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling strikt worden uitgelegd.⁴

26. Volgens vaste rechtspraak kunnen als „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 gebeurtenissen worden aangemerkt die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij (eerste voorwaarde) en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (tweede voorwaarde). Hoewel het Hof er onlangs aan heeft herinnerd dat deze twee voorwaarden cumulatief zijn en dat de vervulling ervan per geval moet worden beoordeeld⁵, merk ik op dat het bij zijn beoordeling elke voorwaarde afzonderlijk heeft onderzocht, hoewel het van oordeel was dat de eerste voorwaarde niet was vervuld.⁶ Het lijkt er dus op dat de twee voorwaarden in feite aanvullend zijn: de eerste heeft, meer in het algemeen, betrekking op het verband tussen het getroffen werkerrein en de activiteiten van de

⁴ Zie in die zin arrest van 23 maart 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punt 24 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

⁵ Zie korter geleden arrest van 23 maart 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punt 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

⁶ Ibid., punten 26 e.v.

luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert⁷, en de tweede heeft, meer specifiek, betrekking op de vraag of de gebeurtenis volledig buiten de daadwerkelijke invloed van de luchtvaartmaatschappij valt. Aangezien het echter vaste rechtspraak van het Hof is dat de twee voorwaarden cumulatief zijn, zal ik deze als zodanig onderzoeken.

27. Bovendien moet erop worden gewezen dat de rechtspraak betreffende de inhoud van en het verband tussen de eerste en de tweede voorwaarde niet altijd coherent is. Daarom zal ik deze voorwaarden in de onderhavige zaak onderzoeken overeenkomstig de wijze die het Hof in zijn recente arrest van de Grote kamer, *Airhelp*, in herinnering heeft gebracht en heeft verduidelijkt.⁸

28. In de gegeven omstandigheden moet worden bepaald of het plotselinge overlijden van een copiloot een „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kan vormen.

1. Gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert

29. In het kader van deze voorwaarde moet worden nagegaan of problemen in verband met het personeel van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert vanwege hun aard of oorsprong een gebeurtenis kunnen vormen die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij.⁹

30. In dat verband moet eraan worden herinnerd dat het Hof in verband met technische problemen met het vliegtuig in het arrest *Wallentin-Hermann*¹⁰ heeft geoordeeld dat de omstandigheden waarin een gebeurtenis zich voordoet uitsluitend als „buitengewoon” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kunnen worden aangemerkt indien zij betrekking hebben op een gebeurtenis die, zoals de in overweging 14 van die verordening genoemde gebeurtenissen, niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert en die vanwege haar aard of oorsprong buiten de daadwerkelijke invloed van de luchtvaartmaatschappij valt. Het Hof heeft geoordeeld dat, aangezien de werking van luchtvaartuigen onvermijdelijk gepaard gaat met technische problemen, luchtvaartmaatschappijen bij de uitoefening van hun activiteiten met dergelijke problemen worden geconfronteerd. Derhalve kunnen technische problemen die worden vastgesteld tijdens het onderhoud van luchtvaartuigen of die het gevolg zijn van onvolkomenheden bij een dergelijk onderhoud op zich geen „uitzonderlijke omstandigheden” vormen zoals bedoeld in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. Anderzijds zijn bepaalde gebeurtenissen, zoals een verborgen fabricagefout, die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid, of schade aan luchtvaartuigen door sabotage of terrorisme, mogelijk niet inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, en vallen deze gebeurtenissen buiten de daadwerkelijke invloed van de luchtvaartmaatschappij.

⁷ Zie punt 34 hieronder.

⁸ Arrest van 23 maart 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punt 40; hierna: „arrest *Airhelp*”).

⁹ Zie naar analogie arrest *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226).

¹⁰ Zie in die zin het arrest van 22 december 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771, punten 20, 24, 25 en 26). Ik stel vast dat het Hof bij de beschrijving van deze gebeurtenissen geen onderscheid maakt tussen de eerste en de tweede voorwaarde.

31. Het begrip „inherent zijn” werd later verduidelijkt door het Hof in het arrest van der Lans¹¹, waarin het Hof heeft geoordeeld dat een storing veroorzaakt door een voortijdig defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig een onverwachte gebeurtenis vormt. Het Hof heeft hier echter aan toegevoegd dat een dergelijke storing *wezenlijk verbonden* blijft met het zeer complexe systeem voor de werking van het toestel, dat door de betrokken luchtvaartmaatschappij onder, met name meteorologisch, vaak moeilijke en zelfs extreme omstandigheden wordt gebruikt, en dat het voorts zo is dat geen enkel onderdeel van een luchtvaartuig onverslijtbaar is. Het Hof heeft geconcludeerd dat die onverwachte gebeurtenis in het kader van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij, omdat luchtvaartmaatschappijen gewoonlijk met onverwachte technische problemen worden geconfronteerd.

32. Uit deze rechtspraak volgt dat de technische problemen met het luchtvaartuig inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, aangezien die luchtvaartmaatschappij tijdens deze activiteiten gewoonlijk met onverwachte technische problemen wordt geconfronteerd. Ik zal nu onderzoeken in hoeverre problemen in verband met personeelszaken inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

33. In het bovenvermelde arrest *Airhelp*¹² werd het Hof gevraagd te bepalen of een met inachtneming van de wettelijke voorschriften georganiseerde pilotenstaking inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van een vervoersonderneming. Het Hof heeft geoordeeld dat een staking die enkel bedoeld is om een loonsverhoging voor de piloten, een wijziging van de dienstregeling van de bemanningsleden en een grotere voorspelbaarheid van de arbeidstijd af te dwingen van een luchtvervoersonderneming, een gebeurtenis vormt die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van deze onderneming, in het bijzonder wanneer een dergelijke staking met inachtneming van de wettelijke voorschriften wordt georganiseerd. Meer specifiek heeft het Hof zich gebaseerd op het feit dat een staking een van de mogelijke uitdrukkingvormen van sociaal overleg is en derhalve moet worden opgevat als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken werkgever.

34. Van belang is dat het Hof heeft benadrukt dat maatregelen inzake het *personeel van een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert* onder het normale beheer van de activiteiten van die luchtvaartmaatschappij vallen. Uit dit arrest volgt dat het Hof, om vast te stellen of de eerste voorwaarde is nageleefd, het verband onderzoekt tussen het getroffen werkterrein, zijnde personeelszaken, en de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert.

35. Deze uitlegging moet van toepassing zijn in de onderhavige zaak, aangezien de planning van de bemanning en personeelszaken dagelijkse kost zijn voor luchtvaartmaatschappijen. Wat de planning van de bemanning betreft, moeten de ondernemingen de luchtvaartwetgeving, contractuele voorwaarden en persoonlijke verwachtingen in acht nemen.¹³ Het plannen van de bemanning omvat complexe activiteiten, zoals het samenstellen van de bemanning, het opstellen van de dienstregeling en het toezicht houden op en opleiden van de bemanning, om er maar

¹¹ Arrest van 17 september 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, punten 41 en 42).

¹² Arrest van 23 maart 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punten 28, 29 en 30).

¹³ Zie bijvoorbeeld verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad (PB 2011, L 311, blz. 1), in de versie die van toepassing was ten tijde van de feiten in het hoofdgeding.

enkele te noemen, waarbij er rekening moet worden gehouden met aspecten als het vermoeidheidsrisico.¹⁴ De plotselinge afwezigheid van een bemanningslid, zoals een copiloot, moet in beginsel in de planning van de bemanning worden voorzien.¹⁵

36. In dit verband beklemtoon ik dat de precieze oorzaak van de plotselinge afwezigheid van de copiloot niet relevant mag zijn voor het kwalificeren van de afwezigheid als een „inherent” gebeurtenis. Aangezien een dergelijke gebeurtenis zich kan voordoen¹⁶, moet hiermee rekening worden gehouden bij de organisatie en het beheer van de systemen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Of de plotselinge afwezigheid van een copiloot nu het gevolg is van gezondheidsredenen of zijn overlijden, of een andere oorzaak kent, het *gevolg daarvan is* dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de afwezige persoon moet vervangen of de vlucht moet annuleren.

37. Bijgevolg ben ik van mening dat de plotselinge afwezigheid van een copiloot een gebruikelijk onderdeel is van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij en dat een dergelijke gebeurtenis, ongeacht de oorzaak ervan, moet worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij. Aangezien de twee voorwaarden cumulatief zijn¹⁷, hoeft de tweede voorwaarde niet te worden onderzocht indien het Hof mijn redenering volgt. Volledigheidshalve zal ik toch ingaan op de tweede voorwaarde, namelijk of het overlijden van een copiloot een gebeurtenis is die buiten de invloed valt van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

2. Gebeurtenis die volledig buiten de daadwerkelijke invloed valt van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert

38. In het arrest *Airhelp* heeft het Hof vier criteria onderzocht om vast te stellen of een gebeurtenis moet worden beschouwd als een gebeurtenis die volledig buiten de daadwerkelijke invloed valt van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. In de onderhavige zaak zijn slechts drie van die criteria relevant, aangezien het vierde criterium specifiek verband hield met de juridische vraagstukken die voortvloeien uit het in artikel 28 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie (hierna: „Handvest”) neergelegde grondrecht om te staken, dat in die zaak aan de orde was.¹⁸

39. Meer specifiek heeft het Hof aan de hand van deze drie criteria ten eerste onderzocht of de gebeurtenis voorzienbaar was, ten tweede of de werkgever tot op zekere hoogte de controle over de gebeurtenissen behoudt, en ten derde of de gebeurtenis extern is aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Deze drie criteria lijken cumulatief en vormen minimumcriteria voor het definiëren van een gebeurtenis die volledig buiten de daadwerkelijke

¹⁴ IATA, ICAO, IFALPA, „Fatigue Management Guide for Airline Operators”, 2015. [Online]. Beschikbaar op <https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/>. Zie in dezelfde zin punten b) en c) van CAT.GEN.MPA.100 (Verantwoordelijkheden van de bemanning) van sectie 1 (Motoraangedreven luchtvaartuigen) van subdeel A (Algemene voorschriften) van bijlage IV bij verordening nr. 965/2012, (Deel-CAT).

¹⁵ Zie bijvoorbeeld <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en>. Zie tevens punten b) en c) van CAT.GEN.MPA.100 (Verantwoordelijkheden van de bemanning) van sectie 1 (Motoraangedreven luchtvaartuigen) van subdeel A (Algemene voorschriften) van bijlage IV bij verordening nr. 965/2012, (Deel-CAT).

¹⁶ Wereldbankgroep, mortaliteit, volwassenen, mannen (per 1000 volwassen mannen) – Europese Unie, 2018, beschikbaar op: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.DYN.AMRT.MA?locations=EU>.

¹⁷ Zie bovenstaand punt 26.

¹⁸ Het vierde criterium had betrekking op de evenwichtsoefening tussen de fundamentele vrijheid om te staken en de fundamentele vrijheid van ondernemerschap en het recht op eigendom van de luchtvaartmaatschappij, die worden gewaarborgd door artikel 16 en 17 van het Handvest.

invloed van de betrokken luchtvaartmaatschappij valt. De volgorde waarin ik de criteria onderzoek is omgekeerd aan die van het Hof in het arrest *Airhelp*, aangezien de vraag of een gebeurtenis extern of intern is aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, logischerwijze voorafgaat aan de vraag of die gebeurtenis binnen de invloed van die luchtvaartmaatschappij valt.

a) Externe gebeurtenis

40. In het arrest *Airhelp* verklaart het Hof met betrekking tot de definiëring van het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 dat gebeurtenissen van „interne” oorsprong moeten worden onderscheiden van gebeurtenissen waarvan de oorsprong „extern” is aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

41. Ten eerste behoren volgens het Hof tot externe gebeurtenissen: de aanvaring van een luchtvaartuig met een vogel¹⁹, de beschadiging van een band van een luchtvaartuig door een vreemd voorwerp, zoals losliggend puin, op de start- of landingsbaan van een vliegveld²⁰, de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven waardoor deze moet worden gesloten²¹, de botsing tussen het hoogteroer van een vliegtuig in parkeerpositie en het rolroer van een vliegtuig van een andere luchtvaartmaatschappij, als gevolg van de beweging van dit laatste vliegtuig²², een verborgen fabricagefout, sabotage of terrorisme²³.

42. Het Hof leidt hieruit af dat externe gebeurtenissen gemeen hebben dat zij „het gevolg zijn van een natuurverschijnsel of een handeling van een derde, zoals een andere luchtvaartmaatschappij of een publieke of particuliere partij die het luchtverkeer of de luchthavenactiviteiten verstoort”.²⁴ Met betrekking tot gebeurtenissen die het gevolg zijn van een natuurverschijnsel, heeft het Hof geoordeeld dat de sluiting van een deel van het Europese luchtruim ten gevolge van een vulkaanuitbarsting, zoals die van de Eyjafjallajökull-vulkaan, een „buitengewone omstandigheid” vormt.²⁵ Met betrekking tot gebeurtenissen die het gevolg zijn van een handeling van een derde heeft het Hof beklemtoond dat stakingsacties van luchtverkeersleiders of het luchthavenpersoneel „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van deze verordening kunnen vormen voor zover dergelijke stakingsacties niet onder de uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij en dus buiten de daadwerkelijke invloed van de luchtvaartmaatschappij vallen.²⁶

43. Ten tweede heeft het Hof in verband met interne gebeurtenissen geoordeeld dat een staking die onder leden van het eigen personeel van de betrokken luchtvervoersonderneming is begonnen, waaronder ook een staking die is begonnen na een oproep van de vakbonden, een aan deze onderneming „interne” gebeurtenis vormt, aangezien zij in het belang van de werknemers van die onderneming handelen.²⁷ Ik merk op dat het Hof in het verleden reeds heeft geoordeeld

¹⁹ Arrest van 4 mei 2017, *Pešková en Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 26).

²⁰ Arrest van 4 april 2019, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, punt 34).

²¹ Arrest van 26 juni 2019, *Moens* (C-159/18, EU:C:2019:535, punt 29).

²² Beschikking van 14 januari 2021, *Airhelp* (C-264/20, niet gepubliceerd, EU:C:2021:26, punt 26).

²³ Arrest van 22 december 2008, *Wallentin-Hermann* (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 26) en arrest van 17 september 2015, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618, punt 38).

²⁴ Arrest *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, punt 41) (cursivering van mij).

²⁵ Arrest van 31 januari 2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43).

²⁶ Zie in die zin arrest van 4 oktober 2012, *Finnair* (C-22/11, EU:C:2012:604), aangehaald in arrest *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, punt 42).

²⁷ Arrest *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, punt 44).

dat een staking zonder deelname van vakbonden of werknemersvertegenwoordigers, als gevolg van de aankondiging van de herstructurering van de onderneming, geen „buitengewone omstandigheid” vormt.²⁸

44. In de onderhavige zaak kan de luchtvaartmaatschappij er verantwoordelijk voor worden geacht haar personeel aldus te organiseren dat verstoringen wegens ziekte of andere vormen van ongeschiktheid worden voorkomen. Zoals reeds gezegd, maakt de organisatie van het personeel deel uit van het normale dagelijkse beheer van de luchtvaartmaatschappij.²⁹ Hieruit volgt dat het normale dagelijkse beheer onder de categorie „interne” gebeurtenissen valt. Wanneer het overlijden van een copiloot het gevolg is van een handeling (of van de nalatigheid) van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, met andere woorden wanneer het overlijden van een copiloot werkgerelateerd is, gaat het derhalve om een volledig interne gebeurtenis. Wanneer het overlijden van een copiloot echter plaatsvindt buiten het werk en niet door het werk wordt veroorzaakt, ben ik, zoals de Commissie, van mening dat dit moet worden beschouwd als een „natuurlijke gebeurtenis”, en derhalve moet worden aangemerkt als een „externe” gebeurtenis.

b) Invloed, tot op zekere hoogte, over de gebeurtenis in kwestie

45. In het arrest Airhelp heeft het Hof uiteengezet dat een gebeurtenis die volledig binnen de daadwerkelijke invloed van de betrokken luchtvaartmaatschappij valt, een gebeurtenis is waarbij de luchtvaartmaatschappij in beginsel over de middelen beschikt om zich daarop voor te bereiden en, in voorkomend geval, de gevolgen ervan op te vangen, zodat zij tot op zekere hoogte de controle over de gebeurtenissen behoudt.³⁰

46. In dit verband merk ik op dat op het gebied van commercieel luchtvervoer luchtvaartmaatschappijen bij de uitoefening van hun activiteiten aan strikte technische en administratieve procedures moeten voldoen. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, kan derhalve in beginsel niet stellen dat zij geen enkele invloed heeft op haar organisatie en het beheer van haar personeel. Een luchtvaartmaatschappij moet immers alle nodige maatregelen nemen om problemen die gevolgen kunnen hebben voor haar bemanningsleden, en in het bijzonder voor de piloten, te vermijden.

47. Ik wijs er met name op dat een piloot over een medisch certificaat moet beschikken om te mogen vliegen. Bijlage IV bij verordening nr. 1178/2011 bepaalt onder meer dat „voor het uitoefenen van de bevoegdheden van een bewijs van bevoegdheid als beroepspiloot (CPL), meerpiloot (MPL) of verkeerspiloot (ATPL) de piloot houder moet zijn van een geldig medisch certificaat van klasse 1”, dat door een luchtvaartgeneeskundig centrum of bevoegde keuringsarts moet worden hernieuwd.³¹ Medische certificaten van klasse 1 zijn twaalf maanden geldig.³² Ik

²⁸ Arrest van 17 april 2018, Krüsemann e.a. (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 en C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258).

²⁹ Zie de punten 34-36 hierboven.

³⁰ Arrest Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punt 35).

³¹ MED.A. 030 („Medische certificaten”) punt c), 4), en MED.A. 040 („Afgifte, verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten”), punt c), 1), van sectie 2 („Eisen voor medische certificaten”) van subdeel A („Algemene eisen”) van bijlage IV (Deel-MED), in de versie die van toepassing was ten tijde van de feiten van het hoofdgeding.

³² MED.A. 045 („Geldigheid, verlenging en hernieuwde afgifte van medische certificaten”) punt a), 1) en 2), van sectie 2 („Eisen voor medische certificaten”) van subdeel A, „Algemene eisen”, van bijlage IV (Deel-MED). Voor piloten die commerciële passagiersvluchten uitvoeren met één piloot en die de leeftijd van 40 hebben bereikt, en voor piloten die de leeftijd van 60 hebben bereikt, is het medisch certificaat van klasse 1 geldig voor een periode van zes maanden en kan het worden hernieuwd na verdere luchtvaartmedische onderzoeken of beoordelingen.

benadruk dat de regelmatige luchtvaartmedische beoordeling tot doel heeft de medische geschiktheid van een piloot te waarborgen of het risico van medische ongeschiktheid tot een minimum te beperken.³³

48. Toch kan zelfs met regelmatige medische keuringen niet worden gegarandeerd dat de persoon die deze ondergaat niet tussen de onderzoeken door overlijdt. Zelfs wanneer de luchtvaartmaatschappij alle noodzakelijke procedures heeft ingevoerd en uitgevoerd, kunnen bepaalde gebeurtenissen – zoals het plotselinge en onverwachte overlijden buiten de gebruikelijke basis van de luchtvaartmaatschappij van een copiloot die nochtans in goede gezondheid verkeerde – van die aard zijn dat de luchtvaartmaatschappij zich er niet op kan voorbereiden en er de gevolgen niet van kan ondervangen.

49. Ik ben van mening dat het aan de verwijzende rechter staat om na te gaan of het overlijden van de copiloot te wijten was aan een factor die binnen de invloed viel van de betrokken luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde. In dit verband moet de nationale rechter beoordelen of de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, heeft voldaan aan de veiligheidsprocedures en de eisen in verband met de gezondheid van de copiloot in kwestie, of de voorgeschreven medische onderzoeken correct zijn uitgevoerd, en of bij de regelmatige keuringen niets erop heeft gewezen dat de gezondheidstoestand van de copiloot in kwestie niet toereikend was om zijn taken uit te voeren. Als die drie punten worden bevestigd, kan naar mijn mening worden geconcludeerd dat het overlijden van de copiloot in de onderhavige zaak volledig buiten de invloed van de luchtvaartmaatschappij viel.

c) Voorzienbaarheid van de gebeurtenis in kwestie

50. In het arrest *Airhelp* merkt het Hof op dat staken een recht is dat voor werknemers wordt gewaarborgd door artikel 28 van het Handvest, en dat het feit dat zij zich daarop beroepen en bijgevolg een stakingsactie beginnen voor elke werkgever voorzienbaar is, met name wanneer een dergelijke staking wordt voorafgegaan door een aanzegging.³⁴

51. Daarmee hanteert het Hof de klassieke definitie uit het woordenboek volgens welke een voorzienbare gebeurtenis of situatie een gebeurtenis of situatie is die bekend kan zijn of kan worden vermoed voor ze plaatsvindt.³⁵ De term „voorzienbaar” kan echter ook worden gedefinieerd als „iets wat *redelijkerwijs* kan worden verwacht”.³⁶ De term „redelijkerwijs” impliceert een onderzoek van de waarschijnlijkheid. Het Hof moet dus bepalen hoe waarschijnlijk het was dat een luchtvaartmaatschappij de gevolgen van de gebeurtenissen in kwestie had kunnen voorzien. Dit betreft in wezen een gevalsgewijze beslissing waarbij de context van de gebeurtenis moet worden vastgesteld, hetgeen een onderzoek van abstracte statistische gegevens en een specifiek onderzoek van de persoon in kwestie vereist.

52. In de onderhavige zaak moet worden opgemerkt dat het aan de nationale rechter is om, rekening houdend met de statistische gegevens waarover hij beschikt, vast te stellen of het overlijden van een man van begin 40 een waarschijnlijke gebeurtenis is. In dit verband moet in

³³ Wat de verantwoordelijkheden van de exploitant en de personeelseisen betreft, zie ORO.GEN.110 („Verantwoordelijkheden van de exploitant”) punten e) en g) van sectie 1 („Algemeen”) en ORO.GEN.210 („Personeelseisen”) punten c) en e) van sectie 2 („Beheer”) of subdeel GEN („Algemene eisen”) van bijlage III „DEEL-ORO” bij verordening nr. 965/2012.

³⁴ Arrest van 23 maart 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punt 32).

³⁵ Zie bijvoorbeeld de onlineversie van de Cambridge Dictionary, definitie beschikbaar op <https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable>.

³⁶ Zie het Merriam-Webster-onlinewoordenboek, <https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable>, cursivering van mij.

overweging worden genomen dat de frequentie van de luchtvaartmedische onderzoeken toeneemt met de leeftijd. De geldigheidsduur van medische certificaten van klasse 1 wordt bijvoorbeeld tot zes maanden beperkt voor houders van bewijzen van bevoegdheid die de leeftijd van 60 jaar hebben bereikt. Deze certificaten mogen pas worden hernieuwd na luchtvaartmedische onderzoeken of beoordelingen.³⁷ Uit dat vereiste kan worden afgeleid dat de gezondheidsrisico's bij piloten toenemen met de leeftijd.

53. Wat de specifieke gegevens over de copiloot in kwestie betreft, bevat het verzoek om een prejudiciële beslissing geen bijzonderheden over de oorzaak van zijn overlijden. In de gestelde vraag wordt vermeld dat de copiloot de voorgeschreven periodieke medische onderzoeken volledig had doorlopen. Ook wordt vermeld dat het plotselinge overlijden van een vader van begin 40 een zware schok was voor de bemanning.

54. In dit verband merk ik op dat in de onderhavige omstandigheden de bovengenoemde medische certificaten van klasse 1 twaalf maanden geldig zijn³⁸ en dat de houder na het verstrijken van de geldigheidsduur van het certificaat hernieuwing ervan moet aanvragen. Hoewel in de onderhavige zaak kan worden aangenomen dat de copiloot in kwestie de nodige medische keuringen had doorstaan en in goede gezondheid verkeerde, staat het aan de verwijzende rechter om deze feiten vast te stellen.

55. Bijgevolg lijkt het overlijden van de copiloot in het onderhavige geval een weinig waarschijnlijke gebeurtenis en moet het in de gegeven omstandigheden als onvoorzienbaar voor de luchtvaartmaatschappij worden beschouwd.

3. Tussenconclusie

56. In het licht van het voorgaande stel ik voor dat het Hof antwoordt dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat de annulering van een vlucht die moest vertrekken van een luchthaven die niet de basis is van de betrokken luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, vanwege het plotselinge overlijden van de copiloot, die bij de verplichte periodieke medische keuringen zonder enige beperking is goedgekeurd, niet onder „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling valt.

57. Mocht het Hof niettemin oordelen dat het overlijden van de copiloot een buitengewone omstandigheid is, dan moet het het begrip „redelijke maatregelen die een luchtvaartmaatschappij moet treffen”, onderzoeken.

C. Begrip „redelijke maatregelen” volgens de rechtspraak

58. Om te worden ontslagen van haar verplichting om compensatie te betalen, moet de luchtvaartmaatschappij aantonen dat zij alle van haar verlangde redelijke maatregelen heeft genomen. In het arrest *Germanwings*³⁹ heeft het Hof geoordeeld dat het aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, staat om alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen in te zetten. In het arrest *Wallentin-Hermann*⁴⁰ heeft het Hof geoordeeld dat

³⁷ Zie voetnoot 32 hierboven. Evenzo moeten certificaten van klasse 1 om de zes maanden worden hernieuwd door houders van bewijzen van bevoegdheid die commerciële vervoersactiviteiten uitvoeren met één piloot en die de leeftijd van 40 jaar hebben bereikt.

³⁸ Zie punt 47 hierboven.

³⁹ Arrest van 4 april 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

⁴⁰ Arrest van 22 december 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

het feit dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert aan de voorgeschreven minimumvereisten inzake het onderhoud van een luchtvaartuig heeft voldaan, op zich niet volstaat als bewijs dat deze vervoerder „alle redelijke maatregelen” heeft getroffen.

59. In het arrest *Eglitis en Ratnieks*⁴¹ heeft het Hof evenwel geoordeeld dat van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet kan worden verwacht dat zij op algemene en niet-gedifferentieerde wijze een minimale reservetijd plant die zonder onderscheid geldt in alle situaties waarin er sprake is van buitengewone omstandigheden. De vereiste reservetijd mag niet van dien aard zijn dat de luchtvaartmaatschappij uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming onaanvaardbare offers brengt.

60. In het arrest *Pešková en Peška*⁴² heeft het Hof bovendien verklaard dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet verantwoordelijk is voor de niet-nakoming door andere entiteiten, zoals luchtverkeersleiders, van hun verplichtingen om binnen hun bevoegdheid preventieve maatregelen te nemen. Bovendien heeft het Hof in het arrest *Moens*⁴³ geoordeeld dat de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven, waardoor deze baan moet worden gesloten, een omstandigheid is die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet kan worden vermeden.

61. Uiteindelijk heeft het Hof in de zaak *Transportes Aéreos Portugueses*⁴⁴, over de landing en onderbreking van een vlucht vanwege het gedrag van een storende passagier, de duidelijkste definitie verstrekt van het verweermiddel „redelijke maatregelen”. Het Hof heeft verklaard dat redelijke maatregelen in beginsel niet beperkt kunnen zijn tot het aanbieden aan de betrokken passagiers van alternatief vervoer naar hun eindbestemming met de volgende vlucht die de maatschappij uitvoert en die op de dag na de oorspronkelijk geplande dag van aankomst ter bestemming aankomt. De zorgvuldigheid die van de luchtvaartmaatschappij wordt vereist om te kunnen worden vrijgesteld van haar verplichting tot compensatie, veronderstelt immers dat zij alle haar ter beschikking staande middelen aanwendt om ervoor te zorgen dat er bij de eerste gelegenheid en onder bevredigende voorwaarden redelijk alternatief vervoer beschikbaar is. Dat kan onder meer betekenen dat zij moet zoeken naar andere directe of indirecte vluchten die eventueel worden uitgevoerd door andere luchtvaartmaatschappijen die al dan niet tot dezelfde luchtvaartalliantie behoren en die minder laat aankomen dan de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij. De nationale rechter moet echter beoordelen of het aanbieden van dergelijk alternatief vervoer een onaanvaardbaar offer zou kunnen zijn geweest voor de luchtvaartmaatschappij, gelet op haar capaciteit op dat moment.

62. Ik moet erop wijzen dat het overlijden van een copiloot, ongeacht de specifieke omstandigheden waarin dit gebeurt, in ieder geval zou leiden tot de annulering van de vlucht indien er geen vervangende piloot beschikbaar is. Zoals hierboven vermeld, bepaalt verordening nr. 965/2012 immers dat de luchtvaartmaatschappij voor het type vliegtuigen dat voor dergelijke vluchten wordt gebruikt, moet voorzien in een bemanning die uit ten minste twee piloten bestaat. Dit betekent dat de gezagvoerder de terugvlucht niet alleen, zonder copiloot, zou hebben mogen uitvoeren.⁴⁵

⁴¹ Arrest van 12 mei 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, punten 31 en 35); zie ook de conclusie van advocaat-generaal Tanchev in het arrest *Moens* (C-159/18, EU:C:2018:1040, punt 33).

⁴² Arrest van 4 mei 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punten 43 en 44).

⁴³ Arrest van 26 juni 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

⁴⁴ Arrest van 11 juni 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, punten 58, 59 en 61).

⁴⁵ In de verordening wordt eveneens gewezen op het belang van de goede geestelijke conditie van de andere bemanningsleden. In de onderhavige zaak lijken deze laatsten zich na het mogelijk traumatische bericht over het overlijden van hun collega niet onmiddellijk in staat te hebben gevoeld om de vlucht uit te voeren.

63. Bovendien mag, zoals de Commissie heeft aangegeven⁴⁶, volgens de bepalingen inzake de veiligheid van de luchtvaart niet elke piloot optreden als vervangende piloot. De vervangende piloot moet volledig gekwalificeerd zijn en voldoende opleiding hebben genoten voor en voldoende ervaring hebben opgedaan met het vliegtuig en de vliegroute in kwestie. Dit betekent dat het niet volstaat dat luchtvaartmaatschappijen die verschillende luchtvaartuigen gebruiken extra bemanning beschikbaar stellen op elke bestemming en dat op elke door die luchtvaartmaatschappij bediende bestemming voor alle gebruikte typen vliegtuigen en voor alle routes stand-by-bemanningsleden beschikbaar moeten zijn. Een dergelijke verplichting zou onevenredige kosten met zich brengen en lijkt niet redelijk mocht het Hof oordelen dat de omstandigheden buitengewoon zijn.

64. Bijgevolg moet de luchtvaartmaatschappij, om te worden ontslagen van haar verplichting om compensatie te betalen, aantonen dat zij alle evenredige en redelijke maatregelen heeft genomen die van haar werden verlangd.

IV. Conclusie

65. Op grond van de voorgaande analyse geef ik het Hof in overweging om de prejudiciële vraag van het Landgericht Stuttgart te beantwoorden als volgt:

„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 annulering van een vlucht die moest vertrekken van een luchthaven die niet de basis is van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, vanwege het plotselinge overlijden van de copiloot, die bij de verplichte periodieke medische keuringen zonder enige beperking is goedgekeurd, niet onder ‚buitengewone omstandigheden’ in de zin van deze bepaling valt.”

⁴⁶ Punt 31 van de opmerkingen van de Commissie.