



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

4 april 2019*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 5, lid 3 – Compensatie voor passagiers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten – Draagwijdte – Vrijstelling van de verplichting tot compensatie – Begrip ‚buitengewone omstandigheden’ – Schade aan een band van een luchtvaartuig door een vreemd object op de start- of landingsbaan”

In zaak C-501/17,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Keulen, Duitsland) bij beslissing van 25 juli 2017, ingekomen bij het Hof op 18 augustus 2017, in de procedure

Germanwings GmbH

tegen

Wolfgang Pauels,

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: M. Vilaras, president van de Vierde kamer, waarnemend voor de president van de Derde kamer, J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan en D. Šváby (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: E. Tanchev,

griffier: D. Dittert, hoofd van een administratieve eenheid,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 17 september 2018,

gelet op de opmerkingen van:

- Germanwings GmbH, vertegenwoordigd door W. Bloch en Y. Pochyla, Rechtsanwältin,
- Wolfgang Pauels, vertegenwoordigd door E. Stamer en M. Hofmann, Rechtsanwältin,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall, J. Techert en A. Berg als gemachtigden,
- de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,

* Procestaal: Duits.

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door K. Simonsson, B. Bertelmann en K.-Ph. Wojcik als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 22 november 2018,

het navolgende

Arrest

- 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 2004, L 46, blz. 1).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geschil tussen Wolfgang Pauels en Germanwings GmbH, een luchtvaartmaatschappij, over de weigering van laatstgenoemde om compensatie te betalen aan die passagier, wiens vlucht een langdurige vertraging had opgelopen.

Toepasselijke bepalingen

- 3 De overwegingen 14 en 15 van verordening nr. 261/2004 luiden:

„(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 onstabiliteit, 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.”
- 4 Onder het opschrift „Annulering” bepaalt artikel 5, leden 1 en 3, van deze verordening:

„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 ten minste 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.”

- 5 Onder het opschrift „Recht op compensatie” luidt artikel 7, lid 1, onder a), van voornoemde verordening:

„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;

[...]”

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

- 6 Pauels heeft bij Germanwings een vlucht geboekt van Dublin (Ierland) naar Düsseldorf (Duitsland).
- 7 Deze vlucht is op 28 augustus 2015 uitgevoerd met een aankomstvertraging van drie uur en achtentwintig minuten.
- 8 Germanwings heeft geweigerd om gevolg te geven aan Pauels’ verzoek tot schadevergoeding, op grond dat de vertraging van de betrokken vlucht het gevolg was van een „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, wat Germanwings bevrijdt van de compensatieplicht van artikel 5, lid 1, van die verordening.
- 9 Germanwings voert in dit verband aan dat de vertraging het gevolg was van de ontdekking, gedurende de voorbereiding van de betrokken vlucht, van een schroef in een van de banden van het vliegtuig dat die vlucht zou uitvoeren, waardoor de desbetreffende band moest worden vervangen.
- 10 Het Amtsgericht Köln (rechter in eerste aanleg Keulen, Duitsland), waarbij Pauels beroep had ingesteld, heeft Germanwings veroordeeld tot betaling aan Pauels van 250 euro, vermeerderd met rente, omdat de beschadiging van een band van een luchtvaartuig door een schroef op de start- of landingsbaan een omstandigheid is die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij, die daarop daadwerkelijk invloed kan uitoefenen. Ter onderbouwing van zijn beslissing voegde het Amtsgericht Köln hieraan toe dat zijn analyse overeenstemt met de bedoeling van de wetgever, zoals blijkt uit het bestaan van een controle van de start- en landingsbanen en de wettelijke verplichting om die uit te voeren.
- 11 Germanwings heeft tegen deze beslissing hoger beroep ingesteld bij het Landgericht Köln (rechter in tweede aanleg Keulen, Duitsland). Zij meent dat het Amtsgericht Köln dat wat binnen haar invloedssfeer valt, te ruim heeft opgevat. In dat verband voert zij aan dat het gebruik van de start- en landingsbanen van een vliegveld onderdeel is van het algemene luchtverkeer en geen specifieke taak van de luchtvaartmaatschappij is. Zij meent dat ook het schoonmaken van de start- en landingsbanen niet tot het werkterrein van de luchtvaartmaatschappij behoort en buiten diens invloed valt.

- 12 Het Landgericht Köln meent dat de beslechting van het geding afhankelijk is van de vraag of, op grond van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, de beschadiging van een band vanwege de aanwezigheid van een schroef op de start- en landingsbanen al dan niet deel uitmaakt van de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en naar de aard of oorzaak ervan inderdaad buiten haar invloedssfeer valt.
- 13 Het Landgericht Köln merkt op dat het in verscheidene eerdere procedures heeft overwogen dat de beschadiging van de banden van een luchtvaartuig wegens de aanwezigheid van spijkers of vergelijkbare voorwerpen op de start- of landingsbaan een „buitengewone omstandigheid” vormt, aangezien de aanwezigheid van dergelijke vreemde voorwerpen een risico is waar de luchtvaartmaatschappij geen invloed op kan uitoefenen en – anders dan een ondanks regelmatig onderhoud voortijdig optredend defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig – een van buiten komende gebeurtenis vormt.
- 14 Desalniettemin verwijst het Landgericht Köln naar de rechtspraak van andere gerechten die in tegengestelde richting gaat, met name sinds de beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), maar is het daarbij van oordeel dat de beschadiging van de banden van een luchtvaartuig door de aanwezigheid van vreemde voorwerpen op de start- of landingsbaan niet gelijk kan worden gesteld aan een botsing met een aviobrug zoals het geval was in die beschikking, en veeleer moet worden gelijkgesteld aan een aanvaring met vogels, zoals het geval was in het arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). In dat verband merkt het op dat het schoonmaken van de start- en landingsbanen onder de beveiliging van de luchthaven valt en niet onder de verantwoordelijkheid van de luchtvaartmaatschappij.
- 15 Daarom acht het Landgericht Köln het noodzakelijk om zich tot het Hof te wenden, en merkt het op dat indien wordt vastgesteld dat in casu sprake is van een „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, dit zou betekenen dat het aanvullend onderzoek zal moeten uitvoeren.
- 16 Daarop heeft het Landgericht Köln de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Vormt de beschadiging van een band van een luchtvaartuig door een op de start- of landingsbaan liggende schroef (schade door vreemd voorwerp/FOD) een ‚buitengewone omstandigheid’ in de zin van artikel 5, lid 3, van [verordening nr. 261/2004]?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

- 17 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in essentie te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de beschadiging van een band van een luchtvaartuig door een vreemd voorwerp, zoals losliggend puin, op de start- of landingsbaan van een vliegveld, onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt.
- 18 In herinnering moet worden gebracht dat de Uniewetgever voor gevallen van annulering van een vlucht of langdurige vertraging – te weten van een duur van drie uur of meer – de in artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004 vervatte verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen heeft willen aanpassen (zie arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 19 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 19 Volgens de bewoordingen van de overwegingen 14 en 15 en van artikel 5, lid 3, van die verordening is de luchtvaartmaatschappij dus bevrijd 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 (zie arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 20 en aldaar aangehaalde rechtspraak) en, ingeval een dergelijke omstandigheid zich voordoet, dat zij aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen, om te voorkomen dat deze zou leiden tot annulering of aanzienlijke vertraging van de betrokken vlucht, waarbij evenwel niet van haar kan worden verlangd dat zij offers brengt die uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbaar zijn (zie in die zin arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punten 29 en 34).

- 20 Volgens vaste rechtspraak kunnen als „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 worden aangemerkt gebeurtenissen die naar hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (zie in die zin arresten van 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 23, en 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 22). Deze twee voorwaarden zijn cumulatief (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, punt 34).
- 21 Aangaande de vraag of de beschadiging van de banden van een luchtvaartuig, die essentieel zijn voor het functioneren ervan, kan worden gekwalificeerd als „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, moet allereerst worden opgemerkt dat in het bijzonder een voortijdig, zelfs onverwacht, defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig in beginsel een gebeurtenis vormt die wezenlijk verbonden is met het systeem voor de werking ervan (zie in die zin arresten van 17 september 2015, Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punten 41 en 42, en 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 23).
- 22 Luchtvaartmaatschappijen worden immers, gelet op de bijzondere omstandigheden waarin het luchtvervoer plaatsvindt en de technische complexiteit van luchtvaartuigen, regelmatig geconfronteerd met dergelijke defecten (zie in die zin arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 24; beschikking van 14 november 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, punt 19, en arrest van 17 september 2015, Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punten 37 en 42).
- 23 In dit verband staat vast dat de banden van luchtvaartuigen onderdelen zijn die, tijdens het opstijgen en landen, zwaar worden belast en derhalve onderhevig zijn aan een permanent risico op beschadiging, wat een reden is waarom zij regelmatig worden onderworpen aan bijzonder strenge controles, die deel uitmaken van de gebruikelijke omstandigheden waarin luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd.
- 24 Dit in aanmerking nemend kan het betrokken defect, wanneer het uitsluitend is veroorzaakt door een botsing met een vreemd voorwerp, hetgeen de luchtvaartmaatschappij dient aan te tonen, niet worden beschouwd als wezenlijk verbonden met het systeem voor de werking van het toestel.
- 25 Dit geldt met name wanneer de schade aan een luchtvaartuig is veroorzaakt door een aanvaring met een vogel (arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 24) evenals, zoals het geval is in het hoofdgeding, wanneer een band is beschadigd door een vreemd voorwerp, zoals losliggend puin, op de start- of landingsbaan van het vliegveld.
- 26 Derhalve kan de beschadiging van een band die uitsluitend is veroorzaakt door een botsing met een vreemd voorwerp op de start- of landingsbaan van een vliegveld niet naar de aard of oorsprong ervan inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Rekening gehouden met de bijzondere eisen waaraan de luchtvaartmaatschappij bij het opstijgen en landen is onderworpen in verband met, met name, de snelheid waarmee dit gebeurt en het belang van

de veiligheid van de passagiers aan boord, alsmede met het feit dat het onderhoud van de start- en landingsbanen geheel buiten haar bevoegdheid valt, kan de luchtvaartmaatschappij bovendien geen daadwerkelijke invloed uitoefenen op voornoemde omstandigheid.

- 27 Een dergelijk defect moet derhalve worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.
- 28 Zoals volgt uit punt 78 van de conclusie van de advocaat-generaal, voldoet een dergelijke slotsom aan de door verordening nr. 261/2004 nagestreefde doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, die blijkens overweging 1 van deze verordening met zich meebrengt dat luchtvaartmaatschappijen er niet toe mogen worden gebracht om ervan af te zien de vereiste maatregelen te treffen en voorrang te geven aan de handhaving en de punctualiteit van hun vluchten boven de nagestreefde veiligheid van die passagiers.
- 29 Aan deze slotsom kan bovendien niet worden afgedaan door de oplossing in de beschikking van 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), waarin het Hof voor recht heeft verklaard dat de botsing van een mobiele vliegtuigtrap van een luchthaven met een vliegtuig niet kan worden gekwalificeerd als „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.
- 30 Dergelijke instrumenten worden immers noodzakelijkerwijs gebruikt bij het luchtvervoer van passagiers om hen in en uit het vliegtuig te laten stappen (beschikking van 14 november 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, punt 19) en zij worden gewoonlijk in samenwerking met de bemanningsleden van de betrokken vliegtuigen geplaatst. Derhalve kan niet worden aangenomen dat voornoemde omstandigheid niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en evenmin dat deze buiten haar daadwerkelijke invloedssfeer valt.
- 31 Ingeval een „buitengewone omstandigheid” zich voordoet, wordt de luchtvaartmaatschappij, zoals in herinnering gebracht in punt 19 van het onderhavige arrest, echter op grond van artikel 7 van verordening nr. 261/2004 alleen vrijgesteld van haar compensatieplicht wanneer zij kan bewijzen dat zij aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen, om te voorkomen dat deze situatie zou leiden tot annulering of aanzienlijke vertraging van de betrokken vlucht, waarbij evenwel niet van haar kan worden verlangd dat zij offers brengt die uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbaar zijn.
- 32 In dit verband is ter terechtzitting gebleken dat de banden van luchtvaartuigen regelmatig worden onderhouden en worden vervangen volgens gestandaardiseerde procedures, in het kader waarvan luchtvaartmaatschappijen op de vliegvelden die zij aandoen, met inbegrip van die welke niet hun thuishavens zijn, kunnen beschikken over overeenkomsten die zij voor de vervanging van hun banden afsluiten met onderhoudsbedrijven voor de luchtvaart, en op grond waarvan zij voorrang krijgen bij de vervanging van die banden.
- 33 In een situatie als aan de orde in het hoofdgeding staat het daarom aan de betrokken luchtvaartmaatschappij om aan te tonen dat zij alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen heeft ingezet om te voorkomen dat het vervangen van een band die is beschadigd door een vreemd voorwerp op de start- of landingsbaan van een vliegveld zou leiden tot een aanzienlijke vertraging van de betrokken vlucht, hetgeen de verwijzende rechter dient na te gaan.
- 34 Tegen deze achtergrond moet op de vraag worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de beschadiging van een band van een luchtvaartuig door een vreemd voorwerp, zoals losliggend puin, op de start- of landingsbaan van een vliegveld onder het begrip „buitengewone omstandigheid” in de zin van die bepaling valt.

Om zich vrij te stellen van de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 vervatte verplichting tot compensatie van de passagiers, moet de luchtvaartmaatschappij waarvan de vlucht aanzienlijk is vertraagd wegens een dergelijke „buitengewone omstandigheid” echter aantonen dat zij alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen heeft ingezet om te voorkomen dat het vervangen van een band die is beschadigd door een vreemd voorwerp, zoals losliggend puin, op de start- of landingsbaan van een vliegveld tot die aanzienlijke vertraging van de betrokken vlucht zou leiden.

Kosten

- 35 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechterlijke instantie over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Derde 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, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat de beschadiging van een band van een luchtvaartuig door een vreemd voorwerp, zoals losliggend puin, op de start- of landingsbaan van een vliegveld onder het begrip „buitengewone omstandigheid” in de zin van die bepaling valt.

Om zich vrij te stellen van de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 vervatte verplichting tot compensatie van de passagiers, moet de luchtvaartmaatschappij waarvan de vlucht aanzienlijk is vertraagd wegens een dergelijke „buitengewone omstandigheid” echter aantonen dat zij alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen heeft ingezet om te voorkomen dat het vervangen van een band die is beschadigd door een vreemd voorwerp, zoals losliggend puin, op de start- of landingsbaan van een vliegveld tot die aanzienlijke vertraging van de betrokken vlucht zou leiden.

ondertekeningen