



Datum van inontvangstneming : 12/03/2019

Geanonimiseerde versie

Vertaling

C-74/19 - 1

Zaak C-74/19

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

31 januari 2019

Verwijzende rechter:

Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa – Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (Portugal) (rechter in eerste aanleg van het gerechtelijk district Lissabon – lokale burgerlijke rechter van Lissabon – rechter nr. 18)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

21 januari 2019

Verzoekende partij:

LE

Verwerende partij:

Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP)

Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa

Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18

(rechter in eerste aanleg van het gerechtelijk district Lissabon – lokale burgerlijke rechter van Lissabon – rechter nr. 18)

[*omissis*]

[*omissis*]

CONCLUSIE [*omissis*]

I- Feiten:



I.1- LE, [omissis], heeft tegen Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (hierna: „TAP”) een vordering ingesteld [omissis] tot betaling van 600 EUR, vermeerderd met rente vanaf de dagvaarding.

I.2- De vordering van verzoeker heeft betrekking op het feit dat hij een vliegticket had gekocht voor een vlucht die door verweerster werd uitgevoerd van Fortaleza (Brazilië) naar Oslo, met een overstap op de luchthaven van Lissabon. De vlucht kwam met vertraging aan in Lissabon, waardoor hij diezelfde dag (22 augustus 2017) geen vlucht meer naar Oslo kon nemen en pas de volgende dag van Lissabon naar Oslo kon vliegen. Verzoeker kwam bijgevolg met meer dan drie uur vertraging op zijn eindbestemming aan, waardoor verweerster verplicht is om hem het gevorderde bedrag bij wijze van compensatie te betalen in overeenstemming met artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, onder c), 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; hierna: „verordening nr. 261/2004”)], die voor dergelijke situaties voorziet in een minimale compensatie (in dit geval 600 EUR voor een extracommunautaire vlucht van meer dan 3 500 km).

I.3- De verwerende luchtvaartmaatschappij heeft de vordering betwist met het argument dat de vertraging bij aankomst op de bestemming te wijten was aan redenen buiten haar wil. Zij verklaart dat vlucht TP36 tussen Fortaleza en Lissabon werd uitgevoerd met hetzelfde vliegtuig dat werd gebruikt voor de vorige vlucht van Lissabon naar Fortaleza (TP35 van 21 augustus 2017) en dat het vliegtuig wegens het gewelddadige gedrag van een passagier op die vlucht moest worden omgeleid naar Las Palmas om de passagier daar van boord te halen. Als gevolg hiervan konden de passagiers van de vlucht [van verzoeker] van Fortaleza naar Lissabon, die dus met datzelfde vliegtuig werd uitgevoerd, pas later aan boord gaan. Verweerster concludeert dat, ondanks al haar inspanningen, de vertraging werd veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid, die haar niet kan worden toegerekend, en dat zij bijgevolg geen compensatie verschuldigd is, rekening houdend met overweging 14 van verordening nr. 261/2004.

I.4- In repliek heeft verzoeker de door verweerster in haar betwisting aangevoerde feiten betwist op grond dat dergelijke feiten de vertraging bij aankomst in Oslo, de eindbestemming, slechts rechtvaardigen indien verweerster aantoont dat die vertraging van bijna 24 uur ook met het treffen van alle redelijke maatregelen niet had kunnen worden voorkomen.

[omissis]

*

II- Uit de stukken blijken de volgende feiten bewezen:

- 1 Verzoeker heeft, onder reserveringsnummer MWNBIX, een ticket gekocht voor de vluchten TP36 en TP764 van 21 augustus 2017 die door verweester werden uitgevoerd. Vlucht TP36 zou vertrekken van de luchthaven van Fortaleza (FOR) om 23.05 uur en had een geplande aankomst op de luchthaven van Oslo (OSL) om 18.00 uur (lokale tijd) de volgende dag, 22 augustus 2017, met een overstap op de luchthaven van Lissabon (LIS).
- 2 Verzoeker checkte in en ging aan boord van vlucht TP36.
- 3 De hierboven vermelde vlucht TP36, die werd uitgevoerd op 22 augustus 2017 en omstreeks 10.15 uur in Lissabon had moeten aankomen, bereikte haar bestemming [de luchthaven van Lissabon (LIS)] pas om 13.33 uur, waardoor verzoeker vlucht TP764 naar Oslo miste.
- 4 Als gevolg daarvan moest verzoeker op 23 augustus 2017 om 13.10 uur vlucht TP764 nemen om op zijn eindbestemming [de luchthaven van Oslo (OSL)] te geraken. Hij kwam dus aan met een vertraging van ongeveer 24 uur ten opzichte van de oorspronkelijke aankomsttijd.
- 5 Vlucht TP36 van Fortaleza naar Lissabon werd uitgevoerd met hetzelfde vliegtuig dat werd gebruikt voor de vlucht van Lissabon naar Fortaleza, namelijk vlucht TP35.
- 6 Het vliegtuig voor vlucht TP35 van Lissabon naar Fortaleza steeg op in Lissabon op 21 augustus 2017 om 16.11 uur, maar moest worden omgeleid naar Las Palmas, waar het om 17.25 uur landde om een gewelddadige passagier van boord te laten gaan die een andere passagier had gebeten en meerdere anderen had aangevallen, waaronder de bemanningsleden die hem probeerden te kalmeren. Om veiligheidsredenen besloot de gezagvoerder het vliegtuig om te leiden naar de luchthaven van Las Palmas om die passagier van boord te halen en zijn bagage uit te laden. Als gevolg hiervan kwam het vliegtuig uiteindelijk in Fortaleza aan met een vertraging van 4 uur en 18 minuten.
- 7 De passagiers van de vlucht van Fortaleza naar Lissabon waarvoor ook verzoeker een ticket had (TP36) en die met datzelfde vliegtuig werd uitgevoerd, konden door de in punt 6 beschreven gebeurtenissen pas later instappen.
- 8 Rekening houdend met de tijd van de omleiding naar Las Palmas, concludeerde verweester dat deze situatie niet had kunnen worden verholpen door een ander vliegtuig vanuit Lissabon naar Fortaleza te laten vertrekken om de terugvlucht TP36 uit te voeren, omdat ook dat vliegtuig niet op het geplande tijdstip van instappen zou aankomen, aangezien het in Lissabon niet zomaar kon opstijgen zonder de nodige voorbereidingen aan het vliegtuig zelf en zonder een bemanning voor die extra vluchten.
- 9 Omdat hij te laat in Lissabon aankwam, miste [verzoeker] de aansluitende vlucht TP764 naar Oslo en kon hij pas de volgende dag vertrekken, aangezien TAP slechts één vlucht per dag naar Oslo uitvoert.

*

III. [*omissis*]

*

IV. Verordening nr. 261/2004 is op de onderhavige zaak van toepassing.

IV. 1. Verzoeker beroept zich op de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie (hierna: „Hof”), volgens welke gevallen waarin de vertraging van een vlucht meer dan drie uur bedraagt, moeten worden gelijkgesteld met een annulering en recht geven op compensatie, tenzij de vertraging te wijten is aan gevallen van overmacht waarop de betrokken luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen en die ondanks het treffen van alle dienstige maatregelen niet had kunnen worden voorkomen. Bijgevolg vormt een technisch probleem met een vliegtuig geen dergelijke omstandigheid, tenzij wordt aangetoond dat er sabotage in het spel is (zie arrest Hof van 19 november 2009, ██████████ e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716). Verzoeker verwijst ook naar artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, op grond waarvan elke passagier recht heeft op een compensatie van verweerster in overeenstemming met artikel 7 van dezelfde verordening. Aangezien het een extracommunautaire vlucht van meer dan 3 500 km betreft in de zin van artikel 7, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, heeft de passagier naar zijn mening recht op een compensatie van 600 EUR, die door de verwerende luchtvaartmaatschappij moet worden betaald.

IV.2. [Verweerster] beroept zich dan weer op overweging 14 van verordening nr. 261/2004, op grond dat er een buitengewone omstandigheid in het spel is, waardoor ze van betaling van compensatie is vrijgesteld.

IV.3. Verordening nr. 261/2004 stelt namelijk gemeenschappelijke regels vast inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten. Artikel 6 ervan gaat over gevallen van aanzienlijke vertraging die in aanmerking komen voor rechtsbescherming, namelijk gevallen waarin de vertraging meer dan drie uur bedraagt, dit wil zeggen wanneer het vliegtuig drie uur of meer na het oorspronkelijk door de luchtvaartmaatschappij geplande uur van aankomst aankomt. Het recht op een minimale compensatie voor de passagiers van de betrokken vluchten is vastgelegd in artikel 7 van verordening nr. 261/2004, dat volgens de Unierechtspraak niet alleen van toepassing is in geval van instapweigering en annulering, maar ook in geval van langdurige vertraging van vluchten. Bijgevolg is er een recht op compensatie voor passagiers van wie de vlucht niet vlekkeloos is verlopen.

IV.4. Overweging 14 van die verordening luidt echter als volgt:

„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 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.”

IV.5. In het nationale recht is voor het vaststellen van de contractuele aansprakelijkheid (aangezien er tussen partijen een luchtvervoersovereenkomst is gesloten) artikel 798 van de Código Civil (burgerlijk wetboek) van belang. Daarin wordt bepaald dat de schuldenaar die door een fout niet aan zijn verplichting voldoet, aansprakelijk is voor de schade die aan de schuldeiser is toegebracht. Daarnaast wordt in artikel 799, lid 1, van de Código Civil bepaald dat de schuldenaar in geval van gebrekkige nakoming of niet-nakoming van zijn verplichting moet bewijzen dat hem geen schuld treft. Die nationale bepalingen van algemene aard kunnen worden verenigd met die van de bovengenoemde verordening van de Unie, die van toepassing is op de onderhavige zaak en meer specifiek van aard is, aangezien in beide regelingen is vastgesteld dat de verwerende luchtvaartmaatschappij, waarvan de fout wordt verondersteld, moet bewijzen dat de veroorzaakte vertraging te wijten is aan omstandigheden buiten haar wil, dat haar in dit opzicht geen schuld treft en dat zij zorgvuldig heeft gehandeld, zodat zij niet aansprakelijk kan worden gesteld voor de vertraging en haar geen nalatigheid kan worden verweten. Voorts dient te worden opgemerkt dat er binnen de rechtspraak van de hogere nationale rechters slechts één arrest relevant is voor deze zaak [arrest van de Tribunal da Relação de Lisboa (rechter in tweede aanleg Lissabon, Portugal) van 23 november 2017 [*omissis*]]. In dat arrest wordt de regeling die van toepassing is op dergelijke verträgenen van vluchten weliswaar uitvoerig geanalyseerd, maar betreft het specifiek een vertraging door onderhoudswerkzaamheden aan het vliegtuig waartoe de luchtvaartmaatschappij heeft besloten, hetgeen reeds is behandeld in de Unierechtspraak waarnaar in voornoemd arrest wordt verwezen.

*

V. Verwijzingsbeslissing

V.1. Nu de bewezen feiten zijn vastgesteld (zoals hierboven uiteengezet), de standpunten van de partijen zijn uiteengezet en de bovengenoemde Uniewetgeving is toegelicht, wordt een verzoek om een prejudiciële beslissing ingediend bij het Hof, aangezien de beantwoording van de prejudiciële vragen noodzakelijk is voor de beslechting van onderhavig geschil betreffende de uitlegging van overweging 14 en van de artikelen 5 en 7 van verordening nr. 261/2004 (zie artikel 267 VWEU).

V.2. Voor het hierboven beschreven feitelijke kader bestaan er immers geen precedentes en biedt de geraadpleegde rechtspraak van het Hof geen antwoord.

V.3. Bovendien kan krachtens het Portugese procesrecht geen hoger beroep worden ingesteld tegen de eindbeslissing die in deze procedure wordt gegeven [*omissis*].

V.4. Bijgevolg verzoekt deze rechter het Hof om uitlegging van de bovengenoemde Unierechtelijke bepalingen, die van toepassing worden geacht op het onderhavige geschil, en legt hij de volgende prejudiciële vragen voor:

- 1) Valt onder het begrip „buitengewone omstandigheden”, als bedoeld in overweging 14 van verordening (EG) nr. 261/2004, de situatie waarin een passagier tijdens een vlucht andere passagiers bijt en de bemanningsleden die hem probeerden te kalmeren, aanvalt, zodat het volgens de gezagvoerder van het vliegtuig gerechtvaardigd is om de vlucht om te leiden naar de dichtstbijzijnde luchthaven om de passagier van boord te halen en zijn bagage uit te laden, waardoor het vliegtuig met vertraging aankomt op de bestemming?
- 2) Kan de luchtvaartmaatschappij worden vrijgesteld van aansprakelijkheid voor de vertraging bij het opstijgen van het vliegtuig voor de terugvlucht, waarop de passagier die een klacht heeft ingediend (verzoeker in deze zaak) instapt, omdat er zich met hetzelfde vliegtuig een „buitengewone omstandigheid” heeft voorgedaan op de heenvlucht, die onmiddellijk daaraan voorafging?
- 3) Heeft de luchtvaartmaatschappij (verweerster in deze zaak) voor de toepassing van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 alle redelijke maatregelen genomen – ook al kon de vertraging daarmee niet worden voorkomen – door te analyseren en te concluderen dat het inzetten van een ander vliegtuig de opgelopen vertraging niet zou goedmaken en door de transitpassagier (verzoeker in deze zaak) op de vlucht van de volgende dag te zetten, omdat de luchtvaartmaatschappij slechts één vlucht per dag naar de eindbestemming van de passagier uitvoert?

*

[*omissis*]

*

[*omissis*]

*

Lissabon, 21 januari 2019