



Datum van inontvangstneming : 01/08/2023

**Zaak C-385/23****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

22 juni 2023

**Verwijzende rechter:**

Korkein oikeus (Finland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

22 juni 2023

**Verzoekende partij:**

Passagier A

**Verwerende partij:**

Finnair Oyj

---

**KORKEIN OIKEUS****BESLISSING**

[– –]

DATUM

[– –]

22 juni 2023

VERZOEKENDE PARTIJ:

Passagier A

VERWERENDE PARTIJ:

Finnair Oyj

VOORWERP:

Geschil over een dienstverleningsovereenkomst

**BESLISSING VAN DE KORKEIN OIKEUS (HOOGSTE RECHTER IN  
BURGERLIJKE EN STRAFZAKEN, FINLAND)**

*Voorwerp van de procedure*

- 1 De zaak 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). Er moet worden uitgemaakt of de luchtvaartmaatschappij verplicht is de passagier de forfaitaire compensatie te betalen waarin artikel 7 van verordening nr. 261/2004 voorziet, dan wel of er sprake was van een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening, die de luchtvaartmaatschappij vrijstelt van compensatie en die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen had kunnen worden.

*Relevante feiten*

- 2 Passagier A had een vlucht van Finnair Oyj van Helsinki naar Bangkok op 25 maart 2016 geboekt. De vlucht zou worden uitgevoerd met een Airbus A350 die sinds 5,5 maanden werd ingezet. Tijdens het vullen van de brandstoftank gaf het systeem dat de brandstofhoeveelheid van het vliegtuig meet, kort voor het opstijgen een storing. Het defect werd zo essentieel geacht voor de vliegveiligheid dat de vlucht met het vliegtuig in kwestie werd geannuleerd en op 26 maart 2016 werd uitgevoerd met een vervangend vliegtuig van de maatschappij. De vlucht bereikte zijn bestemming met een vertraging van ongeveer 20 uur.
- 3 Het gebruikte vliegtuigtype was nieuw en het gebrek was niet bekend vóór de gebeurtenis in kwestie, waarbij de storing zich voor het eerst wereldwijd voordeed. Daarom had noch de vliegtuigfabrikant noch de autoriteit voor de veiligheid van de luchtvaart het gebrek gemeld. Er werd onmiddellijk een onderzoek ingesteld om de oorzaak van de storing te achterhalen. Na ongeveer een dag werd het gebrek verholpen door de brandstof uit de tank te verwijderen en de brandstoftank opnieuw te vullen; het vliegtuig was toen weer klaar om te vliegen. Latere onderzoeken door de vliegtuigfabrikant brachten aan het licht dat de storing in het brandstofmeetsysteem in kwestie te wijten was aan een verborgen ontwerpfout die van invloed was op het hele vliegtuigtype.
- 4 Het vliegtuigtype in kwestie bleef nog enkele maanden vliegen voordat een software-update in februari 2017 het gebrek definitief verhielp. Sindsdien zijn er geen storingen meer geweest bij de Airbus A350.

*De procedure*

- 5 Passagier A heeft bij de Käräjaoikeus (rechter in eerste aanleg) een vordering tegen Finnair Oyj ingesteld tot betaling van een forfaitaire compensatie van 600 EUR op grond van verordening nr. 261/2004. Finnair Oyj heeft zich tegen deze vordering verzet. Zij was van mening dat er sprake was van een verborgen ontwerpfout die voor de luchtvaartmaatschappij een buitengewone omstandigheid

vormde in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening. Bovendien heeft zij naar eigen zeggen alle redelijke maatregelen genomen.

- 6 De Käräjaoikeus was van oordeel dat Finnair Oyj had moeten voorzien dat zij bij het gebruik van een nieuw type vliegtuig als gevolg van ontwerp- en fabricagefouten te maken zou krijgen met reparatiebehoeften zoals de onderhavige welke moeilijk te voorzien waren. Dergelijke storingen maken deel uit van de normale activiteiten van een luchtvaartmaatschappij en het enkele feit dat de vliegtuigfabrikant de luchtvaartmaatschappij voor het nieuwe type vliegtuig geen instructies had gegeven over hoe te handelen in het geval van een dergelijk gebrek, maakt de gebeurtenis niet buitengewoon, aldus de rechter. De Käräjaoikeus heeft de vordering toegewezen.
- 7 Finnair Oyj is bij de Hovioikeus (rechter in tweede aanleg) in beroep gegaan tegen de uitspraak van de Käräjaoikeus. De Hovioikeus was van oordeel dat er sprake is geweest van een onverwacht vliegveiligheidsgebrek. Volgens deze rechter was de storing niet inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van Finnair Oyj en kon Finnair Oyj ook geen daadwerkelijke invloed uitoefenen op deze storing wegens haar aard of oorsprong, zodat het een buitengewone omstandigheid betrof. De Hovioikeus heeft Finnair Oyj vrijgesteld van de verplichting om A te compenseren voor de vertraging van de vlucht.
- 8 De Korkein oikeus heeft de hogere voorziening van A toegestaan. A heeft zijn vordering tot betaling van compensatie voor de Korkein oikeus herhaald en Finnair Oyj heeft om afwijzing daarvan verzocht.

#### *Toepasselijke wetgeving*

- 9 Volgens artikel 5, lid 1, onder c), van verordening 261/2004 hebben passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, behoudens bepaalde uitzonderingen. Volgens artikel 5, lid 3, van de verordening is een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, 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.
- 10 Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie kunnen passagiers van vluchten met een vertraging van drie of meer uren met betrekking tot het recht op de in artikel 7 van de verordening bedoelde compensatie worden gelijkgesteld met passagiers van geannuleerde vluchten (arrest van 19 november 2009, ██████████ e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 69).
- 11 Het begrip „buitengewone omstandigheden” wordt in de verordening niet gedefinieerd. In overweging 14 staat dat dergelijke omstandigheden zich met name kunnen 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.

*Noodzaak van het verzoek om een prejudiciële beslissing*

- 12 In de civiele zaak die aanhangig is bij de Korkein oikeus, vereist een met redenen omklede beslissing de uitlegging van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 met betrekking tot de voorwaarden waaronder een verborgen ontwerpfout als een buitengewone omstandigheid kan worden beschouwd. In de zaak werd erop gewezen dat ook rechterlijke instanties in andere lidstaten van de Europese Unie uitspraken hebben gedaan over aanspraken op compensatie wegens vertragingen van vluchten als gevolg van hetzelfde defect.
- 13 Het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft zich in verschillende arresten uitgesproken over de vraag of technische problemen onder buitengewone omstandigheden vallen. In het arrest ██████████ (arrest van 17 september 2015, ██████████ C-257/14, EU:C:2015:618) stelt het Hof vast dat, aangezien de werking van luchtvaartuigen onvermijdelijk technische problemen met zich meebrengt, luchtvaartmaatschappijen in het kader van hun activiteiten gewoonlijk met dergelijke problemen worden geconfronteerd (punt 37). Desalniettemin kan bij sommige technische problemen sprake zijn van buitengewone omstandigheden. Dit is met name het geval wanneer de fabrikant van de toestellen waaruit de vloot van de betrokken luchtvaartmaatschappij is samengesteld, of een bevoegde autoriteit, zou bekendmaken dat deze toestellen – die reeds in dienst zijn – een verborgen fabricagefout vertonen die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid (punt 38). In de zaak ██████████ achtte het Hof het relevant dat noch de fabrikant van de toestellen waaruit de vloot van de betrokken luchtvaartmaatschappij is samengesteld, noch een bevoegde autoriteit heeft bekendgemaakt dat niet alleen in het bijzonder dit luchtvaartuig, maar ook andere luchtvaartuigen van die vloot, een verborgen fabricagefout hebben vertoond die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid (punten 39 en 40).
- 14 In zijn meer recente rechtspraak (zie bijvoorbeeld arrest van 7 juli 2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, punt 25) heeft het Hof van Justitie erop gewezen dat bij de beoordeling van het begrip buitengewone omstandigheden gebeurtenissen van „interne” oorsprong moeten worden onderscheiden van gebeurtenissen waarvan de oorsprong „extern” is aan de luchtvaartmaatschappij. Aldus vallen onder het begrip „externe gebeurtenissen” de gebeurtenissen die deels het gevolg zijn van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij en deel het gevolg zijn van externe omstandigheden die zich in de praktijk min of meer frequent voordoen, maar waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft omdat 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.

- 15 Bij de beoordeling van het geval waarover in casu moet worden beslist, rijst de vraag hoe het voorgaande moet worden uitgelegd wanneer de vertraging van de vlucht aanvankelijk te wijten is aan een gebrek dat zich voor het eerst alleen bij het betrokken vliegtuig voordeed, dat noch door de vliegtuigfabrikant noch door de bevoegde autoriteit vooraf was ontdekt, maar waarvan de fabrikant later constateerde dat het een verborgen ontwerpfout betrof die het gehele nieuwe vliegtuigtype betrof.
- 16 De Korkein oikeus is van mening dat moet worden uitgelegd of een technisch probleem zoals in dit geval, dat zich voordeed bij een nieuw vliegtuig, moet worden beschouwd als een „externe” of „interne” gebeurtenis. Moet een gebeurtenis alleen als „extern” worden geclassificeerd omdat, nadat het defect is ontdekt, is gebleken dat andere vliegtuigen van het betreffende type ook werden getroffen door hetzelfde verborgen vliegveiligheidsgebrek? Is de loutere melding achteraf door de fabrikant dat het gebrek een zogenaamd typegebrek is, daarom voldoende om de omstandigheden buitengewoon te maken, of moet de uitdrukking „handeling van een derde” eerder worden opgevat als bijvoorbeeld een plotseling vliegverbod voor bepaalde typen vliegtuigen?
- 17 Indien een defect zoals hier aan de orde niet als buitengewone omstandigheid kan worden aangemerkt enkel en alleen omdat na de ontdekking van het gebrek dat de vlucht verhinderde, is gebleken dat ook andere vliegtuigen van het betrokken type door hetzelfde verborgen gebrek werden getroffen, moet worden onderzocht of een dergelijk gebrek dat zich in één vliegtuig voordeed en uiteindelijk werd verholpen, om andere redenen onder dergelijke omstandigheden kan vallen. Volgens vaste rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie moeten de buitengewone omstandigheden in het geval van technische problemen betrekking hebben op een gebeurtenis die aan twee cumulatieve voorwaarden voldoet: Ten eerste mag de gebeurtenis niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij. Ten tweede mag de luchtvaartmaatschappij hierop geen daadwerkelijke invloed kunnen uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis (zie bijvoorbeeld arrest van 22 december 2008, ██████████ C-549/07, EU:C:2008:771, punt 23).
- 18 In het arrest ██████████ (punten 41 en 43) wordt vastgesteld dat wanneer defecten van sommige onderdelen voortijdig optreden, de storing in beginsel verbonden is met het zeer complexe systeem voor de werking van het toestel dat door de luchtvaartmaatschappij onder vaak moeilijke en zelfs extreme omstandigheden wordt gebruikt. In een dergelijk geval moet worden aangenomen dat de betrokken luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk invloed kan uitoefenen op het voorkomen van een storing of de benodigde reparatie, aangezien de luchtvaartmaatschappij dient te zorgen voor het onderhoud en het goed functioneren van de luchtvaartuigen die zij voor haar economische activiteiten gebruikt. Zo werd bijvoorbeeld ook in het Finnair-arrest vastgesteld dat een voortijdig, zelfs onverwacht, defect van sommige onderdelen van een luchtvaartuig geen buitengewone omstandigheid is, aangezien dit defect in

beginsel wezenlijk verbonden is met het systeem voor de werking van het luchtvaartuig (zie arrest van 12 maart 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punt 41).

- 19 De vraag rijst of de bovenstaande uitlegging van het voortijdig optreden van defecten van sommige onderdelen ook van toepassing is op een verborgen fabricage- of ontwerpfout zoals hier aan de orde, die zich voor het eerst voordeed in een nieuw type vliegtuig en die een software-update vereiste om te worden verholpen. Het gebrek in het onderhavige geval verschilt van de verborgen fabricage- of planfout (technical follow-up) die door de fabrikant werd gemeld in het eerdergenoemde Finnair-arrest, omdat noch de fabrikant noch de luchtvaartmaatschappij ten tijde van de annulering van de vlucht wist wat de oorzaak van het gebrek van het nieuwe vliegtuigtype in kwestie was en hoe het kon worden verholpen. Anderzijds is het volgens het in de zaak gepresenteerde bewijs niet ongebruikelijk dat een nieuw type vliegtuig verborgen gebreken vertoont in de eerste fase van ingebruikname.

*Prejudiciële vragen*

De Korkein oikeus heeft, na partijen in de gelegenheid te hebben gesteld hun opmerkingen over de inhoud van het verzoek om een prejudiciële beslissing in te dienen, besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof van Justitie van de Europese Unie te verzoeken bij wijze van prejudiciële beslissing uitspraak te doen over de volgende vragen:

- 1. Kan een luchtvaartmaatschappij zich beroepen op buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 op de enkele grond dat de vliegtuigfabrikant een verborgen ontwerpfout heeft gemeld die de vliegveiligheid aantast en het gehele vliegtuigtype treft, ook al werd deze melding pas gedaan nadat de vlucht was vertraagd of geannuleerd?**
- 2. Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord en moet worden nagegaan of de omstandigheden te wijten zijn aan gebeurtenissen die inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop deze wegens hun aard of oorsprong daadwerkelijk invloed kan uitoefenen, is dan de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie betreffende het voortijdig optreden van defecten van bepaalde technische onderdelen van toepassing in een geval als het onderhavige, waarin noch de fabrikant noch de luchtvaartmaatschappij op het tijdstip van de annulering van de vlucht wist wat de aard van het gebrek van het nieuwe type vliegtuig in kwestie was en hoe het kon worden verholpen?**

Na ontvangst van een prejudiciële beslissing zal de Korkein oikeus uitspraak doen in de zaak.

[– –]