



Datum van inontvangstneming : 20/02/2019

**Zaak C-832/18****Verzoek om een prejudiciële beslissing****Datum van indiening:**

21 december 2018

**Verwijzende rechter:**

Helsingin hovioikeus (Finland)

**Datum van de verwijzingsbeslissing:**

20 december 2018

**Verzoekende partijen/Rekwiranten:**

A e.a.

**Verwerende partij:**

Finnair Oyj

---

<b>Helsingin hovioikeus</b>	<b>Beslissing</b>	[OMISSIS]
		[OMISSIS]
	20 december 2018	[OMISSIS]

**Bestreden beslissing**

Beslissing nr. 33919 van de Helsingin kärjäoikeus (rechter in eerste aanleg Helsinki) van 21 juni 2017

[OMISSIS]

**Betreft**

Verzoek om een prejudiciële beslissing in een zaak betreffende minimale rechten van luchtreizigers

**Verzoekende partijen/Rekwiranten**

A

B

C

D

E

F

G

H

vertegenwoordigd door Mikko Mantere, licentiaat in de rechten, als gemachtigde [OMISSIS]

### **Verwerende partij**

Finnair Oyj

vertegenwoordigd door Tapio Väättäin, advocaat, als gemachtigde [OMISSIS]

### **Onderwerp van geschil**

1. In deze zaak is aan de orde de uitlegging van met name de artikelen 5, lid 3, en 7, leden 1 en 2, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad 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”).
2. Het gaat meer bepaald om de rechten van luchtreizigers op nieuwe compensatie overeenkomstig artikel 7 van verordening nr. 261/2004 wanneer reizigers vanwege annulering van een vlucht compensatie hebben gekregen en de op de geannuleerde vlucht volgende alternatieve vlucht zodanig is vertraagd dat de reizigers hun eindbestemming drie of meer uren na de geplande aankomsttijd van de alternatieve vlucht bereiken [**Or. 2**]. In deze zaak gaat het voorts om de uitlegging die moet worden gegeven aan buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3.

### **Relevante feiten**

3. A, B, C, D, E, F, G en H (hierna: „verzoekers”) hadden op 11 oktober 2013 met de rechtstreekse vlucht AY 0081 van 23.55 uur van Helsinki naar Singapore moeten reizen. De luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoerde, was Finnair Oyj (hierna: „Finnair”).

4. Op 11 oktober 2013 annuleerde Finnair bovengenoemde vlucht AY 0081 vanwege een technisch probleem aan het toestel. Vanwege de annulering bood Finnair verzoekers overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004 een andere vlucht aan, waarvoor zij hadden gekozen uit de in artikel 8 bedoelde mogelijkheden. Finnair boekte verzoekers om naar vlucht AY 55 van de volgende dag, 12 oktober 2013, van Helsinki naar Singapore via Chongqing. Finnair verstrekke de verzoekers nieuwe tickets voor de vlucht Helsinki–Chongqing–Singapore.
5. Finnair heeft in de loop van de procedure overeenkomstig de vordering tot compensatie aan iedere verzoeker een bedrag van EUR 600 aan compensatie toegekend vanwege de annulering van de oorspronkelijke vlucht AY 0081, Helsinki–Singapore.
6. Finnair was de uitvoerende luchtvaartmaatschappij van de alternatieve vlucht AY 55, Helsinki–Chongqing–Singapore, die volgde op de geannuleerde vlucht AY 0081. Het vertrek van vlucht AY 55 uit Helsinki was gepland op 12 oktober 2013 om 17.40 uur en de aankomst in Chongqing op 13 oktober 2013 om 7.10 uur. Het vertrek van de vlucht Chongqing–Singapore uit Helsinki was gepland op 13 oktober 2013 om 12.35 uur en de aankomst in Singapore op 13 oktober 2013 om 17.25 uur.
7. De alternatieve, nieuwe vlucht AY 55 had vertraging vanwege uitval van de stuurbevoegdheid van het roer van het vliegtuig. Vlucht AY 55 vertrok op 12 oktober 2013 7 uur en 38 minuten later vanuit Helsinki dan gepland en kwam op 13 oktober 2013 na de geplande aankomsttijd aan in Chongqing. Vanwege het vertraagde tijdstip van vertrek van vlucht AY 55 waren verzoekers te laat voor de aansluitende vlucht MI971 op 13 oktober 2013 om 12.35 uur van Chongqing naar Singapore.
8. Finnair boekte in Chongqing voor verzoekers een nieuwe vlucht op dezelfde dag, 13 oktober 2013: vlucht CX715 van Chongqing naar Singapore via Hong Kong. De vlucht CX715, Chongqing–Hong Kong–Singapore, werd uitgevoerd door Dragon Air. Verzoekers hadden via Finnair de instapkaarten van Dragon Air ontvangen.
9. De vordering van verzoekers is gebaseerd op het standpunt dat de op de geannuleerde vlucht van 11 oktober 2013 volgende, alternatieve vlucht AY 55 volgens de planning op 13 oktober 2013 om 17.25 uur in Singapore had moeten aankomen, maar dat zij in werkelijkheid op 14 oktober 2013 om 00.15 uur aankwamen. De daadwerkelijke aankomsttijd op de eindbestemming, Singapore, week meer dan drie uur af van de geplande aankomsttijd van de alternatieve vlucht **[Or. 3]**.

**Beslissing van de kärjãoikeus betreffende de vordering inzake het recht op compensatie**

10. Verzoekers hebben voor de Helsingin kärjãoikeus gevorderd dat Finnair vanwege de annulering van de oorspronkelijke vlucht AY 0081, Helsinki-Singapore, wordt veroordeeld tot betaling van 600 EUR aan iedere verzoeker afzonderlijk, vermeerderd met rente. Finnair heeft in de loop van de procedure overeenkomstig de vordering tot compensatie aan iedere verzoeker een bedrag van EUR 600 aan compensatie toegekend vanwege de annulering van de oorspronkelijke vlucht AY 0081, Helsinki-Singapore, welk deel van het beroep de kärjãoikeus heeft toegewezen.
11. Verzoekers hebben voorts gevorderd dat Finnair vanwege de vertraging van de alternatieve vlucht AY 55, Helsinki-Chongqing-Singapore, wordt veroordeeld tot 600 EUR compensatie aan iedere verzoeker, vermeerderd met rente. Ter ondersteuning van hun vordering voeren verzoekers aan dat zij wegens vertraging van de alternatieve vlucht recht hebben op een tweede compensatie van 600 EUR in de zin van artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, aangezien de aankomst van de vlucht op de eindbestemming meer dan drie uur vertraging had opgelopen.
12. Finnair heeft verwerping van het beroep gevorderd en stelt daartoe dat de vordering met betrekking tot de tweede compensatie van 600 EUR wegens vertraging van de alternatieve vlucht AY 55, Helsinki-Chongqing-Singapore, ongegrond was. Verordening nr. 261/2004 bevat geen bepaling betreffende een op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, rustende verplichting tot compensatie wegens vertraging van een alternatieve vlucht naar aanleiding van een geannuleerde vlucht. Bovendien wijst Finnair erop dat de alternatieve vlucht was vertraagd als gevolg van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.
13. De kärjãoikeus deed op 21 juni 2017 uitspraak in de zaak. De kärjãoikeus verwierp het beroep wat de vergoeding voor vertraging van de alternatieve vlucht AY 55 betreft, op grond dat verzoekers op basis van verordening nr. 261/2004 geen recht hadden op een tweede vergoeding vanwege vertraging van de alternatieve vlucht AY 55. Gelet op de uitkomst van de zaak heeft de kärjãoikeus zich er niet over uitgelaten of het technische defect dat de vertraging van de alternatieve vlucht veroorzaakte, een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 is.

**Hoger beroep bij de hovioikeus (rechter in tweede aanleg) betreffende de vordering inzake het recht op compensatie**

14. Bij de hovioikeus gaat het niet meer om het bedrag van 600 EUR compensatie voor de geannuleerde vlucht AY 0081, Helsinki-Singapore.

15. Verzoekers vorderen bij de hovioikeus dat Finnair vanwege de vertraging van de alternatieve vlucht AY 55, Helsinki–Chongqing–Singapore, wordt veroordeeld tot 600 EUR compensatie aan iedere verzoeker, vermeerderd met rente. Verzoekers menen dat zij wegens de vertraging van de alternatieve vlucht recht hebben op een tweede compensatie van 600 EUR in de zin van artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, aangezien de aankomst van de vlucht op de eindbestemming meer dan drie uur vertraging had opgelopen. Het is niet van belang dat Finnair aan de verzoekers al een overeenkomstige compensatie had toegekend vanwege de geannuleerde oorspronkelijke vlucht. **[Or. 4]**
16. Finnair vordert dat het beroep wordt verworpen. Finnair meent in de eerste plaats dat de verzoekers geen recht hebben op een nieuwe compensatie wegens vertraging van de alternatieve vlucht AY 55, Helsinki–Chongqing–Singapore. Er kan slechts eenmaal compensatie worden verkregen. In de tweede plaats stelt Finnair dat de alternatieve vlucht was vertraagd als gevolg van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

### **Gronden voor het verzoek om een prejudiciële beslissing**

#### **Vraag 1**

#### ***Bepalingen betreffende de in artikel 7 van verordening 261/2004 bedoelde compensatie***

17. In artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 is, wat het recht van luchtreizigers op compensatie vanwege annulering van een vlucht betreft, het navolgende bepaald:

Artikel 5, lid 1, onder c)

„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.”

#### Artikel 7

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

- a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;
- b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km;
- c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten.

Bij de bepaling van de afstand wordt gekeken naar de laatste bestemming waar de passagier als gevolg van de instapweigering of annulering na de geplande tijd zal aankomen.

2. Indien de passagiers een andere vlucht naar hun eindbestemming wordt aangeboden overeenkomstig artikel 8, en de aankomsttijd niet meer dan hieronder vermeld afwijkt van de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht:

- a) twee uur voor alle vluchten van 1 500 km of minder, of
- b) drie uur voor alle vluchten binnen de Gemeenschap van meer dan 1 500 km en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km, of
- c) vier uur voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen,

kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatiebedragen vermeld in lid 1 met 50 % verlagen.

3. De in lid 1 bedoelde compensatie wordt in contant geld uitbetaald, middels een elektronische overmaking aan de bank, per bankoverschrijving, bankcheque of, met de schriftelijke toestemming van de passagier, in de vorm van reisbonnen en/of andere diensten.

4. De in de leden 1 en 2 vermelde afstanden worden gemeten volgens de groot-cirkelmethode (ortodromische lijn).”

18. Het Hof heeft in zijn arrest van 19 november 2009, ██████████ e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716) geoordeeld dat de passagiers recht hebben op dezelfde standaardcompensatie als bij annulering van een vlucht, wanneer zij drie of meer uren na de geplande aankomsttijd hun eindbestemming bereiken, tenzij de

vertraging het gevolg is van bijzondere omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden. Het Hof heeft in genoemd arrest met name verklaard:

„69 Gelet op het bovenstaande dient op het tweede onderdeel van de prejudiciële vragen te worden geantwoord dat de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op schadevergoeding met passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld en aldus aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie, wanneer zij door een vertraging van de vlucht drie of meer uren tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken. Een dergelijke vertraging verleent de passagiers evenwel geen recht op compensatie indien de luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.”

19. In de mededeling (2016/C 214/04) van de Commissie betreffende richtsnoeren voor de interpretatie van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen, zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad is het volgende uiteengezet:

„4.2 [...] Als een overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder b) of c), aanvaarde herroutering ook wordt geannuleerd of vertraging heeft bij aankomst [...], geldt een nieuw recht op compensatie overeenkomstig artikel 7. [...]”

20. In het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad houdende wijziging van verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en verordening (EG) nr. 2027/97 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage staat te lezen:

„7. Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

[...]

b) Leden 2, 3 en 4 worden vervangen door



2. Als de passagier ervoor gekozen heeft zijn reis voort te zetten overeenkomstig artikel 8, lid 1, onder b), heeft hij tijdens zijn reis naar de eindbestemming slechts één keer recht op compensatie, zelfs als zich tijdens de herroutering een nieuwe annulering of gemiste aansluiting voordoet.

[...]”

***Noodzaak van een verzoek om een prejudiciële beslissing over het recht op een tweede compensatie overeenkomstig artikel 7***

21. Het is onduidelijk of verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een passagier recht heeft op een nieuwe compensatie overeenkomstig artikel 7 wanneer hij compensatie heeft gekregen vanwege een geannuleerde vlucht en de op de vluchtannulering volgende alternatieve vlucht zodanig is vertraagd dat hij wegens de vertraging drie of meer uur tijd heeft verloren, of dat hij zijn eindbestemming pas drie uur of nog later na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd heeft bereikt.
22. Verordening nr. 261/2004 verschaft geen duidelijk antwoord voor de hierboven beschreven situatie. Zij bevat geen bepaling die uitdrukkelijk de mogelijkheid van een nieuwe compensatie in de zin artikel 7 uitsluit wanneer de alternatieve vlucht ten opzichte van de oorspronkelijke geplande aankomsttijd een vertraging heeft opgelopen die recht geeft op compensatie.
23. Zoals hierboven is uiteengezet, zijn de mededeling van de Europese Commissie en het voorstel van de Europese Commissie tot wijziging van verordening nr. 261/2004 in tegenspraak met elkaar.
24. Het Hof heeft zich niet uitgesproken over het recht op een tweede compensatie in de zin artikel 7, en evenmin is een dergelijke zaak aanhangig bij het Hof. Volgens de hovioikeus biedt ook de rechtspraak van het Hof inzake verordening nr. 261/2004 geen duidelijke oplossing [**Or. 7**] voor de hierboven beschreven situatie.
25. Bij het Hof is een Deense prejudiciële verwijzing van 24 juni 2015 (zaak C-305/15, Delta Air Lines) aanhangig geweest. Het verzoek om een prejudiciële beslissing betrof onder meer de vraag of de artikelen 5 en 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat luchtreizigers krachtens de verordening voor dezelfde boeking meermaals aanspraak kunnen maken op compensatie wanneer de vlucht waarop de luchtvaartonderneming de reiziger heeft omgeboekt, wordt geannuleerd of meer dan drie uren vertraging oploopt, zodat de compensatie krachtens artikel 7 van de verordening geen vaste compensatie is, maar afhangt van het aantal annuleringen of van de omvang van de annuleringen en van de daaruit voortvloeiende de vertraging. De Deense verwijzende rechter trok het verzoek echter in, waardoor de zaak op 24 mei 2016 werd doorgehaald in het register van het Hof. Bijgevolg heeft het Hof zich in die zaak niet uitgesproken.

26. Voor het recht op een tweede compensatie zou met name de doelstelling van verordening nr. 261/2004, een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, kunnen pleiten. In de overwegingen van verordening nr. 261/2004 staat onder meer:

„(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.”

27. Anderzijds zou uit de rechtspraak van het Hof de conclusie kunnen worden getrokken dat het eerste vertrekpunt en de eindbestemming één totaalvlucht vormen, op grond waarvan een passagier slechts recht zou hebben op één compensatie in de zin van artikel 7 van verordening nr. 261/2004, ongeacht de eventuele annuleringen of vertragingen van de verschillende vluchten binnen de totaalvlucht. Deze conclusie zou steun vinden in de overwegingen van het Hof over het begrip eindbestemming en de betekenis daarvan in bovengenoemd arrest van 19 november 2009, [REDACTED] e.a. (C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716) en in het arrest van 10 juli 2008, Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400). In het laatste arrest heeft het Hof onder meer het volgende verklaard:

„36 Daarenboven voorzien de artikelen 4, lid 1, 5, lid 1, en 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004, enerzijds in vergoeding van verschillende soorten schade die naar aanleiding van een vlucht kunnen ontstaan, maar anderzijds houden zij er geen rekening mee dat één soort schade tijdens één en dezelfde vlucht meermaals zou kunnen optreden. Derhalve zouden de passagiers die eerst vanaf een in een lidstaat gelegen luchthaven zijn vertrokken, deze bescherming slechts éénmaal kunnen inroepen indien zij op de heen- én op de retourvlucht een gelijksoortige schade zouden lijden.” **[Or. 8]**

28. Verzoekers voeren aan dat de geannuleerde oorspronkelijke vlucht AY 0081, Helsinki–Singapore, volgens de planning op 12 oktober 2013 16.40 uur in Singapore zou aankomen. Volgens verzoekers kwam de op de geannuleerde vlucht volgende alternatieve vlucht AY 55 meer dan 8 uur later dan de oorspronkelijk geplande aankomsttijd op 13 oktober 2013 aan in Singapore. Voorts voeren verzoekers aan dat de laatste vlucht van de geherroteerde reis, de door Dragon Air uitgevoerde vlucht CX715, Hong Kong–Singapore, op 14 oktober 2013 om 00.15 uur in Singapore is aangekomen. De aankomsttijd van de verzoekers op de eindbestemming in Singapore was derhalve 1 dag, 7 uur en 35 minuten later dan de geplande aankomsttijd van de geannuleerde oorspronkelijke vlucht AY 0081 en meer dan 6 uur later dan de geplande aankomsttijd van de alternatieve vlucht AY 55.
29. Verzoekers zijn bovendien van mening dat zij een nieuwe luchtvervoerovereenkomst met Finnair hadden gesloten door vanwege de annulering van de oorspronkelijke vlucht een van de mogelijkheden van artikel 8 van verordening nr. 261/2004 te kiezen voor een alternatieve vlucht. Volgens

verzoekers ging het bij de oorspronkelijke vlucht AY 0081, Helsinki–Singapore, en de alternatieve vlucht AY 55, Helsinki–Chongqing–Singapore, met nog een reorganisatie via Hong Kong, om twee verschillende luchtvervoerovereenkomsten, wat tot uitdrukking kwam in twee aparte vliegtickets en twee onderling onafhankelijke compensaties rechtvaardigt.

30. Finnair voert aan dat sprake was van één luchtvervoerovereenkomst, te weten een vlucht van Helsinki naar Singapore. De in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde standaardcompensatie kan in het kader van één luchtvervoerovereenkomst slechts één keer worden verkregen. Finnair heeft al bij de käräjaoikeus aan verzoekers een compensatie in de zin artikel 5, lid 1, onder c), van de verordening toegekend vanwege de annulering van vlucht AY 0081, Helsinki–Singapore. De tweede vordering tot compensatie is dan ook ongegrond.
31. Finnair is bovendien van mening dat dat vluchtannulering, de herrotering en de aankomst van passagiers op een bepaald tijdstip op hun eindbestemming juridisch gezien nauw met elkaar samenhangen. Uit artikel 7, lid 2, van de verordening blijkt dat een zeer belangrijk element van de luchtvervoerovereenkomst en de daarmee verband houdende herrotering het tijdstip is waarop de passagier zijn eindbestemming bereikt ten opzichte van de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijke geboekte vlucht.

## Vraag 2

Bepalingen betreffende buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5 van verordening nr. 261/2004

32. Wat buitengewone omstandigheden betreft, is in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 het volgende bepaald: **[Or. 9]**

Artikel 5, lid 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.”

33. Het Hof heeft zich onder meer in de arresten van 22 december 2008, [REDACTED] (C-549/07, EU:C:2008:771) en 17 september 2015, [REDACTED] (C-257/14, EU:C:2015:618) uitgesproken over het begrip buitengewone omstandigheden. In het laatste arrest overwoog het Hof onder meer:

„36 Ten slotte, wat meer in het bijzonder de technische problemen betreft waarmee een luchtvaartuig te maken krijgt, blijkt uit de rechtspraak van het Hof dat dergelijke problemen kunnen worden gerekend tot de onverwachte problemen die de vliegveiligheid kunnen beïnvloeden en die dergelijke omstandigheden kunnen opleveren. Dit neemt echter niet weg dat de

omstandigheden waarin die problemen zich aandienen slechts als ‚buitengewoon’ in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kunnen worden aangemerkt als zij verband houden met een gebeurtenis die, evenals die welke in overweging 14 van deze verordening zijn opgesomd, niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis (zie in die zin arrest [REDACTED] C-549/07, EU:C:2008:771, punt 23).

37 Aangezien de werking van luchtvaartuigen onvermijdelijk technische problemen met zich meebrengt, worden luchtvaartmaatschappijen in het kader van hun activiteiten gewoonlijk met dergelijke problemen geconfronteerd. In dat verband 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 ‚buitengewone omstandigheden’ vormen zoals bedoeld in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 (zie in die zin arrest [REDACTED] C-549/07, EU:C:2008:771, punten 24 en 25).

38 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. Hetzelfde geldt voor luchtvaartuigen die worden beschadigd door sabotage of terrorisme (zie in die zin arrest [REDACTED] C-549/07, EU:C:2008:771, punt 26).”

***Noodzaak van een verzoek om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van artikel 5, lid 3***

34. In deze zaak moet worden nagegaan hoe buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 dienen te worden uitgelegd ingeval een on-condition-onderdeel van een vliegtuig uitvalt. Het is onduidelijk wat in genoemde bepaling met het begrip „alle redelijke maatregelen” wordt bedoeld wanneer het gaat om een dergelijk onderdeel.
35. De vertraging bij het vertrek van vlucht AY 55, Helsinki–Chongqing–Singapore, op 12 oktober 2013 was het gevolg van uitval van een stuurbevestiging van het roer. Het betrokken vliegtuig was een Airbus A330, waarvan de besturing in normale bedrijfstoestand drie stuurbevestigingen heeft. Wanneer een stuurbevestiging uitvalt, bedienen de twee overige bevestigingen het roer.
36. Een stuurbevestiging van het roer is een zogenoemd on-condition-onderdeel, dat wil zeggen een onderdeel dat het wordt onderhouden op basis van

conditiebepaling zonder revisie of vervanging na een bepaalde periode of een aantal vliegreizen. Een dergelijk on-condition-onderdeel wordt vervangen als het uitvalt. Het genoemde onderdeel kon derhalve niet eerder zijn uitgevallen.

37. Finnair kon een melding (Technical Follow-up) van de fabrikant van het vliegtuig, Airbus, van vóór de vertraagde alternatieve vlucht overleggen over een verborgen fabricage- of constructiefout in een vliegtuigonderdeel die betrekking had op meer vliegtuigen van hetzelfde type.
38. Uit de melding van de vliegtuigfabrikant betreffende een verborgen fabricagefout in de stuurbevestiging, die de vliegveiligheid van reeds in gebruik zijnde vliegtuigen in gevaar kan brengen, blijkt dat de stuurbevestiging van het roer, waar onder meer de toestellen A330 mee zijn uitgerust, een fabricage- of constructiefout vertoonde. De eerste versie van het betrokken document dateert van 29 maart 2012 (first issue date). Kort voor midden 2013 was een nieuwe, verbeterde en duurzamere versie van de stuurbevestiging ontwikkeld. De laatste versie van het betrokken document was gepubliceerd op 13 augustus 2015 (last publication date) en de status van het document werd later gewijzigd in gesloten. De luchtvaartmaatschappij was er niet ins geslaagd een nieuw onderdeel zonder gebreken te verkrijgen ter vervanging van het onderdeel met de verborgen fabricage- of constructiefout toen de vliegtuigfabrikant de melding publiceerde, en mogelijk zelfs niet toen de status van het document was gewijzigd in gesloten.
39. Uit de eerdere rechtspraak van het Hof over buitengewone omstandigheden kan niet rechtstreeks worden afgeleid of een luchtvaartmaatschappij zich op het uitvallen van een on-condition-onderdeel kan beroepen als een buitengewone omstandigheid die de vliegveiligheid in gevaar kan brengen, waarin geen compensatie moet worden betaald, wanneer na een melding van de vliegtuigfabrikant een onderdeel met een verborgen fabricage- of constructiefout nog steeds wordt behandeld als een on-condition-onderdeel, dat wil zeggen dat het niet wordt vervangen voordat het is uitgevallen.
40. In de rechtspraak van het Hof wordt geen antwoord gegeven op de vraag hoelang na een melding van de vliegtuigfabrikant het uitvallen van het betrokken onderdeel kan worden beschouwd als een onvoorzienbare tekortkoming die de vliegveiligheid in gevaar kan brengen, die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop deze wegens de aard ervan geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.
41. Partijen zijn het niet eens over de uitlegging van het begrip buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. **[Or. 11]**
42. Verzoekers voeren aan dat Finnair zich niet op buitengewone omstandigheden kan beroepen. Finnair was vanwege de melding van de vliegtuigfabrikant ervan op de hoogte dat de stuurbevestiging van het roer van het toestel A330 defecten zou kunnen vertonen. Volgens verzoekers blijkt uit de melding van de

vliegtuigfabrikant overduidelijk dat op de stuurbevoegdheid van dat toesteltype controle had moet worden uitgeoefend. Gelet op met name het feit dat de stuurbevoegdheid als een on-condition-onderdeel werd beschouwd, had Finnair bewust het risico genomen dat het betrokken onderdeel op een bepaalde dag zou uitvallen.

43. Verzoekers zijn voorts van mening dat toen hun vlucht in oktober 2013 vertraging had opgelopen, het uitvallen van de stuurbevoegdheid niet meer kan worden beschouwd als een plotselinge en onverwachte gebeurtenis waartegen Finnair geen voorzorgen had kunnen nemen. Het uitvallen kan worden beschouwd als een technisch mankement waarvan het oplossen inherent was aan de uitoefening van het bedrijf van een luchtvaartmaatschappij en waarop deze daadwerkelijk invloed kon uitoefenen.
44. Finnair voert aan dat het uitvallen van een van de drie stuurbevoegdheden van het roer op 12 oktober 2013 een onverwacht en uiterst zeldzaam technisch mankement was. Het toestel van Finnair was van het nieuwste type en was eind 2012 gebouwd. Het op 12 oktober 2013 ingetreden mankement aan de stuurbevoegdheid was het eerste bij dit type toestel en ook bij de vroegere soortgelijke types.
45. Finnair had in Helsinki een reserveonderdeel voor de stuurbevoegdheid met de fabricagefout beschikbaar in de zogenoemde main base kit, zodat direct na de landing van de vorige vlucht op vliegveld Helsinki-Vantaa het onderdeel kon worden vervangen. Volgens Finnair was het vanwege de vliegveiligheid noodzakelijk dat de uitgevallen stuurbevoegdheid werd vervangen door een nieuwe voordat vlucht AY 55 van Helsinki naar Chongqing zou vertrekken. Finnair heeft aangegeven dat de vervanging van de stuurbevoegdheid ongeveer vijf tot zes uur in beslag nam.
46. Volgens Finnair was het onderhoud van het betrokken toestel van het type A330 en van de stuurbevoegdheid van het roer uitgevoerd overeenkomstig de door de fabrikant van het vliegtuig opgestelde en door de autoriteiten goedgekeurde onderhoudsinstructies. Het uitvallen van de stuurbevoegdheid was niet het gevolg van ontoereikend onderhoud. Een defect aan de stuurbevoegdheid van het roer kan in het algemeen niet worden ontdekt tijdens een regulier onderhoud, maar uitsluitend in uitvalsituaties. Finnair had het uitvallen van de stuurbevoegdheid dus niet kunnen voorkomen. De maatschappij had alle redelijke maatregelen getroffen.
47. Volgens Finnair toont de melding van de fabrikant van het vliegtuig aan dat er sprake was van buitengewone omstandigheden. Volgens Finnair moet, wat de technical follow-up betreft, vooral worden gelet op de volgende aspecten:
  - a) Een technical follow-up werd uitgebracht wanneer de fabrikant van een vliegtuig verschillende meldingen heeft ontvangen over het optreden van een bepaald technisch mankement;

- b) Met first issue date van de technical follow-up wordt de publicatiedatum van de eerste versie van het document bedoeld. Op die datum had de fabrikant van het vliegtuig nog geen nauwkeurige informatie over waar het bij het technische defect exact om ging, en dus ook niet over de oorzaak van het technische defect. In latere versies van de Technical Follow-up wordt het punt betreffende de oorzaak van het defect (root cause) aangevuld naargelang [Or. 12] de fabrikant van het vliegtuig meer gegevens ontvangt over de onderliggende oorzaken van het technische defect;
  - c) Het is zeer gebruikelijk dat verschillende bijgewerkte versies van de technical follow-up worden afgegeven waarin de fabrikant rapporteert over de ontvangen aanvullende informatie over onder meer de onderliggende oorzaken;
  - d) In de fase waarin de fabrikant van het vliegtuig technische kennis heeft over de oorzaak van het defect en een oplossing heeft voor het technisch defect, verschijnt in de technical follow-up gewoonlijk de technische oplossing en een tijdschema voor de nodige corrigerende acties, zoals bijvoorbeeld het inbouwen van een nieuw ontworpen onderdeel;
  - e) Nadat er een technische oplossing voor het defect was gevonden, diende het betrokken onderdeel nog te worden gefabriceerd en voor de luchtvaartmaatschappijen beschikbaar te worden gesteld bij de fabrikant van het onderdeel of bij de fabrikant van het vliegtuig.
48. Finnair heeft voorts aangegeven dat met de technical follow-up aan de luchtvaartmaatschappijen niet de verplichting is opgelegd om genoemde onderdelen met een fabricagefout om te wisselen voordat zij uitvallen. Hetzelfde defect is sindsdien vastgesteld in slechts twee stuurbevestigingen van hetzelfde type toestel van Finnair, die zijn vervangen door de nieuwe versie. De oude versie van de stuurbevestiging wordt nog gebruikt in andere toestellen.

### **De prejudiciële vragen**

Na de partijen te hebben gehoord over de noodzakelijkheid en de inhoud van het verzoek om een prejudiciële beslissing heeft de hofvoorzitter de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende vragen gesteld:

1. Dient verordening nr. 261/2004 aldus te worden uitgelegd dat een luchtreiziger een tweede keer recht heeft op compensatie in de zin van artikel 7, lid 1, wanneer hij compensatie heeft gekregen vanwege een geannuleerde vlucht en de luchtvaartmaatschappij die de alternatieve vlucht uitvoert, dezelfde is als de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, en ook de op de geannuleerde vlucht volgende alternatieve vlucht ten opzichte van de geplande aankomsttijd een vertraging heeft opgelopen die recht geeft op compensatie?

2. Indien vraag 1 bevestigend wordt beantwoord, kan de luchtvaartmaatschappij zich dan beroepen op buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, wanneer na een technical follow-up van de fabrikant van het vliegtuig met betrekking tot de reeds in gebruik zijnde vliegtuigen, het in dit document behandelde onderdeel in feite wordt behandeld als een zogenoemd on-condition-onderdeel, dat wil zeggen een onderdeel dat wordt gebruikt totdat het uitvalt, en de uitvoerende luchtvaartmaatschappij een voorziening had getroffen voor de vervanging van het betrokken onderdeel door voortdurend een reserveonderdeel beschikbaar te houden?

[OMISSIS] **[Or. 13]** [OMISSIS]