



Datum van inontvangstneming : 25/03/2025

Zaak T-134/25

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

12 februari 2025

Verwijzende rechter:

Sąd Rejonowy dla miasta Warszawy w Warszawie (Polen)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

21 november 2024

Verzoekende partij:

D S.A.

Verwerende partij:

P S.A.

[OMISSIS]

BESLISSING

21 november 2024

De eerste civiele kamer van de Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie (rechter in eerste aanleg Warschau, Polen) [OMISSIS]

heeft

na op 21 november 2024 te Warschau ter besloten terechtzitting kennis te hebben genomen van de vordering van D spółka akcyjna, gevestigd te W. (hierna: „D S.A.”)

tegen P spółka akcyjna, gevestigd te W. (hierna: „P S.A.”)

inzake een betaling

beslist:

1) Krachtens artikel 267 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie wordt het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

- a) Moet 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 aldus worden opgevat dat elk besluit van het luchtverkeersbeheer, ongeacht de duur ervan en zelfs wanneer het op zichzelf beschouwd niet leidt tot een vertraging van drie uur of meer, een buitengewone omstandigheid vormt?
- b) Indien niet elk besluit van het luchtverkeersbeheer een buitengewone omstandigheid vormt: dient de nationale rechter te onderzoeken waarop het besluit was gegrond, bijvoorbeeld slechte weersomstandigheden die hebben geleid tot een beperking van de sectorcapaciteit op de betreffende vliegroute, en mag hij in dat geval beoordelen of het een buitengewone omstandigheid betreft?
- c) Wanneer de vlucht van een passagier meer dan drie uur wordt vertraagd, mede wanneer die vertraging het gevolg is van een besluit van het luchtverkeersbeheer dat is vastgesteld voor de vlucht die onmiddellijk aan de vlucht van die passagier voorafging omdat de sectorcapaciteit op de betreffende vliegroute wegens slechte weersomstandigheden beperkt was, vormt dat besluit tot beheer van het luchtverkeer dan een buitengewone omstandigheid?
- d) Dient het besluit van het luchtverkeersbeheer in een dergelijke situatie rechtstreeks betrekking te hebben op de vertraagde vlucht of mag het ook betrekking hebben op een eerdere vlucht in de rotatie?

MOTIVERING

Verzoek om een prejudiciële beslissing

[OMISSIS]

Prejudiciële vragen

- 1) Moet 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 aldus worden opgevat dat elk besluit van het luchtverkeersbeheer, ongeacht de duur ervan en zelfs

- wanneer het op zichzelf beschouwd niet leidt tot een vertraging van drie uur of meer, een buitengewone omstandigheid vormt?
- 2) Indien niet elk besluit van het luchtverkeersbeheer een buitengewone omstandigheid vormt: dient de nationale rechter te onderzoeken waarop het besluit was gegrond, bijvoorbeeld slechte weersomstandigheden die hebben geleid tot een beperking van de sectorcapaciteit op de betreffende vliegroute, en mag hij in dat geval beoordelen of het een buitengewone omstandigheid betreft?
 - 3) Wanneer de vlucht van een passagier meer dan drie uur wordt vertraagd, mede wanneer die vertraging het gevolg is van een besluit van het luchtverkeersbeheer dat is vastgesteld voor de vlucht die onmiddellijk aan de vlucht van die passagier voorafging omdat de sectorcapaciteit op de betreffende vliegroute wegens slechte weersomstandigheden beperkt was, vormt dat besluit tot beheer van het luchtverkeer dan een buitengewone omstandigheid?
 - 4) Dient het besluit van het luchtverkeersbeheer in een dergelijke situatie rechtstreeks betrekking te hebben op de vertraagde vlucht of mag het ook betrekking hebben op een eerdere vlucht in de rotatie ?

Relevante feiten

De vennootschap D S.A. heeft de vennootschap P S.A. verzocht om betaling van 400 EUR, vermeerderd met wettelijke verpagingsrente vanaf 17 augustus 2023 tot op de datum van betaling.

A.B. was een passagier op vlucht LO 6110, die op 25 juli 2023 is uitgevoerd tussen Izmir en Warschau. De passagier is met een vertraging van meer dan drie uur op de eindbestemming gearriveerd.

Haar vliegtuig had om 18:20 UTC moeten vertrekken op de luchthaven van Izmir en om 21:10 UTC moeten landen in Warschau.

In werkelijkheid is vlucht LO 6110 21:40 UTC begonnen en de volgende dag om 00:17 UTC geëindigd. De vlucht van de passagier was derhalve meer dan drie uur vertraagd.

Vlucht LO 6110 is voorafgegaan door vlucht LO 6111, die is uitgevoerd met hetzelfde vliegtuig in wat bekend staat als een rotatie. Het vliegtuig van vlucht LO 6111 zou om 14:55 UTC vertrekken vanaf de luchthaven van Katowice in de richting van Izmir, en zou daar landen om 17:20 UTC. Om 12:55 UTC heeft de luchtvaartmaatschappij van het luchtverkeersbeheer een SAM-bericht ontvangen waarin werd meegedeeld dat vlucht LO 6111 een zogeheten take-off slot had gekregen om 16:30 uur. Het daartoe strekkende besluit was ingegeven door regelgeving inzake het zogeheten ATFM (*Air Traffic Flow Management*) in verband met beperkingen in het luchtruim van Hongarije en Roemenië als gevolg

van slechte weersomstandigheden. Om 15:04 UTC heeft de luchtvaartmaatschappij een REA-bericht verzonden waarin was aangegeven dat het vliegtuig gereed was voor de vlucht en waarin werd verzocht om vervroegd te mogen opstijgen. Het besluit van het luchtverkeersbeheer is evenwel niet gewijzigd en vlucht LO 6111 heeft geen vroegere vertrektijd gekregen. Uiteindelijk is het vliegtuig opgestegen om 16:02 UTC en geland om 18:32 UTC.

Na de landing in Izmir is vastgesteld dat het vliegtuig een technisch mankement had. De reparatie daarvan heeft 2 uur en 8 minuten geduurd.

Zonder de opgelegde ATFM-beperkingen zou vlucht LO 6110 in totaal minder dan drie uur zijn vertraagd.

D S.A. heeft de tegen P S.A. ingestelde vordering tot betaling van een forfaitaire schadevergoeding verkregen in het kader van de met A.B. gesloten cessieovereenkomst van 26 juli 2023.

Toepasselijke bepalingen van Unierecht

Overweging 14 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; hierna: „verordening 261/2004”):

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.

Overweging 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.

Artikel 5, lid 3, van verordening 261/2004:

De luchtvaartmaatschappij die de 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.

Artikel 7:

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.

Arrest van 19 november 2009, ████████ e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716

De artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 moeten aldus 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.

Arrest van 4 mei 2017, ████████ en ████████ C-315/15, EU:C:2017:342

Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat, ingeval een vlucht een aankomstvertraging van drie uur of meer heeft opgelopen die niet alleen is veroorzaakt door een buitengewone omstandigheid die niet kon worden voorkomen met aan de situatie aangepaste maatregelen en ten aanzien waarvan de luchtvaartmaatschappij alle redelijke maatregelen heeft getroffen om de gevolgen ervan te ondervangen, maar ook door een andere omstandigheid die niet tot deze categorie behoort, de vertraging die valt toe te rekenen aan die eerste omstandigheid moet worden afgetrokken van de totale duur van de aankomstvertraging van de betrokken vlucht, om zodoende te kunnen beoordelen of voor de aankomstvertraging van die

vlucht compensatie moet worden betaald overeenkomstig artikel 7 van die verordening.

Arrest van 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460

Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, om vrijgesteld te worden van haar verplichting tot compensatie van de passagiers in geval van langdurige vertraging of annulering van een vlucht, zich kan beroepen op een „buitengewone omstandigheid” waardoor een eerdere vlucht die zichzelf met hetzelfde luchtvaartuig heeft uitgevoerd, is getroffen, op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen deze omstandigheid en de vertraging of annulering van de latere vlucht. Het staat aan de verwijzende rechter om dit te beoordelen. Daarbij dient hij met name rekening te houden met de wijze waarop het betreffende luchtvaartuig door de betrokken luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert wordt geëxploiteerd.

Toepasselijke bepalingen van nationaal recht en relevante rechtspraak

Geen toepasselijke bepalingen van nationaal recht.

Korte uiteenzetting van de motivering van de verwijzing

De oplossing van deze zaak hangt af van de uitlegging van het in de verordening gehanteerde begrip „buitengewone omstandigheden”.

De voornaamste vraag die door het Hof moet worden beantwoord luidt wat de aard is van besluiten van het luchtverkeersbeheer en in welke omstandigheden dergelijke besluiten kunnen worden beschouwd als buitengewone omstandigheden.

Rekening moet ermee worden gehouden dat het luchtverkeer een strikt toezicht en controle vereist om het luchtruim te ordenen en de veiligheid te waarborgen. Op luchthavens vertrekken en landen vliegtuigen vaak met bijzonder korte tussenpozen van slechts enkele minuten. Veel vliegroutes worden zeer intensief gebruikt. Bovendien zijn er niet alleen civiele maar ook militaire vliegtuigen in het luchtruim aanwezig. Het luchtverkeersbeheer moet derhalve toezicht houden op al die vliegtuigen, en daarvoor is geschikte apparatuur en geschikt personeel vereist. Bovendien moet het luchtverkeersbeheer rekening houden met een groot aantal variabelen, waarvan het sommige niet in de hand heeft, zoals het weer, ongelukken, storingen, noodlandingen, ziekte van personeel, vertragingen van vliegtuigen, oorlogsvoering, enzovoort. Daarom stelt het luchtverkeersbeheer in heel Europa en in de rest van de wereld voortdurend een groot aantal besluiten met een meer of minder grote impact op het luchtverkeer vast. Vaak moeten deze besluiten worden gewijzigd, afhankelijk van de situatie in de lucht. Luchtvaartmaatschappijen moeten er derhalve rekening mee houden dat het

luchtverkeersbeheer concrete instructies aan hen zal geven, wat voor deze maatschappijen in feite de dagelijkse gang van zaken is. Ogenscheinlijk kan derhalve worden aangenomen dat besluiten van het luchtverkeersbeheer gebruikelijk en inherent aan het luchtverkeer zijn en derhalve in beginsel geen buitengewone omstandigheden vormen.

Anderzijds zijn de luchtvaartmaatschappijen evenwel gebonden aan de instructies van het luchtverkeersbeheer en zijn zij gehouden om deze strikt op te volgen. Een maatschappij waaraan het luchtverkeersbeheer heeft opgedragen om een vlucht later te laten vertrekken dan oorspronkelijk gepland kan dat alleen maar accepteren en moet in dat geval wachten op een mogelijke wijziging van het besluit.

In de omstandigheden van de onderhavige zaak staat vast dat de vertraging van vlucht LO 6110, waaraan passagier A.B. heeft deelgenomen, onder meer verband hield met beperkingen die door het luchtverkeersbeheer zijn opgelegd aan vlucht LO 6111. Laatstgenoemde vlucht stond gepland om van start te gaan om 14:55 UTC maar is onder ATFM-beperkingen geplaatst door het luchtverkeersbeheer, dat het vertrek heeft ingepland om 16:30 UTC. Deze beperkingen waren het gevolg van weersomstandigheden in het luchtruim van Hongarije en Roemenië. Het enige wat de luchtvaartmaatschappij kon doen was wachten op een wijziging van het besluit en aangeven dat zij gereed was om te vertrekken.

Uit het arrest in zaak C-74/19 volgt dat een luchtvaartmaatschappij zich kan beroepen op een buitengewone omstandigheid die zich heeft voorgedaan op de vlucht die onmiddellijk voorafging aan de vertraagde vlucht.

Bijgevolg is het van essentieel belang om vast te stellen of het besluit van het luchtverkeersbeheer buitengewoon van aard was. De kernvraag luidt of elk besluit van het luchtverkeersbeheer, ongeacht de reden ervoor, een buitengewone omstandigheid vormt. In overweging 15 van verordening 261/2004 wordt uitdrukkelijk aangegeven dat *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*. Derhalve kan worden geredeneerd dat elk besluit van het luchtverkeersbeheer dat aanleiding geeft tot een vertraging of annulering van een vlucht een buitengewone omstandigheid vormt.

Een andere uitlegging is evenwel ook mogelijk, namelijk dat een besluit van het luchtverkeersbeheer alleen buitengewoon van aard is wanneer het is ingegeven door een buitengewone omstandigheid, zoals bijvoorbeeld het bestaan van weersomstandigheden die de vlucht onmogelijk maken.

Het Hof dient derhalve te antwoorden op de vraag of elk besluit van het luchtverkeersbeheer een buitengewone omstandigheid vormt en, zo niet, of de nationale rechter gehouden is om de reden voor het besluit te onderzoeken en dit te toetsen aan de criteria voor het bestaan van een „buitengewone omstandigheid”.

Het Hof moet tevens vaststellen welke uitlegging moet worden gegeven aan de formulering dat het besluit van het luchtverkeersbeheer *voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag een langdurige vertraging veroorzaakt*. Ten eerste moet in het licht van het arrest in zaak C-74/19 worden nagegaan of het besluit van het luchtverkeersbeheer betrekking moet hebben op de vlucht die daadwerkelijk is vertraagd (aangezien overweging 15 verwijst naar een *specifiek* vliegtuig) dan wel of dat besluit ook betrekking kan hebben op eerdere vluchten in de rotatie, op voorwaarde dat *er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen deze omstandigheid en de vertraging of annulering van de latere vlucht*. In de onderhavige zaak had het besluit van het luchtverkeersbeheer betrekking op een eerdere vlucht in de rotatie. Deze kwestie is derhalve relevant voor de door de rechter te geven beslissing. Ten tweede moet worden verduidelijkt of een *langdurige vertraging* moet worden opgevat als een vertraging van meer dan 3 uur, dat wil zeggen een vertraging die in beginsel recht geeft op compensatie, dan wel of die tijdsduur moet worden beoordeeld van geval tot geval.

[OMISSIS]