



Datum van  
inontvangstneming

:

28/01/2025

# Geanonimiseerde versie

Vertaling

T-648/24 – 1

Zaak T-648/24

## Verzoek om een prejudiciële beslissing

### Datum van indiening:

27 november 2024

### Verwijzende rechter:

Amtsgericht Königs Wusterhausen (Duitsland)

### Datum van de verwijzingsbeslissing:

17 oktober 2024

### Verzoekende partijen:

EO

DC

### Verwerende partij:

Ryanair DAC

---

[OMISSIS]

Amtsgericht Königs Wusterhausen

Beslissing

In het geding

1. EO, [OMISSIS] Berlijn

– verzoeker –

2. DC, [OMISSIS] Berlijn

– verzoekster –

[OMISSIS]

tegen

Ryanair DAC, Dublin Office, [OMISSIS] Co Dublin, Ierland

– verweerster –

[OMISSIS]

heeft het Amtsgericht Königs Wusterhausen (rechter in eerste aanleg Königs Wusterhausen, Duitsland) [OMISSIS] [op] 17 oktober 2024 beslist:

I. De behandeling van de zaak wordt geschorst.

II. Overeenkomstig artikel 267 VWEU worden aan het Hof van Justitie van de Europese Unie de volgende prejudiciële vragen voorgelegd betreffende 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 e.v.[, met rectificatie in PB 2021, L 420, blz. 134]):

1. Is een annulering of een met een annulering gelijk te stellen langdurige vertraging bij aankomst altijd te wijten aan buitengewone omstandigheden wanneer de annulering of de langdurige vertraging bij aankomst het gevolg is van toewijzingen van slots door de verantwoordelijke luchtverkeersleidingsorganisatie, zonder dat de luchtvaartmaatschappij de vertraging bij de toewijzing[en] van slots heeft veroorzaakt door omstandigheden waarvoor zij zelf verantwoordelijk is?

2. Voor het geval dat het Hof de eerste vraag ontkennend beantwoordt:

Is een annulering of een met een annulering gelijk te stellen langdurige vertraging bij aankomst altijd te wijten aan buitengewone omstandigheden, wanneer de annulering of langdurige vertraging bij aankomst het gevolg is van toewijzingen van slots door de verantwoordelijke luchtverkeersleidingsorganisatie, zonder dat de luchtvaartmaatschappij de vertraging bij de toewijzing[en] van slots heeft veroorzaakt door omstandigheden waarvoor zij zelf verantwoordelijk is, en de luchtverkeersleidingsorganisatie aan de luchtvaartmaatschappij als oorzaak van de vertraging IATA Delay Code 81 („*Air Traffic Flow Management (ATFM) due to ATC EN-ROUTE DEMAND/CAPACITY, standard demand/capacity problems*”) heeft opgegeven?

**Motivering:**

I.

1.

Verzoekers in het hoofdgeding vorderen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, [OMISSIS] [niet vertaald] compensatiebetalingen wegens omleiding van een vlucht naar een andere luchthaven overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder c), juncto artikel 7, lid 1, 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.

**a)**

Verzoekers beschikten over bevestigde boekingen voor vlucht FR 1143 op 20 juli 2022 van Lissabon (LIS) naar Berlijn-Brandenburg (BER). De vlucht zou om 18.50 (hier en hierna telkens plaatselijke tijd) vertrekken en om 22.15 landen. De vlucht werd uitgevoerd door verweerster. Het vliegtuig vertrok echter pas om 21.13 uur en dus te laat. Wegens het absolute verbod op nachtvluchten in Berlijn van 24.00 tot 05.00 uur kon de vlucht niet meer landen in Berlijn en werd omgeleid naar Hannover (HAJ), waar het vliegtuig op 21 juli 2022 om 00.15 uur landde. Van daaruit werden de passagiers met een ander vervoermiddel vervoerd en hebben zij om 5.00 uur Berlijn bereikt.

De vertraging bij vertrek van de litigieuze vlucht FR 1143 was voor een deel van 2 uur en 1 minuut te wijten aan een vertraging van de vorige vlucht FR 1142 en voor een deel van 22 minuten aan de toewijzing van ATC-slots door Eurocontrol met IATA Delay Code 81.

De vertraging bij vertrek van de vorige vlucht FR 1142 van Berlijn naar Lissabon, die gepland was voor een vertrek om 14.45 uur, was voor een deel van 1 uur en 31 minuten te wijten aan problemen bij de bagageafhandeling (IATA Delay Code 32) en voor een deel van 32 minuten aan de toewijzing van ATC-slots met IATA Delay Code 81. Op basis van het door verweerster [OMISSIS] overgelegde slot-logboek is de rechter ervan overtuigd dat de toewijzingen van ATC-slots met IATA Delay Code 81 niet gebaseerd zijn op het feit dat verweerster wegens problemen in verband met de bagageafhandeling niet op tijd klaar was voor vertrek, aangezien de toewijzingen van slots reeds hadden plaatsgevonden op een tijdstip waarop verweerster de verwachte OFF-block-time nog had opgegeven met 14.45 uur.

**b)**

De rechter is ervan overtuigd dat de luchtvaartmaatschappij niet over redelijke maatregelen beschikte waarmee de toewijzing van slots, althans de omleiding naar Hannover had kunnen worden voorkomen. Er waren ook geen redelijke maatregelen om de luchtreizigers met andere middelen sneller naar hun bestemming te vervoeren. Dit laatste vloeit voornamelijk voort uit het feit dat verweerster pas met zekerheid ervan uit moest gaan dat een landing van de

litigieuze vlucht in Berlijn niet meer mogelijk zou zijn voor aanvang van het verbod op nachtvluchten aldaar, toen de directe vorige vlucht FR 1142 met een vertraging van 2 uur en 3 minuten pas om 16.48 uur vertrok. De tijdspanne waarbinnen verweerster kon handelen, was dus zo kort dat voor de hand liggende maatregelen, zoals bijvoorbeeld een poging om verzoekers om te boeken naar eventuele andere vluchten, feitelijk nauwelijks mogelijk waren en, als dat wel het geval was geweest, niet zouden hebben geleid tot een aanzienlijke vermindering van de aankomstvertraging van de passagiers. Vanuit Hannover vervoerde verweerster verzoekers snel per bus naar Berlijn, waar zij om 05.00 uur aankwamen. Wegens het absolute verbod op nachtvluchten op BER tot 05.00 uur zou verder vervoer per vliegtuig met een eerdere aankomst in beginsel niet mogelijk zijn geweest.

c)

Verzoekers vorderen van verweerster elk compensatiebetalingen ten bedrage van 400,00 EUR overeenkomstig artikel 7, lid 1, eerste zin, onder b), van de verordening, aangezien de afstand van de intracommunautaire vlucht meer dan 1 500 km bedroeg.

## II.

Aan de voorwaarden voor aansprakelijkheid van de verwerende luchtvaartmaatschappij op grond van artikel 5, lid 1, onder c), van de verordening is op zich voldaan. De aansprakelijkheid moet echter worden uitgesloten wanneer de uitzondering van artikel 5, lid 3, van de verordening van toepassing is. Deze uitzondering zou in het hoofdgeding aan de orde zijn indien de toewijzing van ATC-slots door Eurocontrol steeds of in ieder geval bij mededeling van IATA Delay Code 81 als een buitengewone omstandigheid zou moeten worden beschouwd. In dit verband hangt het slagen van het beroep af van de uitlegging van artikel 5, lid 3, van de verordening. Hierbij is de juiste toepassing van het gemeenschapsrecht niet zo evident, dat redelijkerwijs geen ruimte voor twijfel kan bestaan (zie arrest van het Hof van Justitie van 6 oktober 1982 – 283/81 [OMISSIS] – Cilfit). Derhalve moet de behandeling van de zaak worden geschorst en moet het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen krachtens artikel 267 VWEU worden verzocht om een prejudiciële beslissing over de in het dictum van de beslissing gestelde prejudiciële vragen.

1.

In het geval van annulering van een vlucht verleent artikel 5, lid 1, onder c), van de verordening, indien de luchtvaartmaatschappij de luchtreiziger niet tijdig heeft geïnformeerd overeenkomstig de punten i), ii) of iii), hetgeen hier niet aan de orde is gesteld, de betrokken luchtreizigers een recht op compensatie overeenkomstig artikel 7, lid 1, van de verordening. Het is juist dat de vlucht niet werd geannuleerd. Hij werd echter omgeleid naar Hannover. Het omleiden van een vlucht naar een luchthaven in een andere stad of regio staat volgens de rechtspraak

van het Hof van Justitie gelijk aan een annulering van de vlucht met betrekking tot verordening (EG) nr. 261/2004 (zie arrest van het Hof van Justitie van 22 april 2021 – C-826/19 [OMISSIS]).

## 2.

Volgens artikel 5, lid 3, van de verordening is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert echter niet verplicht compensatie te betalen 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.

De verwerende luchtvaartmaatschappij kan dus slechts aan haar aansprakelijkheid ontkomen indien de toewijzingen van slots door Eurocontrol die uiteindelijk tot de omleiding van de litigieuze vlucht hebben geleid, buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening vormen, en zij, indien alle redelijke maatregelen waren getroffen, de toewijzing van slots of de daaruit voortvloeiende langdurige vertraging van de passagiers bij aankomst niet had kunnen voorkomen of aanzienlijk verminderen.

### a)

Buitengewone omstandigheden zijn omstandigheden die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong ervan (arrest van het Hof van Justitie van 22 december 2008 – C-549/07 [OMISSIS], punt 23); dat wil zeggen die niet overeenkomen met de normale gang van zaken, maar buiten datgene vallen wat gewoonlijk met het luchtvervoer van passagiers gepaard gaat of kan gaan (arrest van het *BGH* van 21 augustus 2012 – XZR 138/11 – Juris, punten 10 en 14). In de praktijk worden door de luchtvaartmaatschappijen hiervoor regelmatig – zoals ook in het onderhavige geval – besluiten van het luchtverkeersbeheer en/of weersomstandigheden aangehaald.

### b)

In overweging 15 van de verordening wordt uitdrukkelijk verwezen naar „besluit[en] van het luchtverkeersbeheer”. Volgens deze overweging „dient” er 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.

### c)

Het is juist dat de situatie in deze overweging duidelijk geformuleerd is, zodat het in beginsel geen enkele twijfel lijdt dat de toewijzingen van ATC-slots door

Eurocontrol besluiten van het luchtverkeersbeheer met betrekking tot een specifiek vliegtuig zijn en dus in beginsel kunnen worden geacht onder het begrip buitengewone omstandigheid te vallen. Ruimte voor uitlegging ontstaat echter door het rechtsgevolg dat in de officiële Duitse taalversie is geformuleerd met de woorden „sollte davon ausgegangen werden” (dient te worden geacht sprake te zijn) waardoor de overweging meer als een aanbeveling van de wetgever overkomt dan als een voorschrift.

Dit heeft in de rechtspraak geleid tot de overheersende opvatting dat slottoewijzingen door Eurocontrol die tot een annulering of langdurige vertraging leiden, moeten worden verondersteld op zichzelf buitengewone omstandigheden te zijn (zie bijvoorbeeld *HG Wien*, vonnis van 2 april 2021 – 1 R 254/20d – BeckRS 2021, 12059; *HG Wien*, vonnis van 25 maart 2021 – 1 R 16/21f – BeckRS 2021, 12056, punt 18; *HG Wien*, vonnis van 13 december 2019 – 1 R 164/19t – punt 13 e.v.; *Court of Appeals (Civil Division)* in Londen, arrest van 6 februari 2019 – B2/2017/2875 – EWCA Civ. 69 punt 14 e.v. – *Blanche/EasyJet*; *BGH*, arrest van 13 november 2013 – X ZR 115/12 – Juris, punt 12 e.v.). Volgens deze opvatting kan het beroep op buitengewone omstandigheden slechts worden afgewezen indien de luchtvaartmaatschappij de vertraging bij de toewijzing van slots heeft veroorzaakt door omstandigheden waarvoor zij zelf verantwoordelijk is, bijvoorbeeld omdat de vlucht om redenen die binnen de risicosfeer van de luchtvaartmaatschappij vallen, niet op tijd klaar was voor vertrek.

Volgens een andere opvatting zou het (louter) aanbevelende karakter van de overweging echter tot gevolg hebben dat de toewijzingen van slots door Eurocontrol juist niet op zichzelf als een buitengewone omstandigheid mogen worden beschouwd. Veeleer hangt het af van de specifieke redenen waarop het luchtverkeersbeheer zijn besluit heeft gebaseerd, omdat luchtverkeersleidingsmaatregelen dermate uiteenlopende redenen kunnen hebben dat het onmogelijk is om een algemene uitspraak te doen over de vraag of er al dan niet sprake is van buitengewone omstandigheden (zie bijvoorbeeld *LG Korneuburg*, vonnis van 26 mei 2020 – 22 R 67/20p – RRa 2023, 42; *HG Wien*, vonnis van 19 oktober 2018 – 60 R 74/181 – BeckRS 2018, 41259, punt 18; *Schmid*, in: BeckOK-Fluggastrechte-Verordnung, 32e editie, versie: 1 oktober 2024, artikel 5 punt 176 e.v.). Deze rechtsopvatting, die minder gunstig is voor luchtvaartmaatschappijen, wordt met name gedeeld door bijna alle rechters van het verwijzende Amtsgericht Königs Wusterhausen – wat voor de rechter tevens aanleiding was om de zaak voor een prejudiciële beslissing voor te leggen aan het Hof van Justitie (zie bijvoorbeeld de onlangs gepubliceerde beslissing *AG Königs Wusterhausen*, vonnis van 28 februari 2024 – 4 C 4417/23 – BeckRS 2024, 4031, punt 18 e.v.). Deze opvatting lijkt te worden gedeeld door de rechter in hoger beroep die bevoegd is om uitspraak te doen over de beslissingen van het *AG Königs Wusterhausen* (zie *Landgericht Cottbus*, beschikking van 1 december 2022 – 1 S 150/19 – niet gepubliceerd).

**d)**

In casu berust de omleiding naar Hannover op toewijzingen van slots door Eurocontrol, want enkel deze toewijzingen van slots hebben de litigieuze vlucht dermate vertraagd dat het vliegtuig niet meer vóór aanvang van het verbod op nachtvluchten in Berlijn kon landen en dus naar Hannover moest worden omgeleid.

Het is juist dat de vertraging bij vertrek van de litigieuze vlucht van in totaal 2 uur en 23 minuten ook te wijten is aan het feit dat de vorige vlucht FR 1142 wegens problemen met de bagageafhandeling niet op tijd klaar was voor vertrek. Deze gedeeltelijke vertraging van één uur en 31 minuten van de vorige vlucht valt onder de verantwoordelijkheid van de verwerende luchtvaartmaatschappij en kan geen buitengewone omstandigheid vormen. Volgens de hierboven uiteengezette feitelijke vaststellingen van de verwijzende rechter hebben de problemen in verband met de bagageafhandeling echter geen invloed gehad op de toewijzing van slots. Het na aftrek van één uur en 31 minuten resterende deel van de vertraging bij vertrek van de litigieuze vlucht van 52 minuten vloeit dus hoe dan ook uitsluitend voort uit de toewijzingen van ATC-slots met IATA Delay Code [81].

Volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie moet, wanneer er sprake is van onafhankelijke, multi-causale omstandigheden, elke omstandigheid afzonderlijk worden onderzocht wat betreft de duur van de vertraging die hierdoor is veroorzaakt. De luchtvaartmaatschappij is vrijgesteld van haar verplichting tot compensatie wanneer zij kan aantonen dat het een buitengewone omstandigheid in de zin van de verordening was die heeft geleid tot een „vertraging van drie uur of meer” (arrest van het Hof van Justitie van 4 mei 2017 – C-315/15 [OMISSIS], punt 49 e.v.). Dit is in casu het geval, want indien de litigieuze vlucht 52 minuten eerder was vertrokken, was een landing in Berlijn waarschijnlijk nog vóór aanvang van het verbod op nachtvluchten mogelijk geweest.

### III.

#### 1. Eerste prejudiciële vraag

Het beroep in het hoofdgeding zou ongegrond blijken indien een toewijzing van slots door de verantwoordelijke luchtverkeersleidingsorganisatie op zichzelf als een buitengewone omstandigheid moet worden beschouwd. De eerste prejudiciële vraag is dus in het hoofdgeding relevant voor de beslechting van het geschil.

#### 2. Tweede prejudiciële vraag

Mocht de toewijzing van slots door de verantwoordelijke luchtverkeersleidingsorganisatie op zichzelf niet als een buitengewone omstandigheid moeten worden beschouwd, rijst de aanvullende vraag of de toewijzing van slots in ieder geval als een buitengewone omstandigheid moet worden beschouwd, als de luchtverkeersleidingsorganisatie de IATA Delay Code 81 als oorzaak van de toewijzing van slots heeft opgegeven.



De IATA Delay Code 81 staat voor „*Air Traffic Flow Management (ATFM) due to ATC EN-ROUTE DEMAND/CAPACITY, standard demand/capacity problems*”), dus voor niet nader gespecificeerde standaardcapaciteitsproblemen in het luchtruim.

De vertegenwoordigers van de opvatting dat een toewijzing van slots op zichzelf niet als een buitengewone omstandigheid moet worden beschouwd, zijn voor het merendeel van mening dat ook de mededeling van code 81 als oorzaak van de toewijzing van slots niet volstaat om uit te gaan van een buitengewone omstandigheid. Zij wijzen erop dat het juist is dat de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft op de capaciteit van het luchtruim; althans niet, indien de eigen bijdrage van elke luchtvaartmaatschappij aan de overbelasting van het luchtruim door haar eigen vliegbewegingen in dit verband onvoldoende wordt geacht. Volgens de hierboven aangehaalde definitie van het begrip „buitengewone omstandigheid” moet naast de oncontroleerbaarheid van de gebeurtenis cumulatief worden meegenomen dat de gebeurtenis niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij. Algemene capaciteitsproblemen zijn evenwel inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van de luchtvaartmaatschappij, zodat aan de tweede voorwaarde voor het bestaan van een buitengewone omstandigheid niet is voldaan in het geval van niet nader gespecificeerde capaciteitsproblemen (zie bijvoorbeeld *AG Königs Wusterhausen*, vonnis van 28 februari 2024 – 4 C 4417/23 – BeckRS 2024, 4031, punt 20 e.v.; *LG Korneuburg*, vonnis van 26 mei 2020 – 22 R 67/20p – RRa 2023, 42 (44)).

Indien artikel 5, lid 3, van de verordening daarentegen aldus moet worden uitgelegd dat de toewijzing van slots met IATA Delay Code 81 op zichzelf een buitengewone omstandigheid vormt, zou ook het beroep in het hoofdgeding ongegrond blijken te zijn. Anders zou het moeten worden toegewezen.

#### IV.

Dat er twijfels bestaan over de uitlegging van artikel 5, lid 3, van de verordening, blijkt ook uit de prejudiciële verwijzingen van andere rechterlijke instanties die aanhangig waren bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen, maar zijn doorgehaald, of die nog aanhangig zijn (zaak C-228/22 naar aanleiding van de verwijzingsbeslissing van *AG Düsseldorf* van 17 maart 2022 – 37 C 319/21 – Juris; zaak C-388/22 naar aanleiding van de verwijzingsbeslissing van *AG Frankfurt a.M.* van 3 juni 2022 – 31 C 5487/20 (17) – Juris; zaak C-131/22 naar aanleiding van de verwijzingsbeslissing van *AG Frankfurt a.M.* van 2 februari 2022 – 31 C 5982/20 (17) – Juris).

[OMISSIS]