



Datum van inontvangstneming : 04/04/2018

Zaak C-159/18

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

dinsdag 27 februari 2018

Verwijzende rechter:

Justice de paix du troisième canton de Charleroi (België)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

woensdag 31 januari 2018

Verzoekende partij:

■■■■■■■■■■

Verwerende partij:

Ryanair Ltd.

Justice de paix (Vredegerecht)

du troisième canton de (van het derde kanton)

Charleroi

VONNIS

Ter openbare terechtzitting van **woensdag eenendertig januari tweeduizend achttien** van het Justice de paix du Troisième Canton de Charleroi heb ik [OMISSIS] het volgende vonnis uitgesproken:

INZAKE:

■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ beroep onbekend, wonend te [OMISSIS] Aalst, [OMISSIS] die op grond van een op 24 december 2015 ondertekend mandaat wordt vertegenwoordigd door de SPRL CLAIMIT, die verschijnt in de persoon van haar zaakvoerder, Elias PAIS,

verzoekende partij

TEGEN:

Ryanair Ltd., vennootschap naar Iers recht, [OMISSIS] met maatschappelijke zetel [OMISSIS] [te] Dublin (Ierland), [OMISSIS] die in haar neergelegde conclusie verklaart voor de onderhavige procedure woonplaats te kiezen in het kantoor van haar raadsman, vertegenwoordigd door mr. Charles PRICE, advocaat te [OMISSIS] Brussel, [OMISSIS],

verwerende partij

[OMISSIS] [Or. 2]

1.- Verzoek

█ vordert de veroordeling van RYANAIR tot betaling van 250,00 EUR, te vermeerderen met vertragsrente tegen het wettelijke tarief, zulks vanaf 18 januari 2016, en tot betaling van de kosten. Voorts verzoekt hij om hem het certificaat betreffende een beslissing in de Europese procedure voor geringe vorderingen [art. 20, lid 2, van verordening (EG) nr. 861/2007] af te geven.

Ryanair betwist de vordering die volgens haar ongegrond is.

2.- Feiten

█ had bij RYANAIR een vlucht van Venetië (Treviso) naar Charleroi geboekt, die gepland was voor 21 december 2015¹.

Het vliegtuig moest opstijgen om 17 uur en om 18.40 uur landen.

De vlucht is met een vertraging van 4 uur en 23 minuten² in Charleroi aangekomen.

Op 24 december 2015³ stuurt de onderneming CLAIMIT, naar behoren gemachtigd door █ een verzoek tot betaling van de uit hoofde van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 verschuldigde compensatie.

Op 18 januari 2016 heeft de raadsman van █ RYANAIR een aanmaning tot betaling doen toekomen.

Ryanair weigert compensatie te betalen omdat zij van mening is dat zij zich kan beroepen op „buitengewone omstandigheden” op basis waarvan zij is vrijgesteld

¹ Zie stuk 1 in het dossier van de heer █

² Zie document 2 van de heer █ gevoegd bij formulier A.

³ Zie document 2 in het dossier van de heer █ gevoegd bij de bedoelde hoofdvorderingen van 23 december 2016.

van haar verplichting tot betaling van de financiële compensatie waarin de Europese verordening voorziet.

3.- Standpunt van de partijen

3.1. Standpunt van

stelt de vraag naar de bevoegdheid van het aangezochte gerecht niet aan de orde. In formulier A kruist hij rubriek 4.4 „*Plaats van uitvoering van de desbetreffende verbintenis*” aan.

[OMISSIS] [argumenten betreffende de vertegenwoordiging in rechte in de nationale procedure door een andere persoon dan een advocaat, die niet relevant zijn voor de prejudiciële vragen]

[Or. 3]

Voorts baseert zich op 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. 295/9, alsmede op de rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie om tot de slotsom te komen dat de gevorderde compensatie moet worden toegekend.

Meer in het bijzonder voert hij aan dat de omstandigheid die in het onderhavige geding aan de orde is, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor die baan moest worden gesloten, moet worden beschouwd als een gebeurtenis die zo inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit als luchtvaartmaatschappij dat geen sprake is van een buitengewone omstandigheid⁴.

Voor het overige stelt dat Ryanair niet bewijst dat zij alle redelijke maatregelen ter voorkoming van het ontstaan en de omvang van het door hem geleden ongemak heeft getroffen.

3.2. Standpunt van RYANAIR

[OMISSIS] [antwoord op de argumenten betreffende de vertegenwoordiging in rechte in de nationale procedure door een andere persoon dan een advocaat, die niet relevant zijn voor de prejudiciële vragen].

⁴ Zie pagina 5, paragraaf 5, van de conclusie van de heer „na de heropening van de mondelinge behandeling”:

„In de tweede plaats dient erop te worden gewezen dat verweerster niet aantoonde in welk opzicht de mogelijke lozing van benzine op de baan of de tijdelijke onbeschikbaarheid van een baan niet een aan haar activiteit inherente gebeurtenis vormt”.

Ten gronde voert Ryanair als verweer aan dat:

- zij de gebeurtenis waardoor de vertraging is veroorzaakt, rechtens genoegzaam heeft aangetoond met de bij haar dossier gevoegde mededelingen-kennisgevingen;
- het duidelijk is dat de sluiting van de baan gedurende meer dan twee uur tot congestie heeft geleid en de luchthavenautoriteiten heeft gedwongen om alle slots die tijdens de sluiting van de baan niet waren gebruikt, opnieuw toe te wijzen. Aldus moest in een al drukbezet schema ruimte worden gevonden voor de vlucht van ██████ wat de vertraging verklaart; **[Or. 4]**
- volgens haar moet de omstandigheid die in het onderhavige geding aan de orde is, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor die baan moest worden gesloten, worden beschouwd als een gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van haar activiteit als luchtvaartmaatschappij, zodat sprake is van een buitengewone omstandigheid waarop zij zich kan beroepen om te worden ontslagen van haar verplichting tot betaling van de financiële compensatie waarin de Europese verordening voorziet;
- aangaande het bewijs van de redelijke maatregelen die moesten worden genomen om de vertraging te voorkomen of te verminderen, vraagt Ryanair zich af welke redelijke maatregelen zij had kunnen nemen om de gebeurtenis te voorkomen, waarbij zij benadrukt dat zij geen invloed had op de toewijzing van een andere baan. Gelet op het feit dat de baan slechts gedurende relatief korte tijd onbeschikbaar was, kan haar bovendien redelijkerwijs niet worden verweten dat zij geen andere voorzieningen heeft getroffen om de passagiers van de door ██████ geboekte vlucht te vervoeren. Wat ten slotte de verplichting tot beperking van de omvang van het ongemak betreft, merkt RYANAIR op dat het vliegtuig opnieuw is vertrokken zodra dit mogelijk was volgens het slot dat haar door de luchthavenautoriteiten opnieuw was toegewezen.
- kortom, de vertraging is het gevolg van een buitengewone omstandigheid op basis waarvan zij is vrijgesteld van haar verplichting om ██████ schadeloos te stellen.

4.- Bespreking en zienswijze van de vrederechter

4.1. Internationale bevoegdheid

In de onderhavige zaak moet verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken, die sinds 10 januari 2015 van kracht is, worden toegepast. Het

■■■■■

aanvraagformulier is ingediend op 10 juni 2016, dat wil zeggen na de inwerkingtreding van verordening (EU) nr. 1215/2012.

Artikel 26, punt 1, van verordening (EU) nr. 1215/2012 bepaalt het volgende: „*1. Buiten de gevallen waarin zijn bevoegdheid voortvloeit uit andere bepalingen van deze verordening, is het gerecht van een lidstaat waarvoor de verweerder verschijnt bevoegd. Dit voorschrift is niet van toepassing indien de verschijning ten doel heeft de bevoegdheid te betwisten, of indien er een ander gerecht bestaat dat krachtens artikel 24 bij uitsluiting bevoegd is*”.

In casu bestaat er geen gerecht dat bij uitsluiting bevoegd is, zoals bedoeld in artikel 24 van de verordening, en RYANAIR verschijnt zonder de bevoegdheid te betwisten⁵.

Bovendien „*[is,] in het geval van luchtvervoer van personen van een lidstaat naar een andere lidstaat op grond van een overeenkomst die is gesloten met één enkele luchtvaartmaatschappij, welke de vlucht uitvoert, het gerecht dat bevoegd is om kennis te nemen van een vordering tot compensatie gebaseerd op die vervoerovereenkomst en 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, naar keuze van de [Or. 5] eiser het gerecht in het rechtsgebied waarvan zich de plaats van vertrek of de plaats van aankomst van het vliegtuig bevindt, zoals deze plaatsen in die overeenkomst zijn overeengekomen*”⁶.

Volgens het reserveringsbewijs van ■■■■■ ligt de plaats van aankomst duidelijk binnen mijn kanton zodat ik bevoegd ben.

4.2. [OMISSIS]

[OMISSIS] [onderzoek van de argumenten betreffende de vertegenwoordiging in rechte in de nationale procedure door een andere persoon dan een advocaat, dat niet relevant is voor de prejudiciële vragen, en afwijzing van het daaraan ontleende middel van niet-ontvankelijkheid].

[Or. 6]

⁵ Zie in dit verband: J. V., noot bij J.P. Charleroi (3^e kanton), 4 januari 2017, J.T., 2017, blz. 275.

⁶ Arrest van het Hof van 9 juli 2009, ■■■■■ *Air Baltic Corporation*, C-204/08, EU:C:2009:439; beschikbaar op <http://curia.europa.eu/juris/document>.

4.3. Ten gronde

4.3.1. Rechtskader

In de eerste plaats merkt de vrederechter op dat de vertraging van meer dan drie uur en het bedrag van de compensatie door de partijen niet worden betwist.

In de tweede plaats brengt de vrederechter in herinnering dat artikel 1315 van het Burgerlijk Wetboek bepaalt dat hij die beweert bevrijd te zijn van een verbintenis daarvan het bewijs moet leveren. Met andere woorden, RYANAIR moet het bewijs leveren van de vrijstelling waarop zij zich beroept om te weigeren de van haar gevorderde compensatie op zich te nemen.

Het geding betreft feiten die onder 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 vallen.

De aan de tekst van deze verordening voorafgaande overwegingen kunnen worden aangemerkt als de bedoeling (*ratio legis*) van de gemeenschapswetgever. **[Or. 7]**

Artikel 5 van verordening nr. 261/2004 gaat over „Annulering”, artikel 6 heeft betrekking op „Vertraging” en in artikel 7 wordt het „Recht op compensatie” uiteengezet. In dit artikel wordt de door de luchtvaartmaatschappij verschuldigde compensatie vastgesteld die het volgende bedraagt:

- 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;
- 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km;
- 600 EUR voor alle vluchten die niet onder de vorige punten vallen.

Volgens artikel 5, lid 3, van de verordening „*[is] [e]en luchtvaartmaatschappij die een 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*”.

Aangaande de in overweging 14 van verordening (EG) nr. 261/2004 opgenomen lijst van gebeurtenissen is het Hof van Justitie van oordeel dat „*de gemeenschapswetgever niet van mening was dat deze gebeurtenissen, waarvan de lijst overigens niet exhaustief is, zelf uitzonderlijke omstandigheden zijn, maar slechts dat zij tot dergelijke omstandigheden kunnen leiden. Hieruit vloeit voort dat niet alle omstandigheden die met dergelijke gebeurtenissen gepaard gaan noodzakelijkerwijs verschoningsgronden zijn voor de in artikel 5, lid 1,*

[onder] c), van deze verordening opgenomen verplichting om compensatie te betalen⁷”.

3.3.2. Ter beslechting van het geding en voor het standpunt van de vrederechter relevante rechtspraak van het Hof van Justitie van de Europese Unie

Het Hof van Justitie van de Europese Unie [hierna: „Hof (van Justitie)"] diende herhaaldelijk uitspraak te doen op hem voorgelegde prejudiciële vragen over de uitlegging van de inhoud van de bepalingen van verordening nr. 261/2004.

Opgemerkt zij namelijk dat deze verordening niet omschrijft wat onder „buitengewone omstandigheid” moet worden verstaan. Dit begrip wordt in de verordening alleen afgebakend.

Zo is ook de vraag gesteld of vertraging recht gaf op de in artikel 7 van de verordening bepaalde compensatie en zo ja, vanaf welke duur de vertraging aanleiding gaf tot compensatie.

In een arrest van 19 november 2009⁸, bevestigd door een arrest van 23 oktober 2012⁹, was het Hof van Justitie van oordeel dat de passagiers van vertraagde vluchten op grond van verordening nr. 261/2004 recht op compensatie hebben wanneer zij door dergelijke vluchten drie of meer uren tijd verliezen, met dien verstande dat zij hun eindbestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken. **[Or. 8]**

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, en indien het betreffende probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen¹⁰.

⁷ Arrest van het Hof van 22 december 2008, [redacted] C-549/07, EU:C:2008:771, punt 22.

⁸ Arrest van het Hof van 19 november 2009 in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07, [redacted] e.a., EU:C:2009:716; beschikbaar op <http://curia.europa.eu/juris/document>.

⁹ Arrest van het Hof van 23 oktober 2012 in de gevoegde zaken C-581/10 en C-629/10, [redacted] e.a., EU:C:2012:657; beschikbaar op <http://curia.europa.eu/juris/document>.

¹⁰ Arrest van het Hof van 19 november 2009 in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07, [redacted] e.a., EU:C:2009:716; beschikbaar op <http://curia.europa.eu/juris/document>.

Een omstandigheid is alleen buitengewoon wanneer zij voortvloeit uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en waarop zij, wegens de aard of de oorsprong ervan, geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

Volgens ████████ moet de omstandigheid die in het onderhavige geding aan de orde is, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor die baan moest worden gesloten, worden beschouwd als een gebeurtenis die zo inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit als luchtvaartmaatschappij dat geen sprake is van een buitengewone omstandigheid.

Volgens RYANAIR moet de in het onderhavige geding aan de orde zijnde omstandigheid worden beschouwd als een gebeurtenis die niet inherent is aan de normale uitoefening van haar activiteit als luchtvaartmaatschappij, zodat sprake is van een buitengewone omstandigheid waarop zij zich kan beroepen om te worden vrijgesteld van haar verplichting tot betaling van de financiële compensatie waarin de Europese verordening voorziet.

Het Hof van Justitie diende het begrip „aan de normale uitoefening van de activiteit als luchtvaartmaatschappij inherente gebeurtenis” herhaaldelijk uit te leggen:

- * Het oplossen van een technisch probleem dat werd veroorzaakt door onvolkomenheden bij het onderhoud van een toestel, moet worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij.

Derhalve kunnen technische problemen die werden vastgesteld tijdens het onderhoud van luchtvaartuigen of die het gevolg zijn van onvolkomenheden bij een dergelijk onderhoud, op zich geen „uitzonderlijke omstandigheden” als bedoeld in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 vormen.

Evenwel kan niet worden uitgesloten dat technische problemen onder die „uitzonderlijke omstandigheden” vallen, voor zover zij voortvloeien uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Dit zou bijvoorbeeld het geval zijn 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 schade aan luchtvaartuigen ten gevolge van sabotage of terrorisme¹¹. **[Or. 9]**

¹¹ Arrest van het Hof van 19 november 2009 in de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07, ████████ e.a., EU:C:2009:716; beschikbaar op <http://curia.europa.eu/juris/document>. Arrest van het Hof van 22 december 2008, ████████ C-549/07, EU:C:2008:771.

-
- * Wat een technisch probleem betreft dat wordt veroorzaakt door de botsing van een mobiele vliegtuigtrap van een luchthaven met een vliegtuig, dient te worden opgemerkt dat dergelijke mobiele trappen of aviobruggen noodzakelijkerwijs worden gebruikt bij het luchtvervoer van passagiers om hen in en uit het vliegtuig te laten stappen, zodat de luchtvaartmaatschappijen regelmatig worden geconfronteerd met situaties die het gevolg zijn van het gebruik van dergelijke mobiele trappen. Daarom moet de botsing van een vliegtuig met een dergelijke mobiele trap worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij. Bovendien wijst niets erop dat de schade aan het vliegtuig dat de in geding zijnde vlucht moest uitvoeren, werd veroorzaakt door een handeling die, zoals sabotage of terrorisme, vreemd is aan de normale diensten van een luchthaven en volgens de rechtspraak van het Hof van Justitie onder het begrip „buitengewone omstandigheden” valt, wat de luchtvaartmaatschappij moet aantonen voor de verwijzende rechter¹².
 - * Een aanvaring tussen een luchtvaartuig en een vogel alsmede de eventuele daardoor ontstane schade zijn niet vanwege hun aard of oorsprong inherent aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij en deze kan hierop geen daadwerkelijke invloed uitoefenen, aangezien zij niet wezenlijk zijn verbonden met het systeem voor de werking van het toestel. Die aanvaring moet derhalve worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004¹³.

In het onderhavige geval heb ik twijfels over het antwoord op de vraag of:

- de omstandigheid die in het onderhavige geding aan de orde is, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor die baan moest worden gesloten, onder het begrip „gebeurtenis” in de zin van punt 22 van het arrest van 22 december 2008, [REDACTED] C-549/07, EU:C:2008:771, of onder het begrip „buitengewone omstandigheid” in de zin van overweging 14 van genoemde verordening, zoals uitgelegd in het arrest van 31 januari 2013, [REDACTED] C-12/11, EU:C:2013:43, valt, dan wel of deze begrippen met elkaar samenvallen;
- 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 moet worden

¹² Beschikking van het Hof van 14 november 2014, *Siewert*, C-394/14, EU:C:2014:2377.

¹³ Arrest van het Hof van 4 mei 2017, [REDACTED] C-315/15, EU:C:2017:342; beschikbaar op <http://curia.europa.eu/juris/document>.

uitgelegd dat een gebeurtenis als die aan de orde in het onderhavige geding, namelijk de lozing van benzine op een startbaan waardoor die baan moest worden gesloten, moet worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit als luchtvaartmaatschappij en dientengevolge niet kan worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” op basis waarvan de luchtvaartmaatschappij kan worden vrijgesteld van haar verplichting om de passagiers te compenseren wanneer een met het betrokken vliegtuig uitgevoerde vlucht aanzienlijke vertraging heeft opgelopen;

- in het geval dat een gebeurtenis als die welke in het onderhavige geding aan de orde is, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor die baan moest worden gesloten, moet worden beschouwd als een „buitengewone omstandigheid”, daaruit dan moet worden afgeleid dat het voor de luchtvaartmaatschappij om een „buitengewone omstandigheid” gaat die niet had kunnen worden voorkomen, zelfs niet als alle redelijke maatregelen waren getroffen? **[Or. 10]**

Wanneer de toe te passen Europese verordening en de rechtspraak van het Hof van Justitie geen antwoord bieden op de vragen van de rechter, is deze verplicht de prejudiciële vragen voor te leggen aan het Hof van Justitie.

Om deze redenen,

verklaar ik, Juge de Paix (vrederechter),

na mij bevoegd te hebben verklaard, de vordering ontvankelijk.

Alvorens ten gronde uitspraak te doen, dien ik bij het Hof van Justitie van de Europese Unie een verzoek om een prejudiciële beslissing 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 in, dat luidt als volgt:

- valt de omstandigheid die in het onderhavige geding aan de orde is, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor die baan moest worden gesloten, onder het begrip „gebeurtenis” in de zin van punt 22 van het arrest van 22 december 2008, [REDACTED] C-549/07, EU:C:2008:771, of onder het begrip „buitengewone omstandigheid” in de zin van overweging 14 van genoemde verordening, zoals uitgelegd in het arrest van 31 januari 2013, [REDACTED] C-12/11, EU:C:2013:43, of vallen deze begrippen met elkaar samen?
- 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 uitgelegd dat een gebeurtenis als aan de orde in het onderhavige geding, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor die moest worden gesloten, moet worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit als luchtvaartmaatschappij en dientengevolge niet kan worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid” op basis waarvan de luchtvaartmaatschappij kan worden vrijgesteld van haar verplichting om de passagiers te compenseren wanneer een met het betrokken vliegtuig uitgevoerde vlucht aanzienlijke vertraging heeft opgelopen?

- Indien een gebeurtenis zoals die welke in het onderhavige geding aan de orde is, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor die baan moest worden gesloten, moet worden beschouwd als een „buitengewone omstandigheid”, moet daaruit dan worden afgeleid dat het voor de luchtvaartmaatschappij om een „buitengewone omstandigheid” gaat die niet had kunnen worden voorkomen, zelfs niet als alle redelijke maatregelen waren getroffen?

De beslissing omtrent de overige kwesties en de kosten wordt aangehouden.

[OMISSIS]