



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

26 juni 2019*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 5, lid 3 – Compensatie voor passagiers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten – Omvang – Vrijstelling van de verplichting tot compensatie – Begrip ‚buitengewone omstandigheden‘ – Aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven”

In zaak C-159/18,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de justice de paix du troisième canton de Charleroi (vredegerecht van het derde kanton van Charleroi, België) bij beslissing van 31 januari 2018, ingekomen bij het Hof op 27 februari 2018, in de procedure

André Moens

tegen

Ryanair Ltd,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: M. Vilaras, kamerpresident, K. Jürimäe, D. Šváby (rapporteur), S. Rodin en N. Piçarra, rechters,

advocaat-generaal: E. Tanchev,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

- André Moens, vertegenwoordigd door N. Leys, advocaat,
- Ryanair Ltd, vertegenwoordigd door C. Price, advocaat,
- de Duitse regering, aanvankelijk vertegenwoordigd door T. Henze, M. Hellmann en A. Berg, vervolgens door M. Hellmann en A. Berg als gemachtigden,
- de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,

* Procestaal: Frans.

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door J. Hottiaux en N. Yerrell als gemachtigden,
gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 19 december 2018,
het navolgende

Arrest

- 1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 5, lid 3, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen André Moens en Ryanair Ltd over de weigering van deze luchtvaartmaatschappij om compensatie te betalen aan die passagier, van wie de vlucht een langdurige vertraging had opgelopen.

Toepasselijke bepalingen

Unierecht

- 3 De overwegingen 14 en 15 van verordening nr. 261/2004 luiden:
 - „(14) Evenals in het kader van het [Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) (PB 2001, L 194, blz. 39)] 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.
 - (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.”
- 4 Artikel 5 van deze verordening, met als opschrift „Annulering”, bepaalt:
 - „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, [...]
[...]

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.

[...]”

5 Artikel 7 van die verordening, met als opschrift „Recht op compensatie”, bepaalt in lid 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;

[...]”

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

6 Moens heeft bij Ryanair een vlucht geboekt van Treviso (Italië) naar Charleroi (België).

7 Deze vlucht is op 21 december 2015 uitgevoerd met een vertraging bij aankomst van 4 uur en 23 minuten. Deze vertraging was te wijten aan de aanwezigheid van benzine op een startbaan van de luchthaven van Treviso waardoor deze baan gedurende meer dan twee uur moest worden gesloten en het vertrek van het vliegtuig waarmee de vlucht in kwestie werd uitgevoerd vervolgens werd uitgesteld.

8 Wegens deze vertraging van meer dan drie uur heeft Moens Ryanair verzocht om betaling van de compensatie van 250 EUR als bedoeld in artikel 5, lid 1, onder c), juncto artikel 7, lid 1, onder a), van verordening nr. 261/2004.

9 Omdat Ryanair had geweigerd om gevolg te geven aan dit verzoek – op grond dat de langdurige vertraging van de vlucht in kwestie te wijten was aan een „buitengewone omstandigheid” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 – heeft Moens de zaak bij de justice de paix du troisième canton de Charleroi (vredegerecht van het derde kanton van Charleroi, België) aanhangig gemaakt om de verlangde compensatie te verkrijgen.

10 Deze rechterlijke instantie vraagt zich dan ook af of de aanwezigheid van benzine op een startbaan van de luchthaven van Treviso waardoor die vertraging is veroorzaakt, kan worden aangemerkt als een „buitengewone omstandigheid” in de zin van voornoemde bepaling.

11 In deze omstandigheden heeft de justice de paix du troisième canton de Charleroi de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Valt de omstandigheid die in het hoofdgeding aan de orde is, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor deze baan moest worden gesloten, onder het begrip ‚gebeurtenis’ in de zin van punt 22 van het arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), of onder het begrip ‚buitengewone omstandigheid’ in de zin van overweging 14 van [verordening nr. 261/2004], zoals uitgelegd in het arrest van 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), of vallen deze begrippen met elkaar samen?

2) Dient artikel 5, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] aldus te worden uitgelegd dat een gebeurtenis als die welke aan de orde is in het hoofdgeding, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor deze moest worden gesloten, moet worden beschouwd als een gebeurtenis die inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij, zodat zij niet

kan worden aangemerkt als een ‚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?

- 3) Indien een gebeurtenis als die welke aan de orde is in het onderhavige geding, te weten de lozing van benzine op een startbaan waardoor deze 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 ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen kon worden?”

Vragen

Eerste en tweede vraag

- 12 Vooraf zij opgemerkt dat uit de door de verwijzende rechter verstrekte gegevens niet blijkt dat de op de startbaan gemorste benzine waardoor de langdurige vertraging van de in het hoofdgeding aan de orde zijnde vlucht is veroorzaakt, afkomstig was van een luchtvaartuig van de luchtvaartmaatschappij die deze vlucht heeft uitgevoerd, namelijk Ryanair.
- 13 De eerste en de tweede prejudiciële vraag, die samen moeten worden beoordeeld, dienen dan ook aldus te worden opgevat dat de verwijzende rechter in wezen wenst te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van de overwegingen 14 en 15 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven waardoor deze baan moest worden gesloten en de vlucht van of naar deze luchthaven als gevolg daarvan een langdurige vertraging heeft opgelopen, onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt wanneer die benzine niet afkomstig is van een luchtvaartuig van de luchtvaartmaatschappij die deze vlucht heeft uitgevoerd.
- 14 Voor gevallen van annulering van een vlucht of langdurige vertraging – dat wil zeggen van een duur van drie uur of meer – heeft de Uniewetgever de krachtens artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004 op luchtvaartmaatschappijen rustende verplichtingen willen aanpassen (arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 19 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 15 Volgens de bewoordingen van de overwegingen 14 en 15 alsook van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 is de luchtvaartmaatschappij – in afwijking van lid 1 van voornoemd artikel – dus van de krachtens artikel 7 van deze verordening op haar rustende verplichting tot compensatie van de passagiers bevrijd indien zij in staat is om aan te tonen dat de annulering of de vertraging bij aankomst van drie uur of meer het gevolg is van „buitengewone omstandigheden” die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen of, ingeval een dergelijke omstandigheid zich voordoet, dat zij met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen om te voorkomen dat deze zou leiden tot annulering of langdurige vertraging van de betreffende vlucht (arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 19 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 16 Volgens vaste rechtspraak kunnen als „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 worden aangemerkt gebeurtenissen die naar hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waar deze geen daadwerkelijke invloed op kan uitoefenen, waarbij die twee voorwaarden cumulatief zijn (arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 20 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

- 17 In dit verband zij opgemerkt dat voor de kwalificatie als „buitengewone omstandigheid” in de zin van die bepaling enkel moet worden gekeken naar de omstandigheid waardoor de annulering of de langdurige vertraging van de betreffende vlucht is veroorzaakt, zonder dat vooraf moet worden beoordeeld, zoals de verwijzende rechter lijkt te opperen, of die omstandigheid een „gebeurtenis” vormt in de zin van punt 22 van het arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Wat betreft de vraag of de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven waardoor deze baan moest worden gesloten en een vlucht van of naar deze luchthaven als gevolg daarvan een langdurige vertraging heeft opgelopen, onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van voornoemde bepaling valt wanneer die benzine niet afkomstig is van een luchtvaartuig van de luchtvaartmaatschappij die deze vlucht heeft uitgevoerd, zij opgemerkt dat een dergelijke omstandigheid per definitie niet kan worden geacht wezenlijk verband te houden met de werking van het luchtvaartuig waarmee die vlucht is uitgevoerd (zie naar analogie arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 24).
- 19 Derhalve kan een dergelijke omstandigheid niet naar de aard of oorsprong ervan inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij (zie naar analogie arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 26).
- 20 Daarbij komt dat de betrokken luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen op voornoemde omstandigheid, aangezien het onderhoud van de start- en landingsbanen geheel buiten haar bevoegdheid valt (zie in die zin arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 26) en luchtvaartmaatschappijen gebonden zijn door het besluit van de bevoegde luchthavenautoriteiten om de start- of landingsbanen van een luchthaven te sluiten.
- 21 Derhalve moet de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven waardoor deze baan moest worden gesloten en een vlucht als gevolg daarvan langdurige vertraging heeft opgelopen, worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.
- 22 Gelet op een en ander dient op de eerste en de tweede prejudiciële vraag te worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van de overwegingen 14 en 15 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven waardoor deze baan moest worden gesloten en de vlucht van of naar die luchthaven als gevolg daarvan een langdurige vertraging heeft opgelopen, onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt wanneer die benzine niet afkomstig is van een luchtvaartuig van de luchtvaartmaatschappij die deze vlucht heeft uitgevoerd.

Derde vraag

- 23 Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van de overwegingen 14 en 15 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven waardoor deze baan moest worden gesloten, waarvan is aangetoond dat dit een „buitengewone omstandigheid” is, moet worden beschouwd als een omstandigheid die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen in de zin van die bepaling niet kon worden voorkomen.
- 24 In dit verband zij eraan herinnerd dat de luchtvaartmaatschappij, zoals blijkt uit punt 15 van dit arrest, van de krachtens artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 op haar rustende verplichting tot compensatie van de passagiers bevrijd is indien zij in staat is om aan te tonen dat de

annulering of de vertraging bij aankomst van drie uur of meer het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen.

- 25 Aangezien dus niet alle buitengewone omstandigheden aanleiding geven tot vrijstelling, moet degene die zich op dergelijke omstandigheden wenst te beroepen, aantonen dat de genoemde omstandigheden hoe dan ook niet voorkomen hadden kunnen worden door het treffen van aan de situatie aangepaste maatregelen, dat wil zeggen maatregelen die op het tijdstip van de buitengewone omstandigheden met name voldoen aan voor de betrokken luchtvaartmaatschappij aanvaardbare technische en economische voorwaarden (arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 28).
- 26 Deze luchtvaartmaatschappij dient bijgevolg aan te tonen dat zij zelfs met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen kennelijk niet had kunnen vermijden – behalve indien zij offers had gebracht die uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbaar waren – dat de buitengewone omstandigheden waarmee zij werd geconfronteerd tot de annulering van de vlucht of tot een aankomstvertraging van deze vlucht van drie uur of meer zouden leiden (arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 29).
- 27 Het Hof heeft dus aan het begrip „redelijke maatregel” een flexibele en geïndividualiseerde invulling gegeven waarbij het aan de nationale rechter wordt overgelaten om uit te maken of de luchtvaartmaatschappij in de omstandigheden van het concrete geval kan worden geacht aan de situatie aangepaste maatregelen te hebben genomen (arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 30), met dien verstande dat volgens het Hof enkel rekening mag worden gehouden met de maatregelen tot het treffen waarvan zij daadwerkelijk gehouden kan zijn, met uitsluiting van de maatregelen die behoren tot de bevoegdheid van derden, waaronder met name de bevoegde luchthavenexploitanten en luchtverkeersleiders (arrest van 4 mei 2017, Pešková en Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punt 43).
- 28 Zoals de advocaat-generaal in de punten 35 en 36 van zijn conclusie in wezen heeft opgemerkt, dient de luchtvaartmaatschappij die wordt geconfronteerd met een besluit van de luchthavenautoriteiten om een startbaan van een luchthaven te sluiten, zich naar dit besluit te voegen en te wachten op het besluit van die autoriteiten om die baan te heropenen of op een alternatieve maatregel. Bijgevolg had een luchtvaartmaatschappij als die welke in het hoofdgeding aan de orde is, niet de mogelijkheid om eventuele redelijke maatregelen te treffen teneinde de buitengewone omstandigheid in kwestie te voorkomen.
- 29 Gelet op een en ander dient op de derde prejudiciële vraag te worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van de overwegingen 14 en 15 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven waardoor deze baan moest worden gesloten, waarvan is aangetoond dat dit een „buitengewone omstandigheid” is, moet worden beschouwd als een omstandigheid die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen in de zin van die bepaling niet kon worden voorkomen.

Kosten

- 30 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

- 1) **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, gelezen in het licht van de overwegingen 14 en 15 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven waardoor deze baan moest worden gesloten en de vlucht van of naar die luchthaven als gevolg daarvan een langdurige vertraging heeft opgelopen, onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt wanneer die benzine niet afkomstig is van een luchtvaartuig van de luchtvaartmaatschappij die deze vlucht heeft uitgevoerd.**
- 2) **Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van de overwegingen 14 en 15 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat de aanwezigheid van benzine op een start- of landingsbaan van een luchthaven waardoor deze baan moest worden gesloten, waarvan is aangetoond dat dit een „buitengewone omstandigheid” is, moet worden beschouwd als een omstandigheid die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen in de zin van die bepaling niet kon worden voorkomen.**

ondertekeningen