



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Achtste kamer)

7 juli 2022*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Compensatie voor en bijstand aan luchtreizigers – Annulering of langdurige vertraging van vluchten – Artikel 5, lid 3 – Vrijstelling van de verplichting tot compensatie – Buitengewone omstandigheden – Algemene storing van het systeem voor de brandstofvoorziening van vliegtuigen op de luchthaven”

In zaak C-308/21,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (rechter in eerste aanleg Azoren, civiele kamer nr. 4 Ponta Delgada, Portugal) bij beslissing van 25 januari 2021, ingekomen bij het Hof op 14 mei 2021, in de procedure

KU,

OP,

GC

tegen

SATA international – Azores Airlines SA,

wijst

HET HOF (Achtste kamer),

samengesteld als volgt: N. Jääskinen, kamerpresident, K. Jürimäe (rapporteur), president van de Derde kamer, en N. Piçarra, rechter,

advocaat-generaal: N. Emiliou,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

* Procestaal: Portugees.

gelet op de opmerkingen van:

- de Portugese regering, vertegenwoordigd door P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz en P. Pisco Santos als gemachtigden,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller, J. Heitz en M. Hellmann als gemachtigden,
- de Europese Commissie, vertegenwoordigd door L. Santiago de Albuquerque en K. Simonsson als gemachtigden,

gelet op de beslissing, de advocaat-generaal gehoord, om de zaak zonder conclusie te berechten,

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, met rectificaties in PB 2021, L 420, blz. 134 en PB 2022, L 68, blz. 24).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen enerzijds KU, OP en GC en anderzijds SATA International – Azores Airlines SA (hierna: „SATA International”) inzake het recht op compensatie van luchtreizigers krachtens deze verordening, naar aanleiding van een algemene storing van het systeem voor de brandstofvoorziening van vliegtuigen op een luchthaven waardoor de vlucht meer dan drie uur is vertraagd of is geannuleerd.

Toepasselijke bepalingen

- 3 De overwegingen 1, 14 en 15 van verordening nr. 261/2004 luiden:
 - „(1) Het optreden van de Gemeenschap op het gebied van het luchtvervoer 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.
- [...]
- (14) Evenals in het kader van het [Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, dat op 28 mei 1999 te Montreal is gesloten, door de Europese Gemeenschap op 9 december 1999 is ondertekend, en namens haar is goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB 2001, L 194, blz. 38)] 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 een 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 („Annulering”) van die verordening 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, 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 alternatief reisplan wordt aangeboden dat hen in staat stelt niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd te vertrekken en hun eindbestemming minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd te bereiken, of
 - iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een alternatief reisplan wordt aangeboden dat hen in staat stelt niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd te vertrekken en hun eindbestemming minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd te bereiken.

[...]

3. 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.

[...]”

5 Artikel 7 („Recht op compensatie”) van deze verordening luidt als volgt:

„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.

[...]”

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

- 6 GC had een ticket gekocht voor de op 10 mei 2017 door SATA International uit te voeren vlucht S4321, met vertrek vanaf de luchthaven van Lissabon (Portugal) om 12.50 uur en aankomst op de luchthaven van Ponta Delgada (Azoren, Portugal) om 14.15 uur (lokale tijd). GC is om 19.30 uur op de bestemming aangekomen, dus met een vertraging van 5 uur en 15 minuten ten opzichte van de oorspronkelijk voorziene aankomsttijd.
- 7 KU had voor 10 mei 2017 een vlucht geboekt van Lissabon naar Santa Maria (Azoren, Portugal), met overstap te Ponta Delgada. Deze vlucht met een rechtstreekse aansluiting, waarvoor één enkele boeking is verricht, bestond uit twee door SATA International uit te voeren vluchten: vlucht S4321, en vlucht SP107, waarvan het vertrek op diezelfde dag om 18.45 uur (lokale tijd) was voorzien. Omdat vlucht S4321 te laat was aangekomen heeft KU vlucht SP107 naar Santa Maria gemist.
- 8 OP had een ticket gekocht voor de op 10 mei 2017 door SATA International uit te voeren vlucht S4142, met vertrek vanaf Pico (Azoren, Portugal) om 17.35 uur en aankomst in Lissabon om 21.05 uur (lokale tijd). Vlucht S4142 werd geannuleerd, en OP heeft op 10 mei 2017 een andere vlucht kunnen nemen, namelijk vlucht S4136 met vertrek van Terceira (Azoren, Portugal) om 21.25 uur met bestemming Lissabon.
- 9 De vertraging van vlucht S4321 en de annulering van vlucht S4142 zijn veroorzaakt door een plotselinge, onvoorziene storing in het brandstofvoorzieningssysteem van de luchthaven te Lissabon, op 10 mei 2017 vanaf 13.19 uur.
- 10 Door deze storing, waardoor alle vluchten van en naar die luchthaven moesten worden gereorganiseerd, moest de brandstofvoorraad van nabijgelegen luchthavens worden gebruikt.
- 11 GC, KU en OP hebben krachtens verordening nr. 261/2004 elk bij SATA International verzocht om vergoeding van de door hen geleden schade wegens een vertraging van meer dan drie uur (GC en KU) respectievelijk annulering van de vlucht – waardoor bij aankomst tevens meer dan drie uur vertraging was ontstaan (OP). SATA International heeft deze verzoeken afgewezen op grond dat deze vertragingen niet aan haar te wijten waren, maar aan een storing van het systeem voor de brandstofvoorziening van de luchthaven, die bovendien onvoorzien en onverwacht was.
- 12 De verzoekers in het hoofdgeding hebben vervolgens beroep ingesteld bij de Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (rechter in eerste aanleg Azoren, civiele kamer nr. 4 Ponta Delgada, Portugal). Deze rechter vraagt zich af of de betreffende storing een „buitengewone omstandigheid” was in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, waardoor SATA International kan worden ontslagen van aansprakelijkheid. Hij vraagt zich in het bijzonder af hoe het begrip „buitengewone omstandigheid” in de zin van die bepaling moet worden uitgelegd wanneer, zoals in casu, de vertraging van meer dan drie uur of de annulering van een vlucht wordt veroorzaakt door een

storing van het systeem voor de brandstofvoorziening op de luchthaven van herkomst van de betrokken vluchten of het betrokken vliegtuig en die luchthaven verantwoordelijk is voor het beheer van het brandstofvoorzieningssysteem.

- 13 Onder verwijzing naar de rechtspraak van het Hof vraagt de verwijzende rechter zich af of een situatie zoals beschreven in het vorige punt valt onder het begrip „buitengewone omstandigheid” dan wel moet worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, zodat die maatschappij in die situatie niet kan ontkomen aan haar verplichting tot compensatie.
- 14 In deze omstandigheden heeft de Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vraag:

„Kan de omstandigheid dat een vlucht met meer dan drie uur vertraagd is of geannuleerd wordt als gevolg van een storing van het systeem voor de brandstofvoorziening op de luchthaven van herkomst, worden aangemerkt als een ‚buitengewone omstandigheid’ in de zin van artikel 5, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] wanneer die luchthaven verantwoordelijk is voor het beheer van het brandstofvoorzieningssysteem?”

Beantwoording van de prejudiciële vraag

- 15 Met zijn vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat, wanneer de luchthaven van herkomst van de betrokken vluchten of het betrokken vliegtuig verantwoordelijk is voor het beheer van het brandstofvoorzieningssysteem voor vliegtuigen, een algemene storing van het systeem voor de brandstofvoorziening kan worden beschouwd als een „buitengewone omstandigheid” in de zin van deze bepaling.
- 16 Om te beginnen zij eraan herinnerd dat artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004 bepaalt dat in geval van annulering van een vlucht, de betrokken passagiers recht hebben op de in artikel 7, lid 1, van deze verordening bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij deze annulering hun voorafgaandelijk binnen de in artikel 5, lid 1, onder c), i) tot en met iii), gestelde termijnen werd meegedeeld.
- 17 Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van de overwegingen 14 en 15 van deze verordening, bevrijdt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert echter van deze verplichting tot compensatie 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.
- 18 Het Hof heeft geoordeeld dat, indien er zich dergelijke omstandigheden voordoen, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert moet aantonen dat zij aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen door alle beschikbare personele, materiële en financiële middelen in te zetten om te voorkomen dat die situatie zou leiden tot annulering van de betrokken vlucht. Daarbij kan van haar evenwel niet worden verlangd dat zij offers brengt die uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbaar zijn (arrest van 23 maart 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punt 22 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

- 19 Voorts heeft het Hof ook geoordeeld dat passagiers recht hebben op compensatie krachtens artikel 7 van verordening nr. 261/2004 wanneer zij bij aankomst een langdurige vertraging hebben opgelopen, dat wil zeggen een vertraging van minstens drie uur (zie in die zin arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punten 60 en 61, en 23 oktober 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punten 34 en 40). 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 (arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 69, en 23 oktober 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 40).
- 20 Volgens vaste rechtspraak van het Hof verwijst het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 naar gebeurtenissen die vanwege hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waarop laatstgenoemde geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen, waarbij per geval moet worden beoordeeld of aan deze twee cumulatieve voorwaarden is voldaan (arrest van 23 maart 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punt 23 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 21 In de eerste plaats moet in casu dus worden vastgesteld of een algemene storing van het systeem voor de brandstofvoorziening vanwege haar aard of oorsprong een gebeurtenis kan vormen die niet inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij, wanneer de luchthaven van herkomst van de betrokken vluchten of het betrokken vliegtuig verantwoordelijk is voor het beheer van het brandstofvoorzieningsstelsel.
- 22 Aangezien brandstof onmisbaar is voor luchtvervoer van passagiers valt de brandstofbevoorrading in beginsel onder de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij. Een technisch probleem bij de brandstofbevoorrading, die samen met het personeel van de betrokken luchtvaartmaatschappij wordt verricht, kan dan ook een gebeurtenis vormen die inherent is aan de normale uitoefening van die activiteit (zie naar analogie arrest van 4 april 2019, *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 30).
- 23 Wanneer het brandstofbevoorradingprobleem daarentegen het gevolg is van een algemene storing van het systeem voor de brandstofvoorziening waarvan de luchthaven het beheer heeft, moet het worden onderscheiden van de in het vorige punt bedoelde situatie omdat een dergelijke gebeurtenis niet kan worden gelijkgesteld aan een technisch probleem dat naar zijn aard beperkt blijft tot één vliegtuig. Dat brandstofbevoorradingprobleem kan dus niet worden beschouwd als intrinsiek verbonden met de werking van het vliegtuig waarmee de geannuleerde of vertraagde vlucht is of had moeten worden uitgevoerd (zie naar analogie arrest van 26 juni 2019, *Moens*, C-159/18, EU:C:2019:535, punt 18). Deze gebeurtenis kan dus niet vanwege haar aard of oorsprong inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij.
- 24 Aangezien de twee voorwaarden om te kunnen spreken van „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 cumulatief zijn, moet in de tweede plaats worden vastgesteld of de betrokken luchtvaartmaatschappij geen enkele daadwerkelijke invloed kan uitoefenen op die gebeurtenis.

- 25 Wat dat betreft volgt uit de rechtspraak van het Hof over het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 dat gebeurtenissen van „interne” oorsprong moeten worden onderscheiden van gebeurtenissen waarvan de oorsprong „extern” is aan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert (arrest van 23 maart 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punt 39). Aldus vallen onder het begrip „externe gebeurtenissen”, alle gebeurtenissen die het gevolg zijn van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij en van externe omstandigheden die zich in de praktijk min of meer frequent voordoen, maar waarop de luchtvaartmaatschappij geen invloed heeft omdat zij het gevolg zijn van een natuurverschijnsel of een handeling van een derde, zoals een andere luchtvaartmaatschappij of een publieke of particuliere partij die het luchtverkeer of de luchthavenactiviteiten verstoort (zie in die zin arrest van 23 maart 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punten 40 en 41).
- 26 Wanneer het brandstofvoorzieningssysteem van een luchthaven door deze luchthaven of een derde wordt beheerd, moet een algemene storing van dit systeem voor de brandstofvoorziening dus worden beschouwd als een gebeurtenis waarvan de oorsprong extern is aan de luchtvaartmaatschappij en waarop zij derhalve geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.
- 27 Daarbij zij aangetekend dat, aangezien, zoals blijkt uit de punten 17 tot en met 19 van het onderhavige arrest, de luchtvaartmaatschappij waarvan de vlucht langdurig is vertraagd of geannuleerd vanwege een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van de overwegingen 14 en 15 van die verordening, slechts van haar verplichting tot compensatie is vrijgesteld indien zij kan aantonen dat die omstandigheid zelfs niet kon worden vermeden indien alle redelijke maatregelen waren genomen en dat zij de aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen om de gevolgen ervan te voorkomen, het aan de verwijzende rechter staat om, gelet op alle omstandigheden van het hoofdgeding en de door de betrokken luchtvaartmaatschappij aangevoerde bewijzen, te beoordelen of die maatschappij – afgezien van offers die uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbaar waren – dergelijke maatregelen heeft getroffen, in het bijzonder doordat zij alle haar ter beschikking staande middelen heeft aangewend om ervoor te zorgen dat er bij de eerste gelegenheid en onder bevredigende voorwaarden een redelijk alternatief vervoer beschikbaar was voor de passagiers van wie de vlucht langdurig vertraagd of geannuleerd was, met name in overeenstemming met de doelstelling om de passagiers een hoog niveau van bescherming te bieden zoals bedoeld in overweging 1 van die verordening (zie in die zin beschikking van 30 maart 2022, Orbest, C-659/21, niet gepubliceerd, EU:C:2022:254, punt 26).
- 28 Gelet op een en ander moet op de prejudiciële vraag worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat wanneer de luchthaven van herkomst van de betrokken vluchten of het betrokken vliegtuig verantwoordelijk is voor het beheer van het brandstofvoorzieningssysteem voor vliegtuigen, een algemene storing van dat systeem voor de brandstofvoorziening kan worden beschouwd als een „buitengewone omstandigheid” in de zin van deze bepaling.

Kosten

- 29 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 (Achtste kamer) verklaart voor recht:

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 moet aldus worden uitgelegd dat wanneer de luchthaven van herkomst van de betrokken vluchten of het betrokken vliegtuig verantwoordelijk is voor het beheer van het brandstofvoorzieningssysteem voor vliegtuigen, een algemene storing van dat systeem voor de brandstofvoorziening kan worden beschouwd als een „buitengewone omstandigheid” in de zin van deze bepaling.

ondertekeningen