ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

22 december 2008 *

In zaak C-549/07,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door het Handelsgericht Wien (Oostenrijk) bij beslissing van 30 oktober 2007, ingekomen bij het Hof op 11 december 2007, in de procedure

Friederike Wallentin-Hermann

tegen

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, kamerpresident, T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis en J. Malenovský (rapporteur), rechters,

* Procestaal: Duits.

advocaat-generaal: E. Sharpston,
griffier: R. Grass,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

— Wallentin-Hermann, vertegenwoordigd door haarzelf, Rechtsanwältin,

— Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA, vertegenwoordigd door O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

— de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door E. Riedl als gemachtigde,

— de Griekse regering, vertegenwoordigd door S. Chala en D. Tsagkaraki als gemachtigden,

— de Poolse regering, vertegenwoordigd door M. Dowgielewicz als gemachtigde,

— de Portugese regering, vertegenwoordigd door L. Fernandes als gemachtigde,

— de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door C. Gibbs als gemachtigde, bijgestaan door D. Beard, barrister,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door R. Vidal Puig en M. Vollkommer 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 L 46, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen Wallentin-Hermann en Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA (hierna: „Alitalia") naar aanleiding van de weigering van laatstgenoemde om compensatie te betalen aan verzoekster in het hoofdgeding, wiens vlucht was geannuleerd.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

3 Het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „verdrag van Montreal") is op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap ondertekend, en in haar naam goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB L 194, blz. 38). Dit verdrag is wat de Gemeenschap betreft op 28 juni 2004 in werking getreden.

4 De artikelen 17 tot en met 37 van het verdrag van Montreal vormen hoofdstuk III: „Aansprakelijkheid van de vervoerder en omvang van de vergoeding van de schade".

5 Artikel 19 van dit verdrag, „Vertraging", luidt als volgt:

„De vervoerder is aansprakelijk voor de schade voortvloeiend uit vertraging in het luchtvervoer van passagiers, bagage of goederen. De vervoerder is echter niet aansprakelijk voor de schade voortvloeiend uit een vertraging indien hij bewijst dat hij en zijn hulppersonen alle maatregelen hebben genomen die redelijkerwijs gevergd konden worden om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was, die maatregelen te nemen."

Gemeenschapsrecht

6 De considerans van verordening nr. 261/2004 bevat met name de volgende overwegingen:

„(1) Het optreden van de Gemeenschap 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.

(2) Instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten brengen voor passagiers ernstige moeilijkheden en ongemak met zich mee.

[…]

(12) De overlast en het ongemak voor de passagiers als gevolg van het annuleren van vluchten dienen […] te worden verminderd. Dit dient te worden verwezenlijkt door de luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen passagiers voor de voorziene vertrektijd van annuleringen in kennis te stellen en hen bovendien een redelijk alternatief vervoer aan te bieden, zodat de passagiers andere regelingen kunnen treffen. De luchtvaartmaatschappijen die nalaten dat te doen, dienen de passagiers een compensatie te betalen, tenzij de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.

[…]

(14) 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 onstabiliteit, 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."

7 Artikel 5 van verordening nr. 261/2004, „Annulering", bepaalt:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

a) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 8;

b) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 9, lid 1, sub a, en artikel 9, lid 2, en — in het geval van een andere vlucht die naar redelijke verwachting ten vroegste daags na de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht zal vertrekken — als bedoeld in artikel 9, lid 1, sub b, en artikel 9, lid 1, sub c;

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 andere vlucht naar hun bestemming

wordt aangeboden die niet eerder dan twee uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan vier uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt, of

iii) de annulering hun minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd wordt meegedeeld en hun een andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.

[…]

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.

[…]”

8 Artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004, „Recht op compensatie", bepaalt:

„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 sub a of b vallende vluchten.

[…]"

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

9 Blijkens de verwijzingsbeslissing heeft Wallentin-Hermann bij Alitalia voor haarzelf, haar echtgenoot en haar dochter drie plaatsen geboekt op een vlucht vanuit Wenen (Oostenrijk), via Rome (Italië), naar Brindisi (Italië). Het vertrek vanuit Wenen was gepland op 28 juni 2005 om 6.45 uur, en de aankomst te Brindisi om 10.35 uur dezelfde dag.

10 Nadat zij hadden ingecheckt werd de drie passagiers 5 minuten voor het geplande tijdstip van vertrek meegedeeld dat hun vlucht was geannuleerd. Zij werden vervolgens omgeboekt op een vlucht van de maatschappij Austrian Airlines met bestemming Rome, waar zij om 9.40 uur zijn aangekomen, 20 minuten na het tijdstip van vertrek van hun aansluiting naar Brindisi, die zij dus hebben gemist. Wallentin-Hermann en haar familie zijn om 14.15 uur te Brindisi aangekomen.

11 De annulering van de vlucht van Alitalia vanuit Wenen werd veroorzaakt door een ingewikkeld motordefect in de turbine, dat de avond voordien tijdens een controle was ontdekt. Alitalia werd hier om 1.00 uur 's ochtends voor de vlucht van op de hoogte gebracht. De reparatie van het luchtvaartuig, waarvoor onderdelen en monteurs moesten worden overgebracht, was op 8 juli 2005 voltooid.

12 Wallentin-Hermann heeft van Alitalia compensatie ten belope van 250 EUR geëist krachtens de artikelen 5, lid 1, sub c, en 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 wegens de annulering van haar vlucht, alsook 10 EUR telefoonkosten. Alitalia heeft dit verzoek afgewezen.

13 In het kader van de vervolgens door Wallentin-Hermann ingeleide procedure in rechte heeft het Bezirksgericht für Handelssachen Wien de schadevordering toegewezen, met name op grond dat de technische problemen van het betrokken toestel niet vielen onder de in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 vermelde „buitengewone omstandigheden", waarin geen compensatie moet worden betaald.

14 Alitalia heeft tegen deze beslissing hoger beroep ingesteld voor het Handelsgericht Wien, die de behandeling van de zaak heeft geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen heeft gesteld:

„1) Is er sprake van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening […] nr. 261/2004 […], gelet op punt 14 van de considerans van de verordening, wanneer een technisch probleem aan het vliegtuig, in het bijzonder een motordefect, annulering van de vlucht tot gevolg heeft, en moeten de verschoningsgronden van artikel 5, lid 3, van de[ze] verordening worden uitgelegd in overeenstemming met de bepalingen van het verdrag van Montreal (artikel 19)?

2) Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord: is er bij luchtvaartmaatschappijen die in een bovengemiddeld aantal gevallen technische problemen opgeven als reden voor de annulering, reeds op grond van die frequentie sprake van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van […] verordening [nr. 261/2004]?

3) Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord: heeft een luchtvaartmaatschappij alle ‚redelijke maatregelen' in de zin van artikel 5, lid 3, van […] verordening [nr. 261/2004] getroffen, wanneer zij aantoont dat zij aan de wettelijk voorgeschreven minimumvereisten inzake het onderhoud van het vliegtuig heeft voldaan, en volstaat dit om de luchtvaartmaatschappij te ontslaan van de compensatieplicht volgens artikel 5 juncto artikel 7 van de[ze] verordening?

4) Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord: is er sprake van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van […] verordening [nr. 261/2004] in geval van overmacht of natuurverschijnselen, die niet aan technische tekortkomingen zijn te wijten en waaraan de luchtvaartmaatschappij dus vreemd is?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste en vierde vraag

15 Met zijn eerste en vierde vraag, die samen moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 gelezen tegen de achtergrond van punt 14 van de considerans van deze verordening aldus moet worden uitgelegd, dat een technisch probleem bij een luchtvaartuig dat annulering van een vlucht tot gevolg heeft, valt onder het begrip „buitengewone omstandigheden" in de zin van deze bepaling dan wel of, integendeel, dit begrip betrekking heeft op een ander soort situatie, die geen verband houdt met technische problemen. De verwijzende rechter vraagt eveneens of de in de genoemde bepaling vermelde verschoningsgronden moeten worden uitgelegd conform het verdrag van Montreal, met name artikel 19 ervan.

16 Vastgesteld moet worden dat het begrip buitengewone omstandigheden in artikel 2 van verordening nr. 261/2004 niet wordt omschreven. Ook in de andere artikelen van de genoemde verordening wordt dit begrip niet omschreven.

17 Volgens vaste rechtspraak moet de betekenis en de draagwijdte van begrippen waarvoor het gemeenschapsrecht geen definitie geeft, worden bepaald in overeenstemming met hun in de omgangstaal gebruikelijke betekenis, met inachtneming van de context waarin zij worden gebruikt en de doeleinden die worden beoogd door de regeling waarvan zij deel uitmaken. Komen deze begrippen voor in een bepaling die een afwijking vormt van een beginsel of, meer bepaald, van gemeenschapsregels ter bescherming van de consument, dan moeten zij bovendien aldus worden geïnterpreteerd dat deze bepaling strikt kan worden uitgelegd (zie in die zin arrest van 10 maart

2005, easyCar, C-336/03, Jurispr. blz. I-1947, punt 21 en aldaar aangehaalde rechtspraak). Bovendien kan de considerans van een gemeenschapshandeling de inhoud ervan preciseren (zie in die zin met name arrest van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, Jurispr. blz. I-403, punt 76).

18 Dienaangaande blijken de doelstellingen van artikel 5 van verordening nr. 261/2004 — waarin de verplichtingen zijn vermeld die bij annulering rusten op de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert — duidelijk uit punt 1 en 2 van de considerans van deze verordening, waarin het heet dat het optreden van de Gemeenschap op het gebied van luchtvervoer onder meer gericht moet zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers en de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen in acht moet nemen, aangezien annulering van vluchten voor passagiers ernstig ongemak met zich meebrengt (zie in die zin arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punt 69).

19 Zoals blijkt uit punt 12 van de considerans en uit artikel 5 van verordening nr. 261/2004 heeft de gemeenschapswetgever de overlast en het ongemak voor de passagiers als gevolg van het annuleren van vluchten willen verminderen door de luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen deze vooraf aan te kondigen en, in bepaalde omstandigheden, alternatief vervoer aan te bieden dat aan bepaalde voorwaarden voldoet. Wanneer de genoemde vervoerders deze maatregelen niet kunnen treffen, wil de gemeenschapswetgever dat zij de passagiers compensatie betalen, tenzij de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.

20 In deze context is het duidelijk dat waar artikel 5, lid 1, sub c, van verordening nr. 261/2004 het beginsel van een recht op compensatie van de passagiers bij annulering van hun vlucht vastlegt, lid 3 van hetzelfde artikel, waarin de omstandigheden worden vastgesteld waarin de luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert niet verplicht is deze compensatie te betalen, moet worden beschouwd als een afwijking van dit beginsel. Laatstgenoemde bepaling moet dus strikt worden uitgelegd.

21 Dienaangaande heeft de gemeenschapswetgever, zoals blijkt uit punt 14 van de considerans van verordening nr. 261/2004, erop gewezen dat dergelijke omstandigheden zich met name kunnen voordoen in gevallen van politieke onstabiliteit, 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.

22 Uit deze vermelding in de considerans van verordening nr. 261/2004 blijkt 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, sub c, van deze verordening opgenomen verplichting om compensatie te betalen.

23 Ofschoon de gemeenschapswetgever „onverwachte vliegveiligheidsproblemen […] die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering" in de genoemde lijst heeft opgenomen, en een technisch probleem bij een luchtvaartuig als een dergelijk probleem kan worden beschouwd, neemt dit niet weg dat de omstandigheden die een dergelijk voorval vergezellen alleen dan als „uitzonderlijk" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kunnen worden aangemerkt wanneer zij verband houden met een gebeurtenis die, net als die welke in punt 14 van de considerans van deze verordening zijn opgesomd, niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis.

24 Gelet op de bijzondere omstandigheden waarin het luchtvervoer plaatsvindt en de technische perfectie van de luchtvaartuigen, moet echter worden vastgesteld dat de luchtvaartmaatschappijen bij de uitoefening van hun activiteit gewoonlijk het hoofd moeten bieden aan diverse technische problemen, die onlosmakelijk verbonden zijn aan de werking van deze toestellen. Overigens worden deze toestellen regelmatig onderworpen aan bijzonder strenge controles die deel uitmaken van de gebruikelijke omstandigheden waarin luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd, om derge-

lijke problemen te vermijden en om het hoofd te bieden aan gebeurtenissen die de vliegveiligheid in het gedrang brengen. Het oplossen van een technisch probleem dat werd veroorzaakt door onvolkomenheden bij het onderhoud van een toestel moet dus worden beschouwd als inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij.

25 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" vormen zoals bedoeld in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

26 Evenwel kan niet worden uitgesloten dat technische problemen uitzonderlijke omstandigheden vormen, voor zover zij voortvloeien uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en laatstgenoemde hierop 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 luchtvaartuigen die werden beschadigd door sabotage of terrorisme.

27 Het staat dus aan de verwijzende rechter om na te gaan of de door de in het hoofdgeding aan de orde zijnde luchtvaartmaatschappij aangevoerde technische problemen voortvloeiden uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen.

28 Aangaande de vraag of de in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 vermelde verschoningsgrond moet worden uitgelegd conform de bepalingen van het verdrag van Montreal, en met name artikel 19 ervan, moet worden vastgesteld dat dit verdrag een integrerend bestanddeel van de communautaire rechtsorde vormt. Bovendien blijkt uit artikel 300, lid 7, EG dat de door de Gemeenschap gesloten overeenkomsten voor haar instellingen verbindend zijn, zodat deze overeenkomsten voorrang hebben boven de handelingen van afgeleid gemeenschapsrecht (zie arrest van 10 juli 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Jurispr. blz. I-5237, punt 43).

29 Volgens artikel 19 van het verdrag van Montreal kan een vervoerder worden vrijgesteld van zijn aansprakelijkheid voor schade die voortvloeit uit een vertraging „indien hij bewijst dat hij en zijn hulppersonen alle maatregelen hebben genomen die redelijkerwijs gevergd konden worden om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was, die maatregelen te nemen”.

30 Dienaangaande zij erop gewezen dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 verwijst naar het begrip „buitengewone omstandigheden”, ofschoon hiervan noch in artikel 19 van het verdrag van Montreal, noch in enige andere bepaling van dit verdrag melding wordt gemaakt.

31 Verder moet worden vastgesteld dat het genoemde artikel 19 betrekking heeft op vertragingen, terwijl artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 verwijst naar de annulering van vluchten.

32 Bovendien, zoals blijkt uit de punten 43 tot en met 47 van het arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, verschilt de context van artikel 19 van het verdrag van Montreal van die van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004. De artikelen 19 en volgende van het genoemde verdrag regelen immers de voorwaarden waaronder de betrokken passagiers na vertraging van een vlucht vorderingen kunnen instellen tot vergoeding van hun individuele schade. Artikel 5 van verordening nr. 261/2004 daarentegen voorziet in gestandaardiseerde, automatisch uit te voeren compensatiemaatregelen. Deze maatregelen, die niet behoren tot die waarvoor het verdrag van Montreal de voorwaarden vaststelt, worden genomen in een fase die voorafgaat aan die waarin een beroep wordt gedaan op bedoeld verdrag. Hieruit vloeit voort dat de in artikel 19 van het genoemde verdrag vermelde verschoningsgronden voor de aansprakelijkheid van de vervoerder niet zonder onderscheid kunnen worden toegepast op artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

33 In deze omstandigheden kan het verdrag van Montreal niet beslissend zijn voor de uitlegging van de in het genoemde artikel 5, lid 3, vermelde verschoningsgronden.

34 Gelet op het bovenstaande dient op de eerste en de vierde vraag te worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een technisch probleem bij een luchtvaartuig dat annulering van een vlucht tot gevolg heeft, niet valt onder het begrip „buitengewone omstandigheden" in de zin van deze bepaling, behoudens indien dit 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 waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Het verdrag van Montreal is niet beslissend voor de uitlegging van de in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 opgenomen verschoningsgronden.

Beantwoording van de tweede vraag

35 Gelet op het geheel van de gestelde vragen, is ervan uit te gaan dat de verwijzende rechter met deze vraag in wezen wenst te vernemen of bij luchtvaartmaatschappijen die in een bovengemiddeld aantal gevallen technische problemen opgeven als reden voor de annulering, alleen reeds op grond van die frequentie moet worden uitgesloten dat de genoemde problemen „buitengewone omstandigheden" vormen in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

36 Zoals in punt 27 van het onderhavige arrest werd vermeld, staat het aan de verwijzende rechter om na te gaan of de door de in het hoofdgeding aan de orde zijnde luchtvaartmaatschappij aangehaalde technische problemen voortvloeien uit gebeurtenissen die niet inherent zijn aan de normale uitoefening van haar activiteit, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Uit deze verwoording blijkt dat de frequentie van bij een luchtvaartmaatschappij vastgestelde technische problemen op zich geen grond oplevert om vast te stellen dat sprake is van „buitengewone omstandigheden" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

37 Gelet op hetgeen voorafgaat dient op de tweede prejudiciële vraag te worden geantwoord dat de frequentie van bij een luchtvaartmaatschappij vastgestelde technische problemen op zich geen element vormt op grond waarvan kan worden vastgesteld of al dan niet sprake is van „buitengewone omstandigheden" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

Beantwoording van de derde vraag

38 Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of moet worden aangenomen dat een luchtvaartmaatschappij „alle redelijke maatregelen" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 heeft getroffen, wanneer zij aantoont dat het luchtvaartuig waarvan de vlucht werd geannuleerd het wettelijk voorgeschreven minimumonderhoud heeft gekregen, en of dit bewijs volstaat om de genoemde luchtvaartmaatschappij te ontslaan van de verplichting om compensatie te betalen zoals bedoeld in de artikelen 5, lid 1, sub c, en 7, lid 1, van deze verordening.

39 Opgemerkt zij dat de gemeenschapswetgever niet de bedoeling heeft gehad in alle buitengewone omstandigheden vrijstelling te verlenen van de verplichting om de passagiers bij annulering van hun vlucht compensatie te betalen, maar uitsluitend wanneer er sprake is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden.

40 Hieruit vloeit voort dat aangezien niet alle buitengewone omstandigheden aanleiding geven tot vrijstelling, degene die zich op dergelijke omstandigheden wil beroepen bovendien moet 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.

41 De vervoerder dient immers aan te tonen dat hij zelfs met inzet van alle beschikbare materiële en personeelsmiddelen kennelijk niet had kunnen vermijden — behoudens indien hij op het relevante tijdstip onaanvaardbare offers uit het oogpunt van de

mogelijkheden van zijn onderneming had gebracht — dat de buitengewone omstandigheden waarmee hij werd geconfronteerd tot annulering van de vlucht leidden.

42 Het staat aan de verwijzende rechter om na te gaan of de betrokken luchtvaartmaatschappij, in de omstandigheden van het hoofdgeding, aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen, dat wil zeggen maatregelen die op het tijdstip van de aangevoerde bijzondere omstandigheden waarvan zij het bewijs levert, met name voldeden aan voor de genoemde maatschappij aanvaardbare technische en economische voorwaarden.

43 Gelet op wat voorafgaat, dient op de derde prejudiciële vraag te worden geantwoord dat de omstandigheid dat een luchtvaartmaatschappij aan de voorgeschreven minimumvereisten inzake het onderhoud van een luchtvaartuig heeft voldaan, op zich niet volstaat als bewijs dat deze vervoerder „alle redelijke maatregelen" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 heeft getroffen en, derhalve, om de vervoerder te ontslaan van zijn verplichting om compensatie te betalen ingevolge de artikelen 5, lid 1, sub c, en 7, lid 1, van deze verordening.

Kosten

44 Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de nationale rechterlijke instantie 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 van Justitie (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, dient aldus te worden uitgelegd dat een technisch probleem bij een luchtvaartuig dat annulering van een vlucht tot gevolg heeft, niet valt onder het begrip „buitengewone omstandigheden" in de zin van deze bepaling, behoudens indien dit 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 waarop deze geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen. Het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer is niet beslissend voor de uitlegging van de in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 opgenomen verschoningsgronden.**

2) **De frequentie van bij een luchtvaartmaatschappij vastgestelde technische problemen vormt op zich geen element op grond waarvan kan worden vastgesteld of al dan niet sprake is van „buitengewone omstandigheden" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.**

3) Dat een luchtvaartmaatschappij aan de voorgeschreven minimumvereisten inzake het onderhoud van een luchtvaartuig heeft voldaan volstaat op zich niet als bewijs dat deze vervoerder „alle redelijke maatregelen" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 heeft getroffen en, derhalve, om de vervoerder te ontslaan van zijn verplichting om compensatie te betalen ingevolge de artikelen 5, lid 1, sub c, en 7, lid 1, van deze verordening.

ondertekeningen