Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Neunte Kammer)

17. September 2015*

„Vorlage zur Vorabentscheidung — Luftverkehr — Fluggastrechte bei Verspätung oder Annullierung von Flügen — Verordnung (EG) Nr. 261/2004 — Art. 5 Abs. 3 — Nichtbeförderung und Annullierung eines Fluges — Große Verspätung eines Fluges — Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste — Außergewöhnliche Umstände“

In der Rechtssache C-257/14

betreffend ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 267 AEUV, eingereicht von der Rechtbank Amsterdam (Niederlande) mit Entscheidung vom 29. April 2014, beim Gerichtshof eingegangen am 28. Mai 2014, in dem Verfahren

Corina van der Lans

gegen

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

erlässt

DER GERICHTSHOF (Neunte Kammer)

unter Mitwirkung der Kammerpräsidentin K. Jürimäe sowie der Richter J. Malenovský (Berichterstatter) und M. Safjan,

Generalanwältin: E. Sharpston,

Kanzler: L. Carrasco Marco, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 7. Mai 2015,

unter Berücksichtigung der Erklärungen

— der Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, vertreten durch P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers und M. Lustenhouwer, advocaten,

— der niederländischen Regierung, vertreten durch M. Bulterman und M. Noort als Bevollmächtigte,

— der deutschen Regierung, vertreten durch T. Henze und J. Kemper als Bevollmächtigte,

— der französischen Regierung, vertreten durch G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme und M. Hours als Bevollmächtigte,

* Verfahrenssprache: Niederländisch.

— der italienischen Regierung, vertreten durch G. Palmieri als Bevollmächtigte im Beistand von C. Colelli, avvocato dello Stato,

— der Regierung des Vereinigten Königreichs, vertreten durch L. Christie als Bevollmächtigten im Beistand von J. Holmes, Barrister,

— der Europäischen Kommission, vertreten durch F. Wilman und N. Yerrell als Bevollmächtigte,

aufgrund des nach Anhörung der Generalanwältin ergangenen Beschlusses, ohne Schlussanträge über die Rechtssache zu entscheiden,

folgendes

Urteil

1 Das Vorabentscheidungsersuchen betrifft die Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 (ABl. L 46, S. 1).

2 Es ergeht im Rahmen eines Rechtsstreits zwischen Frau van der Lans und der Fluggesellschaft Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (im Folgenden: KLM) über deren Weigerung, der Klägerin des Ausgangsverfahrens, deren Flug verspätet war, einen Ausgleich zu leisten.

Rechtlicher Rahmen

3 Die Verordnung Nr. 261/2004 enthält u. a. folgende Erwägungsgründe:

„(1) Die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich des Luftverkehrs sollten unter anderem darauf abzielen, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen. Ferner sollte den Erfordernissen des Verbraucherschutzes im Allgemeinen in vollem Umfang Rechnung getragen werden.

(2) Nichtbeförderung und Annullierung oder eine große Verspätung von Flügen sind für die Fluggäste ein Ärgernis und verursachen ihnen große Unannehmlichkeiten.

…

(14) Wie nach dem Übereinkommen von Montreal sollten die Verpflichtungen für ausführende Luftfahrtunternehmen in den Fällen beschränkt oder ausgeschlossen sein, in denen ein Vorkommnis auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Solche Umstände können insbesondere bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Betrieb eines ausführenden Luftfahrtunternehmens beeinträchtigenden Streiks eintreten.

(15) Vom Vorliegen außergewöhnlicher Umstände sollte ausgegangen werden, wenn eine Entscheidung des Flugverkehrsmanagements zu einem einzelnen Flugzeug an einem bestimmten Tag zur Folge hat, dass es bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs zu einer

großen Verspätung, einer Verspätung bis zum nächsten Tag oder zu einer Annullierung kommt, obgleich vom betreffenden Luftfahrtunternehmen alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen wurden, um die Verspätungen oder Annullierungen zu verhindern."

4 Art. 3 („Anwendungsbereich") Abs. 1 Buchst. b dieser Verordnung bestimmt:

„(1) Diese Verordnung gilt

…

b) sofern das ausführende Luftfahrtunternehmen ein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ist, für Fluggäste, die von einem Flughafen in einem Drittstaat einen Flug zu einem Flughafen im Gebiet eines Mitgliedstaats, das den Bestimmungen des Vertrags unterliegt, antreten, es sei denn, sie haben in diesem Drittstaat Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten."

5 In Art. 5 dieser Verordnung heißt es:

„(1) Bei Annullierung eines Fluges werden den betroffenen Fluggästen

…

c) vom ausführenden Luftfahrtunternehmen ein Anspruch auf Ausgleichsleistungen gemäß Artikel 7 eingeräumt …

…

(3) Ein ausführendes Luftfahrtunternehmen ist nicht verpflichtet, Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 7 zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

…"

6 Art. 7 („Ausgleichsanspruch") dieser Verordnung lautet:

„(1) Wird auf diesen Artikel Bezug genommen, so erhalten die Fluggäste Ausgleichszahlungen in folgender Höhe:

a) 250 EUR bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger,

b) 400 EUR bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 km und 3 500 km,

c) 600 EUR bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen.

Bei der Ermittlung der Entfernung wird der letzte Zielort zugrunde gelegt, an dem der Fluggast infolge der Nichtbeförderung oder der Annullierung später als zur planmäßigen Ankunftszeit ankommt.

(2) Wird Fluggästen gemäß Artikel 8 eine anderweitige Beförderung zu ihrem Endziel mit einem Alternativflug angeboten, dessen Ankunftszeit

a) bei allen Flügen über eine Entfernung von 1 500 km oder weniger nicht später als zwei Stunden oder

b) bei allen innergemeinschaftlichen Flügen über eine Entfernung von mehr als 1 500 km und bei allen anderen Flügen über eine Entfernung zwischen 1 500 und 3 500 km nicht später als drei Stunden oder

c) bei allen nicht unter Buchstabe a) oder b) fallenden Flügen nicht später als vier Stunden

nach der planmäßigen Ankunftszeit des ursprünglich gebuchten Fluges liegt, so kann das ausführende Luftfahrtunternehmen die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 um 50 % kürzen.

(3) Die Ausgleichszahlungen nach Absatz 1 erfolgen durch Barzahlung, durch elektronische oder gewöhnliche Überweisung, durch Scheck oder, mit schriftlichem Einverständnis des Fluggasts, in Form von Reisegutscheinen und/oder anderen Dienstleistungen.

(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Entfernungen werden nach der Methode der Großkreisentfernung ermittelt."

7 Art. 13 der Verordnung Nr. 261/2004 sieht vor:

„In Fällen, in denen ein ausführendes Luftfahrtunternehmen eine Ausgleichszahlung leistet oder die sonstigen sich aus dieser Verordnung ergebenden Verpflichtungen erfüllt, kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht des Luftfahrtunternehmens beschränkt, nach geltendem Recht bei anderen Personen, auch Dritten, Regress zu nehmen. Insbesondere beschränkt diese Verordnung in keiner Weise das Recht des ausführenden Luftfahrtunternehmens, Erstattung von einem Reiseunternehmen oder einer anderen Person zu verlangen, mit der es in einer Vertragsbeziehung steht. Gleichfalls kann keine Bestimmung dieser Verordnung in dem Sinne ausgelegt werden, dass sie das Recht eines Reiseunternehmens oder eines nicht zu den Fluggästen zählenden Dritten, mit dem das ausführende Luftfahrtunternehmen in einer Vertragsbeziehung steht, beschränkt, vom ausführenden Luftfahrtunternehmen gemäß den anwendbaren einschlägigen Rechtsvorschriften eine Erstattung oder Entschädigung zu verlangen."

Ausgangsverfahren und Vorlagefragen

8 Frau van der Lans hatte ein Flugticket für einen von KLM durchgeführten Flug gebucht. Dieser Flug nach Amsterdam (Niederlande) sollte am 13. August 2009 um 9.15 Uhr Ortszeit von Quito (Ecuador) abfliegen. Jedoch fand der Abflug erst am darauffolgenden Tag um 19.30 Uhr Ortszeit statt. Das für diesen Flug benutzte Flugzeug landete in Amsterdam mit einer Verspätung von 29 Stunden.

9 Nach Angaben von KLM beruht diese Verspätung darauf, dass sich am Flughafen Guayaquil (Ecuador), von dem dieses Flugzeug hätte starten sollen, um über Quito und Bonaire (Niederländische Antillen) Amsterdam zu erreichen, während des „push back"-Vorgangs, der darin besteht, das Flugzeug am Boden mit Hilfe eines Fahrzeugs nach hinten zu schieben, eines der Triebwerke des Flugzeugs wegen mangelnder Kraftstoffzufuhr nicht starten ließ.

10 Aus dem Technischen Bordbuch gehe hervor, dass eine Kombination von Mängeln aufgetreten sei. Zwei Teile seien defekt gewesen, nämlich die Kraftstoffpumpe und die hydromechanische Einheit. Diese Teile, die in Guayaquil nicht verfügbar gewesen seien, hätten per Flugzeug aus Amsterdam geliefert werden müssen, um sodann in das betreffende Flugzeug eingebaut zu werden, das mit der in Rn. 8 des vorliegenden Urteils genannten Verspätung in Quito startete.

11 Die betreffenden Teile seien nicht näher auf die Ursache ihres Versagens hin untersucht worden, da eine solche Untersuchung nur von ihrem Hersteller durchgeführt werden könne.

12 Frau van der Lans erhob bei der Rechtbank Amsterdam Klage auf Zuerkennung einer Ausgleichszahlung von 600 Euro wegen dieser Verspätung.

13 KLM tritt diesem Klageantrag entgegen und beruft sich auf die Ausnahmeregelung, die in Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 für „außergewöhnliche Umstände …, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären“, vorgesehen ist.

14 Bei den defekten Teilen sei die durchschnittliche Lebensdauer nicht überschritten gewesen. Auch habe deren Hersteller keinen spezifischen Hinweis gegeben, der darauf hindeutete, dass bei diesen Teilen ab einem bestimmten Alter Mängel auftreten könnten. Die betreffenden Teile seien nicht vor dem Start beim allgemeinen Check vor dem Abflug (Pre-flight-Check) kontrolliert worden, sondern beim letzten A-Check, der etwa einen Monat vor dem im Ausgangsverfahren in Rede stehenden Flug durchgeführt worden sei.

15 Frau van der Lans ist der Ansicht, dass sich KLM im vorliegenden Fall nicht auf außergewöhnliche Umstände berufen könne. Die Verspätung dieses Fluges sei nämlich durch ein technisches Problem verursacht worden. Der Gerichtshof habe jedoch im Urteil Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) festgestellt, dass die Behebung technischer Mängel Teil der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens sei und nicht als außergewöhnliche Umstände eingestuft werden könne.

16 Der Ausgangsrechtsstreit betrifft die Frage, ob die Ausnahmeregelung des Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 unter Umständen wie den im Ausgangsverfahren in Rede stehenden von KLM geltend gemacht werden kann.

17 In diesem Zusammenhang ersucht das vorlegende Gericht um Erläuterung, wie die in dieser Bestimmung enthaltenen Begriffe „außergewöhnliche Umstände“ und „alle zumutbaren Maßnahmen“ auszulegen sind, insbesondere wenn hierbei der 14. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 und die einschlägige Rechtsprechung des Gerichtshofs, namentlich das Urteil Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), berücksichtigt werden.

18 Unter diesen Umständen hat die Rechtbank Amsterdam das Verfahren ausgesetzt und dem Gerichtshof folgende Fragen zur Vorabentscheidung vorgelegt:

1. Wie ist der Begriff „Vorkommnis“ im 14. Erwägungsgrund der Verordnung Nr. 261/2004 auszulegen?

2. Außergewöhnliche Umstände im Sinne des 14. Erwägungsgrundes fallen in Anbetracht von Rn. 22 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) nicht mit den als Beispiel angeführten Vorfällen der Aufzählung in Satz 2 des 14. Erwägungsgrundes zusammen, die vom Gerichtshof in dieser Rn. 22 als „Vorkommnisse“ angeführt werden. Trifft es zu, dass die Vorkommnisse im Sinne dieser Rn. 22 nicht die gleichen sind wie das „Vorkommnis“ im 14. Erwägungsgrund der Verordnung?

3. Woran ist beim Begriff „außergewöhnliche Umstände“ zu denken, die nach Rn. 23 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) mit dem Vorkommnis „unerwartete Flugsicherheitsmängel“ im Sinne des vorerwähnten 14. Erwägungsgrundes einhergehen, wenn unerwartete Flugsicherheitsmängel in Anbetracht von Rn. 22 dieses Urteils keine außergewöhnlichen Umstände darstellen können, sondern lediglich zu solchen Umständen führen können?

4. Nach Rn. 23 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) kann ein technisches Problem zu den „unerwarteten Flugsicherheitsmängeln“ gezählt werden und ist damit ein „Vorkommnis“ im Sinne von Rn. 22 dieses Urteils. Die Umstände im Zusammenhang mit diesem Vorkommnis können nach Rn. 23 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)

nichtsdestoweniger als „außergewöhnlich“ qualifiziert werden, wenn sie ein Vorkommnis betreffen, das nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens ist und aufgrund seiner Natur oder Ursache von diesem tatsächlich nicht zu beherrschen war. Nach Rn. 24 ist die Behebung eines technischen Problems, das auf eine fehlerhafte Wartung zurückzuführen ist, Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens. Daher können solche technischen Probleme nach Rn. 25 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) keine außergewöhnlichen Umstände darstellen. Aus diesen Erwägungen scheint sich zu ergeben, dass ein technisches Problem, das zu den „unerwarteten Flugsicherheitsmängeln“ gehört, gleichzeitig ein Vorkommnis darstellt, das mit außergewöhnlichen Umständen einhergehen und selbst einen außergewöhnlichen Umstand darstellen kann. Wie sind die Rn. 22 bis 25 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) auszulegen, damit dieser scheinbare Widerspruch beseitigt wird?

5. Die Wendung „Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens“ wird in der untergerichtlichen Rechtsprechung regelmäßig als „mit der normalen Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens zusammenhängend“ ausgelegt – wobei es sich im Übrigen um eine Auslegung handelt, die mit dem niederländischen Wort „inherent“ („Teil der“) (nicht authentische Fassung des Urteils) vereinbar ist –, so dass beispielsweise auch Zusammenstöße mit Vögeln oder Aschewolken nicht als „Vorkommnisse“ im Sinne von Rn. 23 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) betrachtet werden. Eine andere Rechtsprechung hebt die ebenfalls in Rn. 23 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) enthaltene Wendung „und aufgrund [der] Natur oder Ursache [des Vorkommnisses] von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen [war]“ hervor. Ist der Ausdruck „Teil der“ dahin auszulegen, dass nur vom Luftfahrtunternehmen tatsächlich zu beherrschende Vorkommnisse unter diesen Begriff fallen?

6. In welchem Sinne ist Rn. 26 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) auszulegen, bzw. wie ist diese Randnummer im Licht der Antwort des Gerichtshofs auf die vierte und fünfte Frage auszulegen?

7. a) Sofern die sechste Frage in dem Sinne beantwortet wird, dass zu den unerwarteten Flugsicherheitsmängeln zu zählende technische Probleme außergewöhnliche Umstände darstellen, die dazu führen können, dass eine Berufung auf Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 Erfolg hat, wenn sich diese Probleme aus einem Vorkommnis ergeben, das nicht Teil der Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens ist, und von diesem tatsächlich nicht zu beherrschen sind: Bedeutet dies dann, dass ein technisches Problem, das spontan auftrat und weder auf eine fehlerhafte Wartung zurückzuführen noch während einer regulären Wartung („Checks A bis D“ und „tägliche Kontrolle“) festgestellt worden ist, einen außergewöhnlichen Umstand darstellen oder gerade nicht darstellen kann – sofern es sich während dieser regulären Wartungsintervalle nicht feststellen ließ –, weil dann nämlich kein Vorkommnis im Sinne von Rn. 26 dieses Urteils ausgemacht werden kann und sich daher auch nicht feststellen lässt, ob dieses Vorkommnis Teil der Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens ist und also von diesem nicht zu beherrschen ist?

   b) Sofern die sechste Frage in dem Sinne beantwortet wird, dass zu den unerwarteten Flugsicherheitsmängeln zu zählende technische Probleme Vorkommnisse im Sinne von Rn. 22 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) sind, und das technische Problem spontan auftrat und weder auf eine fehlerhafte Wartung zurückzuführen noch während einer regulären Wartung („Checks A bis D“ und „tägliche Kontrolle“) festgestellt worden ist: Ist dieses technische Problem dann (nicht) Teil der Ausübung der Tätigkeit des Luftfahrtunternehmens und im Sinne von Rn. 26 dieses Urteils von dem Unternehmen zu beherrschen oder gerade nicht zu beherrschen?

c) Sofern die sechste Frage in dem Sinne beantwortet wird, dass zu den unerwarteten Flugsicherheitsmängeln zu zählende technische Probleme Vorkommnisse im Sinne von Rn. 22 des Urteils Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) sind, und das technische Problem spontan auftrat und weder auf eine fehlerhafte Wartung zurückzuführen noch während einer regulären Wartung („Checks A bis D“ und „tägliche Kontrolle“) festgestellt worden ist: Welche Umstände müssen dann mit diesem technischen Problem einhergehen, und wann sind diese Umstände als außergewöhnlich zu qualifizieren, so dass sie im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 geltend gemacht werden können?

8. Ein Luftfahrtunternehmen kann sich nur dann auf außergewöhnliche Umstände berufen, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung oder Verspätung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären. Ist die Schlussfolgerung zutreffend, dass mit dem Ergreifen aller zumutbaren Maßnahmen die Vermeidung des Auftretens außergewöhnlicher Umstände gemeint ist und nicht das Ergreifen von Maßnahmen, die darauf abzielen, die Verspätung innerhalb der in Art. 5 Abs. 1 Buchst. c Ziff. iii der Verordnung Nr. 261/2004 in Verbindung mit den Rn. 57 bis 61 des Urteils Sturgeon u. a. (C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716) genannten Zeitspanne von drei Stunden zu halten?

9. Grundsätzlich sind zwei Arten von Maßnahmen in Betracht zu ziehen, um Verspätungen infolge technischer Probleme auf höchstens drei Stunden zu begrenzen: einerseits das Vorhalten eines Ersatzteillagerbestands an mehreren Orten in der Welt, also nicht nur am Heimatflughafen des Luftfahrtunternehmens, und andererseits die Umbuchung der Fluggäste des verspäteten Fluges. Dürfen Luftfahrtunternehmen bei der Frage, in welchem Umfang sie den Lagerbestand vorhalten und an welchen Orten in der Welt sie dies tun, auf das abstellen, was in der Luftfahrtwelt üblich ist, auch bei den Unternehmen, die nur teilweise unter die Verordnung Nr. 261/2004 fallen?

10. Hat das Gericht bei der Beantwortung der Frage, ob alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden sind, um die Verspätung zu begrenzen, die infolge technischer Probleme eingetreten ist, die sich auf die Flugsicherheit auswirken, Umstände zu berücksichtigen, die die Auswirkungen einer Verspätung vergrößern, wie den Umstand, dass das von den technischen Problemen betroffene Flugzeug, bevor es zu seiner Heimatbasis zurückkehrt, mehrere Flughäfen anfliegen muss, wodurch noch mehr Zeit verloren gehen kann?

Zu den Vorlagefragen

Zur Zulässigkeit

19 Die französische Regierung bezweifelt die Zulässigkeit des Vorabentscheidungsersuchens mit der Begründung, dass die Verordnung Nr. 261/2004 nach ihrem Art. 3 Abs. 1 Buchst. b auf den Ausgangsrechtsstreit nicht anwendbar sei, weil das ecuadorianische Recht bereits eine Regelung über Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für von einer Nichtbeförderung, Annullierung oder Verspätung eines Fluges betroffene Fluggäste vorsehe, die Frau van der Lans in Anspruch nehmen könne.

20 Nach ständiger Rechtsprechung des Gerichtshofs kann die Entscheidung über eine Vorlagefrage eines nationalen Gerichts nur dann abgelehnt werden, wenn die Vorschrift des Unionsrechts, um deren Auslegung der Gerichtshof ersucht wird, offensichtlich nicht angewandt werden kann (Urteil Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, Rn. 19 und die dort angeführte Rechtsprechung).

21 Insoweit ergibt sich aus Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004, dass diese für Fluggäste gilt, die von einem Drittstaat in einen Mitgliedstaat reisen, vorausgesetzt das ausführende Luftfahrtunternehmen, das den Flug durchführt, ist ein Luftfahrtunternehmen der Europäischen Union und die betreffenden Fluggäste haben in diesem Drittstaat keine Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen erhalten.

22 Hinsichtlich der ersten Voraussetzung ist unstreitig, dass KLM ein Luftfahrtunternehmen der Union ist.

23 Bezüglich der zweiten Voraussetzung ist festzustellen, dass zwischen den verschiedenen Sprachfassungen von Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 eine Abweichung besteht. Bestimmte Fassungen, insbesondere in tschechischer, deutscher, englischer, italienischer und niederländischer Sprache verwenden nämlich die Worte „obdrželi“, „erhalten haben“, „received“, „ricevuto“ bzw. „ontvangen“. Sie könnten daher dahin verstanden werden, dass sie die Anwendung dieser Verordnung nur dann ausschließen, wenn die betreffenden Fluggäste tatsächlich Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen in diesem Drittstaat erhalten haben.

24 Hingegen legen andere Sprachfassungen, wie insbesondere in spanischer („disfruten de“), französischer („bénéficient“) und rumänischer („beneficiat de“) Sprache eher nahe, dass die Anwendung der Verordnung Nr. 261/2004 von vornherein ausscheidet, wenn die betreffenden Fluggäste einen Anspruch auf Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen in diesem Drittstaat haben, unabhängig davon, ob sie diese Leistungen tatsächlich erhalten haben.

25 Da eine Vorschrift des Unionsrechts aber einheitlich ausgelegt werden muss, ist die betreffende Vorschrift bei Abweichungen zwischen ihren Sprachfassungen nach dem Zusammenhang und dem Zweck der Regelung auszulegen, zu der sie gehört (vgl. in diesem Sinne Urteile DR und TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, Rn. 45, sowie Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, Rn. 40).

26 In diesem Zusammenhang genügt der Hinweis, dass die Verordnung Nr. 261/2004, wie sich klar aus ihren Erwägungsgründen 1 und 2 ergibt, darauf abzielt, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen (vgl. Urteile IATA und ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, Rn. 69, sowie Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, Rn. 35).

27 Zwar verpflichtet Art. 3 Abs. 1 Buchst. b der Verordnung Nr. 261/2004 in der Zusammenschau mit diesem Ziel nicht zum Nachweis, dass der betreffende Fluggast tatsächlich Gegen- oder Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen in einem Drittstaat erhalten hat, jedoch kann die bloße Möglichkeit, diese zu erhalten, für sich genommen nicht rechtfertigen, dass die Verordnung für diesen Fluggast nicht gilt.

28 Es kann nämlich nicht zugelassen werden, dass ein Fluggast den durch die Verordnung Nr. 261/2004 gewährten Schutz schon dann verlieren kann, wenn er eine bestimmte Ausgleichsleistung in einem Drittstaat erhalten kann, ohne dass festgestellt wurde, dass diese dem Zweck der durch die Verordnung garantierten Ausgleichsleistung entspricht und dass die Voraussetzungen für ihre Inanspruchnahme sowie die verschiedenen Modalitäten ihrer Durchführung denen der Verordnung gleichkommen.

29 Aufgrund der dem Gerichtshof vorliegenden Akten kann weder festgestellt werden, ob der Zweck der im Recht des betreffenden Drittstaats vorgesehenen Ausgleichsleistungen dem Zweck der von der Verordnung Nr. 261/2004 garantierten Ausgleichsleistung entspricht, noch, ob die Voraussetzungen für ihre Inanspruchnahme sowie die verschiedenen Modalitäten ihrer Durchführung denen der Verordnung gleichkommen. Dies zu prüfen ist Sache des vorlegenden Gerichts.

30 Unter diesen Umständen ist nicht ausgeschlossen, dass die Vorschrift, um deren Auslegung ersucht wird, im vorliegenden Fall Anwendung findet.

31 Das Vorabentscheidungsersuchen ist daher zulässig.

Zur Begründetheit

32 Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass es nach ständiger Rechtsprechung im Rahmen des in Art. 267 AEUV vorgesehenen Verfahrens der Zusammenarbeit zwischen den nationalen Gerichten und dem Gerichtshof Aufgabe des Gerichtshofs ist, dem nationalen Gericht eine für die Entscheidung des bei diesem anhängigen Rechtsstreits zweckdienliche Antwort zu geben. Hierzu hat er die ihm vorgelegten Fragen gegebenenfalls umzuformulieren (vgl. u. a. Urteil Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, Rn. 25 und die dort angeführte Rechtsprechung).

33 In Anbetracht dieser Rechtsprechung sind die zehn vom vorlegenden Gericht gestellten Fragen sinngemäß dahin zu verstehen, dass mit ihnen Aufschluss darüber begehrt wird, ob Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass ein technisches Problem wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende, das unerwartet auftrat, das nicht auf eine fehlerhafte Wartung zurückzuführen und auch nicht während einer regulären Wartung festgestellt worden ist, unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände" im Sinne dieser Vorschrift fällt, und, falls ja, welche zumutbaren Maßnahmen zu deren Bewältigung vom Luftfahrtunternehmen zu ergreifen sind.

34 In diesem Zusammenhang ist zunächst darauf hinzuweisen, dass nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 ein ausführendes Luftfahrtunternehmen nicht verpflichtet ist, Ausgleichszahlungen gemäß Art. 7 dieser Verordnung zu leisten, wenn es nachweisen kann, dass die Annullierung auf außergewöhnliche Umstände zurückgeht, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Maßnahmen ergriffen worden wären.

35 Der Gerichtshof hat klargestellt, dass dieser Art. 5 Abs. 3, da er eine Ausnahme dazu darstellt, dass Fluggäste grundsätzlich Anspruch auf Ausgleichsleistungen haben, eng auszulegen ist (Urteil Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 20).

36 Was schließlich insbesondere technische Probleme eines Flugzeugs betrifft, so geht aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs hervor, dass solche Probleme zu den unerwarteten Flugsicherheitsmängeln gezählt werden können und zu diesen Umständen gehören können. Die Umstände im Zusammenhang mit dem Auftreten dieser Probleme können jedoch nur dann als „außergewöhnlich" im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 qualifiziert werden, wenn sie ein Vorkommnis betreffen, das wie die im 14. Erwägungsgrund dieser Verordnung aufgezählten nicht Teil der normalen Ausübung der Tätigkeit des betroffenen Luftfahrtunternehmens ist und aufgrund seiner Natur oder Ursache von ihm tatsächlich nicht zu beherrschen ist (vgl. in diesem Sinne Urteil Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 23).

37 Da jedoch der Betrieb von Flugzeugen unausweichlich technische Probleme mit sich bringt, sehen sich Luftfahrtunternehmen im Rahmen ihrer Tätigkeit gewöhnlich solchen Problemen gegenüber. Im Hinblick hierauf können technische Probleme, die sich bei der Wartung von Flugzeugen zeigen oder infolge einer unterbliebenen Wartung auftreten, als solche keine „außergewöhnlichen Umstände" im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 darstellen (vgl. in diesem Sinne Urteil Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 24 und 25).

38 Dennoch können bestimmte technische Probleme zu diesen außergewöhnlichen Umständen zählen. So verhielte es sich u. a. dann, wenn der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens besteht, oder eine zuständige Behörde entdeckte, dass diese bereits in Betrieb genommenen Maschinen einen versteckten Fabrikationsfehler aufweisen, der die Flugsicherheit beeinträchtigt. Gleiches würde bei durch Sabotageakte oder terroristische Handlungen verursachten Schäden an den Flugzeugen gelten (vgl. in diesem Sinne Urteil Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, Rn. 26).

39 Im vorliegenden Fall führt KLM aus, dass – was jedoch vom vorlegenden Gericht zu prüfen ist – das fragliche technische Problem im Ausgangsverfahren aus dem Ausfall eines Triebwerks der betreffenden Maschine bestehe, der darauf zurückzuführen sei, dass bestimmte Teile der Maschine defekt gewesen seien, die ihre durchschnittliche Lebensdauer nicht überschritten gehabt hätten und für die der Hersteller keinen Hinweis darauf gegeben habe, dass bei ihnen ab einem bestimmten Alter Mängel auftreten könnten.

40 In diesem Zusammenhang ist zunächst, wie aus der vorstehenden Randnummer hervorgeht, ersichtlich, dass dieses Problem lediglich ein bestimmtes Flugzeug betrifft. Auch ist aus den dem Gerichtshof vorliegenden Akten nicht ersichtlich, dass der Hersteller der Maschinen, aus denen die Flotte des betroffenen Luftfahrtunternehmens besteht, oder eine zuständige Behörde entdeckt hätten, dass nicht nur dieses bestimmte Flugzeug, sondern auch andere Flugzeuge dieser Flotte mit einem versteckten Fabrikationsfehler behaftet seien, der die Flugsicherheit beeinträchtige, was jedenfalls vom vorlegenden Gericht zu prüfen ist. Wenn dem so wäre, könnte die in Rn. 38 des vorliegenden Urteils genannte Rechtsprechung nicht auf den vorliegenden Fall übertragen werden.

41 Sodann ist zum einen festzustellen, dass ein Ausfall wie der im Ausgangsverfahren in Rede stehende, der durch das vorzeitige Auftreten von Mängeln an bestimmten Teilen eines Flugzeugs hervorgerufen wurde, zwar ein unerwartetes Vorkommnis darstellt. Dennoch bleibt ein solcher Ausfall untrennbar mit dem sehr komplexen System zum Betrieb des Flugzeugs verbunden, das vom Luftfahrtunternehmen oft unter schwierigen oder gar extremen Bedingungen, insbesondere Wetterbedingungen, betrieben wird, wobei kein Teil eines Flugzeugs eine unbegrenzte Lebensdauer hat.

42 Daher ist davon auszugehen, dass dieses unerwartete Vorkommnis im Rahmen der Tätigkeit eines Luftfahrtunternehmens Teil der normalen Ausübung seiner Tätigkeit ist und sich das Luftfahrtunternehmen dieser Art von unvorhergesehenen technischen Problemen gewöhnlich gegenübersieht.

43 Zum anderen ist die Vorbeugung eines solchen Ausfalls oder der dadurch hervorgerufenen Reparatur, einschließlich des Austauschs eines vorzeitig defekten Teils, vom betroffenen Luftfahrtunternehmen zu beherrschen, da es seine Aufgabe ist, die Wartung und den reibungslosen Betrieb der Flugzeuge, die es zum Zweck seiner wirtschaftlichen Tätigkeiten betreibt, sicherzustellen.

44 Infolgedessen kann ein technisches Problem wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 fallen.

45 Schließlich ist außerdem klarzustellen, dass, selbst wenn ein Luftfahrtunternehmen je nach den Umständen der Ansicht ist, sich auf ein Fehlverhalten des Herstellers bestimmter defekter Teile berufen zu können, der Hauptzweck der Verordnung Nr. 261/2004, der darauf abzielt, ein hohes Schutzniveau für Fluggäste sicherzustellen, sowie die gebotene enge Auslegung von Art. 5 Abs. 3 dieser Verordnung es ausschließen, dass das Luftfahrtunternehmen seine eventuelle Verweigerung von Ausgleichsleistungen für die Fluggäste, denen große Unannehmlichkeiten entstanden sind, unter Berufung auf das Vorliegen eines „außergewöhnlichen Umstands“ rechtfertigen könnte.

46 In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Verpflichtungen gemäß der Verordnung Nr. 261/2004 unbeschadet des Rechts des Luftfahrtunternehmens zu erfüllen sind, bei anderen Schadensverursachern, auch Dritten, Regress zu nehmen, wie es Art. 13 der Verordnung vorsieht. Ein solcher Regress kann daher die finanzielle Belastung dieses Beförderungsunternehmens aus diesen Verpflichtungen mildern oder sogar beseitigen (Urteil Sturgeon u. a., C-402/07 und C-432/07, EU:C:2009:716, Rn. 68 und die dort angeführte Rechtsprechung).

47 Es kann nicht von vornherein ausgeschlossen werden, dass Art. 13 der Verordnung Nr. 261/2004 gegenüber einem Hersteller, dem ein Fehlverhalten anzulasten ist, geltend gemacht und angewendet werden kann, um die finanzielle Belastung eines Luftfahrtunternehmens aufgrund seiner Verpflichtungen aus der Verordnung zu mildern oder sogar zu beseitigen.

48 Da ein technisches Problem wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ fällt, ist nicht aufgrund von Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 über die zumutbaren Maßnahmen zu befinden, die das Luftfahrtunternehmen hätte ergreifen müssen, um diese Umstände zu bewältigen.

49 Nach alledem ist auf die Vorlagefragen zu antworten, dass Art. 5 Abs. 3 der Verordnung Nr. 261/2004 dahin auszulegen ist, dass ein technisches Problem wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende, das unerwartet auftrat, das nicht auf eine fehlerhafte Wartung zurückzuführen und auch nicht während einer regulären Wartung festgestellt worden ist, nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift fällt.

Kosten

50 Für die Parteien des Ausgangsverfahrens ist das Verfahren ein Zwischenstreit in dem beim vorlegenden Gericht anhängigen Rechtsstreit; die Kostenentscheidung ist daher Sache dieses Gerichts. Die Auslagen anderer Beteiligter für die Abgabe von Erklärungen vor dem Gerichtshof sind nicht erstattungsfähig.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Neunte Kammer) für Recht erkannt:

Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Februar 2004 über eine gemeinsame Regelung für Ausgleichs- und Unterstützungsleistungen für Fluggäste im Fall der Nichtbeförderung und bei Annullierung oder großer Verspätung von Flügen und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 295/91 ist dahin auszulegen, dass ein technisches Problem wie das im Ausgangsverfahren in Rede stehende, das unerwartet auftrat, das nicht auf eine fehlerhafte Wartung zurückzuführen und auch nicht während einer regulären Wartung festgestellt worden ist, nicht unter den Begriff „außergewöhnliche Umstände“ im Sinne dieser Vorschrift fällt.

Unterschriften