ARREST VAN HET HOF (Negende kamer)

17 september 2015*

„Prejudiciële verwijzing — Luchtvervoer — Rechten van passagiers bij vertraging of annulering van vluchten — Verordening (EG) nr. 261/2004 — Artikel 5, lid 3 — Instapweigering en annulering van vluchten — Langdurige vertraging van vluchten — Compensatie en bijstand van passagiers — Buitengewone omstandigheden”

In zaak C-257/14,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Rechtbank Amsterdam (Nederland) bij beslissing van 29 april 2014, ingekomen bij het Hof op 28 mei 2014, in de procedure

Corina van der Lans

tegen

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

wijst

HET HOF (Negende kamer),

samengesteld als volgt: K. Jürimäe, kamerpresident, J. Malenovský (rapporteur) en M. Safjan, rechters,

advocaat-generaal: E. Sharpston,

griffier: L. Carrasco Marco, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 7 mei 2015,

gelet op de opmerkingen van:

— Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, vertegenwoordigd door P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers en M. Lustenhouwer, advocaten,

— de Nederlandse regering, vertegenwoordigd door M. Bulterman en M. Noort als gemachtigden,

— de Duitse regering, vertegenwoordigd door T. Henze en J. Kemper als gemachtigden,

— de Franse regering, vertegenwoordigd door G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme en M. Hours als gemachtigden,

* Procestaal: Nederlands.

— de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door C. Colelli, avvocato dello Stato,

— de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door L. Christie als gemachtigde, bijgestaan door J. Holmes, barrister,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door F. Wilman en N. Yerrell 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 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 C. van der Lans en de luchtvaartmaatschappij Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (hierna: „KLM") over de weigering van laatstgenoemde om compensatie te betalen aan verzoekster in het hoofdgeding, wier vlucht vertraging had.

Toepasselijke bepalingen

3 Verordening nr. 261/2004 bevat onder meer 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.

[...]

(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.

[...]”

4 Artikel 3 van deze verordening, met als opschrift „Werkingssfeer”, bepaalt in lid 1, onder b), ervan het volgende:

„1. Deze verordening is van toepassing

[...]

b) op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.”

5 Artikel 5 van deze verordening bepaalt het volgende:

„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.

[...]”

6 Artikel 7 van deze verordening, met als opschrift „Recht op compensatie”, bepaalt het volgende:

„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.

2. Indien de passagiers een andere vlucht naar hun eindbestemming wordt aangeboden overeenkomstig artikel 8, en de aankomsttijd niet meer dan hieronder vermeld afwijkt van de geplande aankomsttijd van de oorspronkelijk geboekte vlucht:

a) twee uur voor alle vluchten van 1 500 km of minder, of

b) drie uur voor alle vluchten binnen de Gemeenschap van meer dan 1 500 km en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km, of

c) vier uur voor alle vluchten die niet onder a) of b) vallen,

kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatiebedragen vermeld in lid 1 met 50 % verlagen.

3. De in lid 1 bedoelde compensatie wordt in contant geld uitbetaald, middels een elektronische overmaking aan de bank, per bankoverschrijving, bankcheque of, met de schriftelijke toestemming van de passagier, in de vorm van reisbonnen en/of andere diensten.

4. De in de leden 1 en 2 vermelde afstanden worden gemeten volgens de groot-cirkelmethode (ortodromische lijn)."

7 Artikel 13 van verordening nr. 261/2004 bepaalt het volgende:

„In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het geldend recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden. Deze verordening beperkt met name geenszins het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen van een touroperator of enige andere persoon waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft. Ook mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht van een touroperator of een andere derde partij dan een passagier met wie een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft, om volgens de relevante rechtsregels, terugbetaling of compensatie te verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

8 Van der Lans bezat een reservering voor een vliegticket voor een door KLM uitgevoerde vlucht. Deze vlucht, met bestemming Amsterdam (Nederland), zou op 13 augustus 2009 om 9.15 uur lokale tijd uit Quito (Ecuador) vertrekken. De vlucht vertrok echter pas de volgende dag, om 19.30 uur lokale tijd. Het vliegtuig dat voor de vlucht was ingezet, kwam met een vertraging van 29 uur in Amsterdam aan.

9 Volgens KLM is die vertraging te wijten aan het feit dat op de luchthaven van Guayaquil (Ecuador), waarvandaan dat vliegtuig moest vertrekken om via Quito en Bonaire (Nederlandse Antillen) naar Amsterdam terug te keren, tijdens de „push back"-procedure, waarbij op de grond het vliegtuig met een voertuig achteruit wordt geduwd, was geconstateerd dat een van de motoren van dat vliegtuig niet opstartte vanwege een gebrekkige brandstoftoevoer.

10 Volgens KLM blijkt uit de „aircraft technical log" dat zich een combinatie van mankementen heeft voorgedaan. Er waren twee onderdelen defect, namelijk de brandstofpomp en de hydraulische eenheid. Deze onderdelen, die in Guayaquil niet beschikbaar waren, moesten per vliegtuig vanuit Amsterdam worden verzonden om vervolgens te worden gemonteerd in het betrokken vliegtuig, dat met de in punt 8 van dit arrest genoemde vertraging uit Quito is vertrokken.

11 Voornoemde onderdelen werden niet aan een grondiger onderzoek onderworpen teneinde de oorzaak van het voorval te kunnen vaststellen, omdat een dergelijk onderzoek slechts door de constructeur ervan kon worden uitgevoerd.

12 Van der Lans heeft voor de Rechtbank Amsterdam een vordering ingesteld tot toekenning van een schadevergoeding van 600 EUR vanwege die vertraging.

13 KLM bestrijdt deze vordering en beroept zich op de uitzondering die is voorzien in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 voor „buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden".

14 Volgens KLM waren de defecte onderdelen nog niet over hun gemiddelde levensduur heen. Daarnaast had de fabrikant ervan er niet specifiek op gewezen dat zich mankementen kunnen voordoen wanneer de onderdelen een bepaalde levensduur hebben bereikt. KLM voert verder aan dat die onderdelen niet voor het opstijgen, tijdens de algemene „preflight check", waren geïnspecteerd, maar dat zij tijdens de laatste „A check", die ongeveer een maand vóór de vlucht in het hoofdgeding was uitgevoerd, waren geïnspecteerd.

15 Volgens Van der Lans kan KLM niet aanvoeren dat in casu sprake was van buitengewone omstandigheden. De vertraging van die vlucht is immers veroorzaakt door een technisch probleem. In het arrest Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) heeft het Hof overwogen dat het oplossen van technische mankementen inherent is aan de uitoefening van het bedrijf van een luchtvaartmaatschappij en niet als buitengewone omstandigheden kan worden beschouwd.

16 In het hoofdgeding gaat het om de vraag of KLM zich in omstandigheden als in het hoofdgeding kan beroepen op de uitzondering waarin artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 voorziet.

17 In dit verband wenst de verwijzende rechter opheldering te verkrijgen over de uitlegging van de in die bepaling gebruikte begrippen „buitengewone omstandigheden" en „alle redelijke maatregelen", met name als in dat verband wordt gekeken naar overweging 14 van verordening nr. 261/2004 en de desbetreffende rechtspraak van het Hof, met name het arrest Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Daarop heeft de Rechtbank Amsterdam de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Hoe moet het begrip gebeurtenis in onderdeel 14 van de considerans [van verordening nr. 261/2004] worden uitgelegd?

2) Buitengewone omstandigheden als bedoeld in voormeld onderdeel 14 vallen, gelet op overweging 22 van het arrest Wallentin, niet samen met de als voorbeeld bedoelde voorvallen van de opsomming die te vinden is in de tweede volzin van onderdeel 14 en welke voorvallen door het Hof als gebeurtenissen worden aangeduid in overweging 22. Is het juist dat de gebeurtenissen als bedoeld in overweging 22 voornoemd niet dezelfde zijn als de gebeurtenis in onderdeel 14 van de considerans?

3) Waaraan moet worden gedacht bij het begrip buitengewone omstandigheden die de gebeurtenis ‚onverwachte vliegveiligheidsproblemen' als genoemd in voornoemd onderdeel 14 vergezellen blijkens overweging 23 van het arrest Wallentin, als onverwachte vliegveiligheidsproblemen zelf geen buitengewone omstandigheden kunnen vormen, gelet op overweging 22, maar daar slechts toe kunnen leiden?

4) Blijkens overweging 23 van het Wallentin-arrest kan een technisch probleem gerekend worden tot de ‚onverwachte vliegveiligheidsproblemen' en is het dus een ‚gebeurtenis' in de zin van [overweging] 22 van het Wallentin-arrest; de omstandigheden die deze gebeurtenis vergezellen kunnen desalniettemin als buitengewoon worden aangemerkt als zij een gebeurtenis betreffen die niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de luchtvaartmaatschappij en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen, gelet op de aard of de

oorsprong van die gebeurtenissen aldus overweging 23 van het Wallentin-arrest; volgens overweging 24 is het verhelpen van een technisch probleem dat op gebrekkig onderhoud is terug te voeren, inherent aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartonderneming; daarom kunnen dergelijke technische problemen geen buitengewone omstandigheden vormen volgens overweging 25 van het Wallentin-arrest. Uit deze overwegingen lijkt te volgen dat een technisch probleem dat tot de ‚onverwachte vliegveiligheidsproblemen' hoort, tegelijkertijd een gebeurtenis is welke vergezeld kan gaan van buitengewone omstandigheden, en zelf een buitengewone omstandigheid kan vormen. Welke uitleg moet worden gegeven aan de overwegingen 22 tot en met 25 van het Wallentin-arrest, zodanig dat deze schijnbare tegenstrijdigheid wordt opgeheven?

5) De woorden: ‚inherent aan de normale uitoefening van de activiteit van een luchtvaartmaatschappij' worden in de lagere rechtspraak geregeld uitgelegd als: ‚samenhangende met de normale activiteiten van de luchtvaartbedrijf' – hetgeen overigens een uitleg is welke past binnen het Nederlandse woord inherent (niet de authentieke tekst van het arrest) – zodat ook bijvoorbeeld botsingen met vogels of aswolken niet als gebeurtenissen in de zin van overweging 23 van het Wallentin-arrest worden beschouwd. Andere rechtspraak legt [de nadruk] op de woorden: ‚en laatstgenoemde hierop geen daadwerkelijke invloed kon uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van de gebeurtenis' eveneens in overweging 23 van het Wallentin-arrest. Moet ‚inherent aan' zo worden uitgelegd dat alleen door de luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk te beïnvloeden gebeurtenissen onder dat begrip vallen?

6) In welke zin moet overweging 26 van het Wallentin-arrest worden gelezen, althans hoe moet deze overweging worden uitgelegd, in het licht van het antwoord van het Hof op de vragen 4 en 5?

7) a) Als vraag 6 wordt beantwoord in die zin dat technische problemen, te rekenen tot de onverwachte vliegveiligheidsproblemen, buitengewone omstandigheden vormen die tot honorering van een beroep op artikel 5, lid 3, van de verordening kunnen leiden, indien zij voortvloeien uit een gebeurtenis die niet inherent is aan de uitoefening van het luchtvaartbedrijf en door deze niet daadwerkelijk kunnen worden beïnvloed betekent dit dan dat een technisch probleem dat zich spontaan voordeed en niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud is ontdekt (de genoemde A-D checks en de Daily Control [...]) wel of juist niet een buitengewone omstandigheid kan vormen – aangenomen dat het niet kon worden ontdekt tijdens die reguliere onderhoudsbeurten – omdat immers dan geen gebeurtenis kan worden aangewezen als in overweging 26 bedoeld en dus ook niet kan worden vastgesteld of deze inherent is aan de uitoefening van het luchtvaartbedrijf en door de luchtvaartmaatschappij dus niet kan worden beïnvloed?

b) Als vraag 6 wordt beantwoord in die zin dat technische problemen, te rekenen tot de onverwachte vliegveiligheidsproblemen, gebeurtenissen zijn als bedoeld in overweging 22 en het technisch probleem zich spontaan voordeed en niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud is ontdekt (de genoemde A-D checks en de Daily Control), is dit technisch probleem dan al dan niet inherent aan de uitoefening van het luchtvaartbedrijf en kan het door deze wel of juist niet worden beïnvloed in de zin van voormelde overweging 26?

c) Als vraag 6 wordt beantwoord in die zin dat technische problemen, te rekenen tot de onverwachte vliegveiligheidsproblemen, gebeurtenissen zijn als bedoeld in overweging 22 en het technisch probleem zich spontaan voordeed en niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud is ontdekt (de genoemde A-D checks en de Daily Control), welke omstandigheden dienen dit technisch probleem dan te vergezellen en wanneer zijn deze omstandigheden als buitengewoon aan te merken zodanig dat een beroep daarop kan worden gedaan in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening?

8) Een luchtvaartmaatschappij kan zich slechts dan op buitengewone omstandigheden beroepen indien zij kan aantonen dat de annulering/vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden. Is de conclusie juist dat het treffen van alle redelijke maatregelen ziet op het vermijden van het optreden van buitengewone omstandigheden en niet op het treffen van maatregelen om de vertraging binnen de in artikel 5, lid 1, sub c-iii, van verordening nr. 261/2004 in samenhang met de overwegingen 57-61 van het arrest Sturgeon (C-402/07 [en C-432/07, EU:C:2009:716]) genoemde termijn van 3 uur te houden?

9) In beginsel zijn er twee soorten maatregelen te bedenken om de vertragingen als gevolg van technische problemen tot een maximum van 3 uur te beperken te weten enerzijds het aanhouden van een voorraad reserveonderdelen op meerdere plaatsen in de wereld, dus niet alleen op de thuishaven van de luchtvaartmaatschappij, en anderzijds het overboeken van de passagiers van de vertraagde vlucht. Mogen de luchtvaartmaatschappijen bij het bepalen van de omvang van de voorraad welke zij aanhouden en op welke plaatsen in de wereld zij dit doen, afgaan op wat in de luchtvaartwereld gebruikelijk is, ook bij die maatschappijen die slechts gedeeltelijk onder de werking van de verordening vallen?

10) Moet de rechter bij het beantwoorden van de vraag of alle redelijke maatregelen zijn getroffen om de opgetreden vertraging als gevolg van technische problemen die de vliegveiligheidsproblemen beïnvloeden, te beperken, rekening houden met omstandigheden die de gevolgen van een vertraging vergroten, zoals de omstandigheid dat het door de technische problemen getroffen vliegtuig, alvorens, zoals in casu, op zijn thuisbasis terug te keren meerdere luchthavens moet aandoen waardoor accumulatie van verloren tijd kan optreden?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Ontvankelijkheid

19 De Franse regering betwist de ontvankelijkheid van het verzoek om een prejudiciële beslissing, omdat verordening nr. 261/2004 in overeenstemming met artikel 3, lid 1, onder b), ervan niet van toepassing is op het hoofdgeding, aangezien het Ecuadoraanse recht reeds voorziet in een compensatie- en bijstandsregeling voor luchtvaartpassagiers die te maken krijgen met een instapweigering, een annulering of een vertraging van hun vlucht, waarvan Van der Lans gebruik kan maken.

20 Volgens vaste rechtspraak van het Hof kan het met name slechts weigeren uitspraak te doen over een prejudiciële vraag van een nationale rechter wanneer duidelijk blijkt dat de bepaling van Unierecht waarvan het Hof om uitlegging wordt gevraagd, geen toepassing kan vinden (arrest Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, punt 19 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

21 In dat verband volgt uit artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 dat deze van toepassing is op passagiers die vanuit een derde land naar een lidstaat reizen, onder voorwaarde dat enerzijds de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een luchtvaartmaatschappij van de Europese Unie is en anderzijds die passagiers geen bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen of bijstand hebben gekregen in dat derde land.

22 Wat die eerste voorwaarde betreft, staat vast dat KLM een luchtvaartmaatschappij van de Unie is.

23 Wat de tweede voorwaarde betreft, dient te worden opgemerkt dat er een verschil bestaat tussen de verschillende taalversies van artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004. In sommige versies, met name de Tsjechische, de Duitse, de Engelse, de Italiaanse en de Nederlandse versie, worden immers respectievelijk de woorden „obdrželi”, „erhalten”, „received”, „ricevuto” en

„ontvangen” gebruikt. Die versies zouden dus zo kunnen worden gelezen dat deze verordening alleen niet van toepassing is wanneer de betrokken passagiers in het betrokken derde land daadwerkelijk bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen.

24 Andere taalversies daarentegen, met name de Spaanse („disfruten de”), de Franse („bénéficient”) en de Roemeense („beneficiat de”) versie, wekken eerder de suggestie dat verordening nr. 261/2004 van meet af aan niet van toepassing is wanneer de betrokken passagiers recht hebben op bepaalde voordelen of compensatie en bijstand in dat derde land, ongeacht of zij daadwerkelijk die voordelen of compensatie hebben ontvangen en die bijstand hebben gekregen.

25 De noodzaak van een eenvormige uitlegging van een Unierechtelijke bepaling vereist dat wanneer verschillen bestaan tussen de diverse taalversies ervan, bij de uitlegging van die bepaling wordt gelet op de context en de doelstelling van de regeling waarvan zij deel uitmaakt (zie in die zin arresten DR en TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, punt 45, en Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, punt 40).

26 In dat verband volstaat het om eraan te herinneren dat verordening nr. 261/2004, zoals duidelijk blijkt uit de overwegingen 1 en 2 ervan, beoogt een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen (zie arresten IATA en ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punt 69, en Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punt 35).

27 Ook al vereist artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004, gelezen in samenhang met dat oogmerk, weliswaar niet dat wordt aangetoond dat een betrokken passagier daadwerkelijk bepaalde voordelen of compensatie heeft ontvangen en bijstand heeft gekregen in een derde land, de enkele omstandigheid dat er gebruik van kan worden gemaakt kan toch op zichzelf niet rechtvaardigen dat die verordening niet op die passagier van toepassing is.

28 Niet kan immers worden aanvaard dat een passagier de door verordening nr. 261/2004 geboden bescherming kan worden ontnomen om de enkele reden dat hij van een bepaalde compensatie in een derde land gebruik kan maken, zonder dat is vastgesteld dat die compensatie voldoet aan het doel van de door die verordening gewaarborgde compensatie en dat de voorwaarden waaraan het recht op compensatie is onderworpen en de verschillende wijzen waarop zij kan plaatsvinden, gelijkwaardig zijn aan die waarin voornoemde verordening voorziet.

29 Op grond van de aan het Hof overgelegde stukken kan niet worden vastgesteld of het doel van de compensatie waarin het recht van het betrokken derde land voorziet, overeenkomt met dat van de compensatie die wordt gewaarborgd door verordening nr. 261/2004, noch of de voorwaarden waaraan het recht op een dergelijke compensatie is onderworpen en de verschillende wijzen waarop zij kan plaatsvinden, gelijkwaardig zijn aan die waarin deze verordening voorziet. Het is aan de verwijzende rechter om na te gaan of dit het geval is.

30 Het is dus niet uitgesloten dat de bepaling waarvan om uitlegging is verzocht, in casu van toepassing is.

31 Het verzoek om een prejudiciële beslissing moet derhalve ontvankelijk worden verklaard.

Ten gronde

32 Vooraf dient eraan te worden herinnerd dat volgens vaste rechtspraak in het kader van de bij artikel 267 VWEU ingestelde procedure van samenwerking tussen de nationale rechterlijke instanties en het Hof, het de taak van het Hof is om de nationale rechter een nuttig antwoord te geven aan de hand waarvan deze het bij hem aanhangige geding kan beslechten. Daartoe dient het Hof de voorgelegde vragen in voorkomend geval te herformuleren (zie met name arrest Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, punt 25 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

33 Rekening houdende met die rechtspraak dient het geheel van de tien vragen die de verwijzende rechter heeft gesteld aldus te worden begrepen dat hij in wezen ermee beoogt te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd, dat een technisch probleem als dat in het hoofdgeding dat zich plotseling heeft voorgedaan, niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud is ontdekt, onder het begrip „buitengewone omstandigheden" in de zin van die bepaling valt en, indien dat zo is, wat de redelijke maatregelen zijn die de luchtvaartmaatschappij moet treffen om dat probleem het hoofd te bieden.

34 In dat verband moet allereerst worden opgemerkt dat op grond van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, niet verplicht is compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 van die verordening indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs als alle redelijke maatregelen waren getroffen niet hadden kunnen worden voorkomen.

35 Vervolgens dient in herinnering te worden gebracht dat het Hof heeft gepreciseerd dat artikel 5, lid 3, restrictief moet worden uitgelegd omdat het gaat om een afwijking van het beginsel dat passagiers recht hebben op compensatie (arrest Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 20).

36 Ten slotte, wat meer in het bijzonder de technische problemen betreft waarmee een luchtvaartuig te maken krijgt, blijkt uit de rechtspraak van het Hof dat dergelijke problemen kunnen worden gerekend tot de onverwachte problemen die de vliegveiligheid kunnen beïnvloeden en die dergelijke omstandigheden kunnen opleveren. Dit neemt echter niet weg dat de omstandigheden waarin die problemen zich aandienen slechts als „buitengewoon" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 kunnen worden aangemerkt als zij verband houden met een gebeurtenis die, evenals die welke in overweging 14 van deze verordening zijn opgesomd, niet inherent is aan de normale uitoefening van de activiteiten van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen wegens de aard of de oorsprong van die gebeurtenis (zie in die zin arrest Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 23).

37 Aangezien de werking van luchtvaartuigen onvermijdelijk technische problemen met zich meebrengt, worden luchtvaartmaatschappijen in het kader van hun activiteiten gewoonlijk met dergelijke problemen geconfronteerd. In dat verband kunnen technische problemen die worden vastgesteld tijdens het onderhoud van luchtvaartuigen of die het gevolg zijn van onvolkomenheden bij een dergelijk onderhoud, op zich geen „buitengewone omstandigheden" vormen zoals bedoeld in artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 (zie in die zin arrest Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punten 24 en 25).

38 Desalniettemin kan bij sommige technische problemen sprake zijn van buitengewone omstandigheden. Dit is met name het geval 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 worden beschadigd door sabotage of terrorisme (zie in die zin arrest Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 26).

39 In casu verklaart KLM, hetgeen echter door de verwijzende rechter moet worden nagegaan, dat het technische probleem in het hoofdgeding bestaat uit een storing van de motor van het betrokken vliegtuig door de gebrekkigheid van sommige onderdelen ervan die niet over hun gemiddelde levensduur heen waren en ten aanzien waarvan de fabrikant er niet op heeft gewezen dat zich mankementen kunnen voordoen wanneer de onderdelen een bepaalde levensduur hebben bereikt.

40 In dit verband blijkt allereerst, zoals volgt uit het vorige punt van dit arrest, dat een dergelijk technisch probleem slechts op één specifiek luchtvaartuig betrekking heeft. Daarnaast blijkt nergens uit de stukken waarover het Hof beschikt dat de fabrikant van de toestellen waaruit de vloot van de betrokken luchtvaartmaatschappij is samengesteld, of een bevoegde autoriteit, heeft bekendgemaakt

dat niet alleen in het bijzonder dit luchtvaartuig, maar ook andere luchtvaartuigen van die vloot, een verborgen fabricagefout hebben vertoond die gevolgen heeft voor de vliegveiligheid, hetgeen in ieder geval dient te worden nagegaan door de verwijzende rechter. Mocht dit inderdaad het geval zijn, dan zou het in de rechtspraak vermelde geval dat in punt 38 van dit arrest is aangehaald, in casu geen toepassing vinden.

41 Voorts dient ten eerste te worden opgemerkt dat een storing zoals in het hoofdgeding, die wordt veroorzaakt door een voortijdig defect van sommige onderdelen van het luchtvaartuig, inderdaad een onverwachte gebeurtenis vormt. Desalniettemin blijft een dergelijke storing wezenlijk verbonden met het zeer complexe systeem voor de werking van het toestel, dat door de luchtvaartmaatschappij onder, met name meteorologisch, vaak moeilijke en zelfs extreme omstandigheden wordt gebruikt, en is het voorts zo dat geen enkel onderdeel van een luchtvaartuig onverslijtbaar is.

42 Derhalve moet worden aangenomen dat in het kader van de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij die onverwachte gebeurtenis inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij, omdat die luchtvaartmaatschappij gewoonlijk met dit soort onverwachte technische problemen wordt geconfronteerd.

43 Ten tweede kan de betrokken luchtvaartmaatschappij daadwerkelijk invloed uitoefenen op het voorkomen van een dergelijke storing of de benodigde reparatie, daaronder begrepen de vervanging van een onderdeel dat voortijdig defect is geraakt, aangezien de luchtvaartmaatschappij dient te zorgen voor het onderhoud en het goed functioneren van de luchtvaartuigen die zij voor haar economische activiteiten gebruikt.

44 Bijgevolg kan een technisch probleem als dat in het hoofdgeding niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 vallen.

45 Ten slotte moet er tevens op worden gewezen dat, zelfs als onder sommige omstandigheden een luchtvaartmaatschappij meent zich te kunnen beroepen op het falen van de fabrikant van bepaalde defecte onderdelen, het eerste oogmerk van verordening nr. 261/2004, dat beoogt een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, en de aan artikel 5, lid 3, van deze verordening te geven restrictieve uitlegging eraan in de weg staan dat de luchtvaartmaatschappij haar eventuele weigering om compensatie te betalen aan passagiers die met ernstig ongemak te maken hebben gehad, kan rechtvaardigen met een beroep op het feit dat er sprake is van een „buitengewone omstandigheid”.

46 In dit verband dient in herinnering te worden gebracht dat de nakoming van de verplichtingen op grond van verordening nr. 261/2004 de mogelijkheid voor de luchtvaartmaatschappij om van eenieder die de vertraging heeft veroorzaakt, ook van derden, schadevergoeding te vorderen onverlet laat, zoals artikel 13 van deze verordening bepaalt. Deze schadevergoeding kan de financiële lasten die de luchtvaartmaatschappij als gevolg van die verplichtingen draagt, dus gedeeltelijk of zelfs geheel compenseren (arrest Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 68 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

47 Het valt niet van meet af aan uit te sluiten dat artikel 13 van verordening nr. 261/2004 kan worden ingeroepen en toegepast jegens een aansprakelijke fabrikant teneinde de financiële lasten die een luchtvaartmaatschappij als gevolg van haar uit deze verordening voortvloeiende verplichtingen draagt, gedeeltelijk of zelfs geheel te compenseren.

48 Aangezien een technisch probleem als dat in het hoofdgeding niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” valt, hoeft geen uitspraak te worden gedaan over de redelijke maatregelen die de luchtvaartmaatschappij op grond van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 had moeten treffen om het probleem het hoofd te bieden.

49 Gelet op een en ander moet op de gestelde vragen worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een technisch probleem als dat in het hoofdgeding dat zich plotseling heeft voorgedaan, niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud is ontdekt, niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden" in de zin van deze bepaling valt.

Kosten

50 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 (Negende 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 een technisch probleem als dat in het hoofdgeding dat zich plotseling heeft voorgedaan, niet aan gebrekkig onderhoud is toe te schrijven en evenmin tijdens een regulier onderhoud is ontdekt, niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden" in de zin van deze bepaling valt.

ondertekeningen