



Jurisprudentie

ARREST VAN HET HOF (Achtste kamer)

12 maart 2020*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikelen 5 en 7 – Recht op compensatie bij vertraging of annulering van vluchten – Recht om meermaals compensatie te ontvangen ingeval niet enkel in het kader van de oorspronkelijke boeking maar ook in het kader van de daaropvolgende boeking van een andere vlucht vertraging optreedt of annulering plaatsvindt – Omvang – Vrijstelling van de verplichting tot compensatie – Begrip ‚buitengewone omstandigheden’ – ‚On-condition’-onderdeel – Technische defecten die inherent zijn aan het onderhoud van een vliegtuig”

In zaak C-832/18,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Helsingin hovioikeus (rechter in tweede aanleg Helsinki, Finland) bij beslissing van 20 december 2018, ingekomen bij het Hof op 21 december 2018, in de procedure

A e.a.

tegen

Finnair Oyj,

wijst

HET HOF (Achtste kamer),

samengesteld als volgt: L. S. Rossi, kamerpresident, J. Malenovský (rapporteur) en F. Biltgen, rechters,

advocaat-generaal: E. Tanchev,

griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

- Finnair Oyj, vertegenwoordigd door T. Väätäinen, asianajaja,
- de Finse regering, vertegenwoordigd door J. Heliskoski als gemachtigde,
- de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller, M. Hellmann en A. Berg als gemachtigden,
- de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door G. Natale, avvocato dello Stato,

* Procestaal: Fins.

- de Oostenrijkse regering, aanvankelijk vertegenwoordigd door J. Schmoll en G. Hesse, vervolgens door J. Schmoll als gemachtigden,
 - de Europese Commissie, vertegenwoordigd door N. Yerrell en I. Koskinen 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 de artikelen 5 en 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB 2004, L 46, blz. 1, met rectificatie in PB 2006, L 365, blz. 89).
- 2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen acht luchtreizigers en de luchtvaartmaatschappij Finnair Oyj over een verzoek om compensatie wegens vertraging van een door Finnair aangeboden andere vlucht.

Toepasselijke bepalingen

- 3 De overwegingen 1, 2 en 12 tot en met 15 van verordening nr. 261/2004 luiden als volgt:
 - „(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 eveneens 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.
 - (13) Passagiers van wie de vlucht geannuleerd wordt, moeten hun tickets terugbetaald kunnen krijgen of onder bevredigende voorwaarden een andere vlucht naar hun bestemming krijgen, en moeten tijdens het wachten op een latere vlucht voldoende worden verzorgd.
 - (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

onstabieleit, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

(15) Er dient te worden geacht sprake te zijn van buitengewone omstandigheden wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag een langdurige vertraging, een vertraging van een nacht of de annulering van één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt, ook al heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen geleverd om de vertragingen of annuleringen te voorkomen.”

4 Artikel 2, onder 1), van verordening nr. 261/2004 bepaalt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

l) ‚annulering’: het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt.”

5 Artikel 3, leden 1 en 2, van die verordening luidt:

„1. Deze verordening is van toepassing

- a) op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is;
- 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.

2. Lid 1 is van toepassing op voorwaarde dat de passagiers

- a) een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie hebben en zich – behalve in geval van annulering als bedoeld in artikel 5 – bij de incheckbalie melden,
 - zoals bepaald en op de tijd die van tevoren door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een erkend reisbureau schriftelijk (waaronder via elektronische weg) is aangegeven,of, indien er geen tijd wordt aangegeven,
 - uiterlijk 45 minuten voor de gepubliceerde vertrektijd, of
- b) door een luchtvaartmaatschappij of touroperator van de vlucht waarvoor zij een boeking hadden, zijn overgeplaatst naar een andere vlucht, ongeacht de reden.”

6 Artikel 5 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Annulering”, is als volgt verwoord:

„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, onder 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, onder b), en artikel 9, lid 1, onder 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 ten minste 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.

2. Wanneer de passagiers wordt meegedeeld dat de vlucht is geannuleerd, wordt uitgelegd welk alternatief vervoer er voorhanden is.

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.

4. De bewijslast inzake het al of niet melden van de annulering van de vlucht aan de passagier en het tijdstip waarop dat geschiedt, ligt bij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.”

7 Artikel 7 van die verordening, met als opschrift „Recht op compensatie”, luidt:

„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).”

8 Artikel 8, lid 1, van die verordening is als volgt verwoord:

„Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers de keuze tussen:

- a) – volledige terugbetaling van het ticket binnen zeven dagen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7, lid 3, tegen de prijs waarvoor het gekocht was, voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn gemaakt en voor het gedeelte en de gedeelten die reeds zijn gemaakt indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier geen zin meer heeft, alsmede in voorkomend geval,
 - een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt bij de eerste gelegenheid;
- b) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid; of
- c) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.”

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

- 9 Verzoekers in het hoofdgeding hebben bij Finnair een rechtstreekse vlucht geboekt van Helsinki (Finland) naar Singapore.
- 10 Deze vlucht was gepland op 11 oktober 2013 om 23.55 uur. Zij is evenwel geannuleerd wegens een technisch probleem aan boord.
- 11 Nadat verzoekers in het hoofdgeding het aanbod van Finnair hadden aanvaard, is hun ticket omgeboekt naar de vlucht van Helsinki naar Singapore via Chongqing (China), waarvan het vertrek was gepland op de volgende dag – namelijk op 12 oktober 2013 – om 17.40 uur, en de aankomst in Singapore was gepland op 13 oktober om 17.25 uur.
- 12 Finnair was de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in het kader van het alternatieve reisplan (hierna ook: „andere vlucht”) Helsinki-Chongqing-Singapore uitvoerde.
- 13 Wegens een defect aan de stuurbekrachtiging van het roer van het betreffende vliegtuig, was hun andere vlucht evenwel vertraagd. Daardoor zijn zij in Singapore aangekomen op 14 oktober 2013 om 00.15 uur.
- 14 Verzoekers in het hoofdgeding hebben bij de Helsingin käräjäoikeus (rechter in eerste aanleg Helsinki, Finland) een vordering ingesteld strekkende tot veroordeling van de luchtvaartmaatschappij tot betaling van 600 EUR aan iedere verzoeker, vermeerderd met rente, wegens annulering van de oorspronkelijke

vlucht Helsinki-Singapore. Voorts hebben zij verzocht Finnair tevens te veroordelen tot betaling van 600 EUR aan iedere verzoeker, vermeerderd met rente, wegens vertraging van meer dan drie uur bij aankomst van de vlucht Helsinki-Chongqing-Singapore in het kader van hun alternatieve reisplan.

- 15 Finnair heeft aan iedere verzoeker in het hoofdgeding een compensatie van 600 EUR toegekend wegens annulering van de oorspronkelijke vlucht Helsinki-Singapore. De maatschappij heeft daarentegen geweigerd hun tweede verzoek om compensatie in te willigen. Volgens Finnair was dit verzoek ongegrond, omdat verordening nr. 261/2004 een luchtvaartmaatschappij niet verplicht om aan de passagier wiens vlucht werd geannuleerd compensatie te betalen bij vertraging van de andere vlucht die hem vervolgens is aangeboden. Bovendien heeft Finnair aangevoerd dat de door verzoekers in het hoofdgeding aanvaarde andere vlucht was vertraagd als gevolg van buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van die verordening.
- 16 Bij vonnis van 21 juni 2017 heeft de Helsingin käräjäoikeus de door verzoekers in het hoofdgeding ingestelde vorderingen tot compensatie wegens vertraging van de andere vlucht afgewezen, op grond dat verordening nr. 261/2004 geen recht gaf op compensatie om die reden. Derhalve heeft deze rechter zich niet uitgesproken over de vraag of het technische defect dat de vertraging van de andere vlucht veroorzaakte, een buitengewone omstandigheid in de zin van artikel 5, lid 3, van die verordening vormde.
- 17 Verzoekers in het hoofdgeding hebben bij de Helsingin hovioikeus (rechter in tweede aanleg Helsinki, Finland) hoger beroep ingesteld tegen dat vonnis en gevorderd dat Finnair wordt veroordeeld tot betaling van een compensatie van 600 EUR aan iedere verzoeker, vermeerderd met rente, wegens vertraging van de vlucht Helsinki-Chongqing-Singapore.
- 18 Finnair heeft verzocht om verwerping van het hoger beroep op grond dat, ten eerste, verzoekers in het hoofdgeding geen aanspraak konden maken op een tweede compensatie op grond van verordening nr. 261/2004 en, ten tweede, de andere vlucht was vertraagd als gevolg van „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze verordening. Zij betoogt dat een van de drie stuurbevestigingen van het roer van het vliegtuig dat deze vlucht uitvoerde defect was, en preciseert dienaangaande dat dit vliegtuig een Airbus A330 was, waarvan de fabrikant had bekendgemaakt (*technical follow-up*) dat verschillende toestellen van dit type een verborgen fabricage- of planfout vertoonden die gevolgen had voor de stuurbevestiging van het roer. Voorts is de stuurbevestiging van het roer een „on-condition”-onderdeel, dat slechts wordt vervangen door een nieuw onderdeel indien het vorige onderdeel defect is.
- 19 Tegen deze achtergrond heeft de Helsingin hovioikeus de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:
 - „1) Dient verordening nr. 261/2004 aldus te worden uitgelegd dat een luchtreiziger een tweede keer recht heeft op compensatie in de zin van artikel 7, lid 1, wanneer hij compensatie heeft gekregen wegens een geannuleerde vlucht en de luchtvaartmaatschappij die de andere vlucht uitvoert, dezelfde is als de luchtvaartmaatschappij die de geannuleerde vlucht zou uitvoeren, en ook de andere vlucht ten opzichte van de geplande aankomsttijd een aantal uur vertraging heeft opgelopen dat recht geeft op compensatie?
 - 2) Indien de eerste vraag bevestigend wordt beantwoord, kan de luchtvaartmaatschappij zich dan beroepen op buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, wanneer na een technische ‚follow-up’-melding van de fabrikant van het vliegtuig met betrekking tot de reeds in gebruik zijnde vliegtuigen, het onderdeel waarop deze melding betrekking heeft in feite wordt behandeld als een ‚on-condition’-onderdeel, dat wil zeggen een onderdeel dat wordt gebruikt totdat het defect is, en de luchtvaartmaatschappij zich op de vervanging van het betrokken onderdeel had voorbereid door voortdurend een reserveonderdeel beschikbaar te houden?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag

- 20 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of verordening nr. 261/2004, en met name artikel 7, lid 1, ervan, aldus moet worden uitgelegd dat een luchtreiziger die compensatie heeft verkregen wegens annulering van een vlucht en de hem aangeboden andere vlucht heeft aanvaard, aanspraak kan maken op compensatie wegens vertraging van de andere vlucht, wanneer de vertraging lang genoeg heeft geduurd om recht te geven op compensatie en de luchtvaartmaatschappij die de andere vlucht uitvoert dezelfde is als de luchtvaartmaatschappij van de geannuleerde vlucht.
- 21 In dit verband dient om te beginnen in herinnering te worden gebracht dat in geval van annulering van een vlucht de betrokken passagiers van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert overeenkomstig artikel 5, lid 1, onder a), juncto artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004 de keuze krijgen tussen drie verschillende vormen van bijstand, te weten ofwel de terugbetaling van het ticket, alsmede in voorkomend geval een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt, ofwel een andere vlucht naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid, ofwel een dergelijke andere vlucht op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.
- 22 In het hoofdgeding heeft Finnair na de annulering van de door de betrokken passagiers geboekte vlucht aan hen compensatie betaald op grond van artikel 7 van verordening nr. 261/2004 en hun overeenkomstig artikel 8, lid 1, van deze verordening een aanbod voor een andere vlucht gedaan, dat zij hebben aanvaard. Wegens een technisch defect van het vliegtuig waarmee de andere vlucht is uitgevoerd, hebben zij hun eindbestemming echter bereikt met een vertraging van meer dan zes uur ten opzichte van de aankomsttijd in het aanbod dat zij hadden aanvaard.
- 23 Het Hof heeft geoordeeld dat passagiers van een vertraagde vlucht moeten worden beschouwd als houders van een recht op compensatie als bedoeld in artikel 5, lid 1, onder c), juncto artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004, wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken (zie in die zin arresten van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*, C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 61, en 23 oktober 2012, *Nelson e.a.*, C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 38).
- 24 In een zaak als in het hoofdgeding rijst bijgevolg de vraag of het in het vorige punt bedoelde recht op compensatie voor passagiers van vertraagde vluchten ook kan worden ingeroepen door passagiers die na de annulering van hun vlucht, waarvoor zij compensatie hebben ontvangen, een door de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004 aangeboden andere vlucht hebben aanvaard en hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij geplande aankomsttijd voor deze andere vlucht hebben bereikt.
- 25 In dit verband moet worden opgemerkt dat artikel 3 van verordening nr. 261/2004, dat de werkingssfeer van deze verordening afbakt, in lid 2 bepaalt dat zij van toepassing is op voorwaarde dat de passagiers een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie hebben, of door de luchtvaartmaatschappij of touroperator van de vlucht waarvoor zij een boeking hadden, zijn overgeplaatst naar een andere vlucht, ongeacht de reden.
- 26 Uit die bepaling vloeit voort dat verordening nr. 261/2004 onder meer van toepassing is op een situatie waarin een luchtreiziger na de annulering van zijn geboekte vlucht, door de luchtvaartmaatschappij is overgeplaatst naar een andere vlucht naar zijn eindbestemming.
- 27 Vastgesteld moet worden dat verordening nr. 261/2004 geen enkele bepaling bevat die ertoe strekt de rechten te beperken van passagiers die zijn overgeplaatst naar een andere vlucht, zoals het geval is in het hoofdgeding, daaronder begrepen een mogelijke beperking van hun recht op compensatie.

- 28 Hieruit volgt dat volgens de in punt 23 van dit arrest aangehaalde rechtspraak de luchtreiziger die na aanvaarding van de andere vlucht die door de luchtvaartmaatschappij was aangeboden nadat zijn vlucht was geannuleerd, zijn eindbestemming drie of meer uur na de door deze luchtvaartmaatschappij aanvankelijk geplande aankomsttijd voor de andere vlucht heeft bereikt, recht heeft op compensatie.
- 29 Deze uitlegging vindt in het bijzonder steun in twee andere overwegingen.
- 30 Ten eerste blijkt uit overweging 2 van verordening nr. 261/2004 dat deze verordening tot doel heeft het hoofd te bieden aan de ernstige moeilijkheden en het ernstige ongemak die instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten met zich meebrengen.
- 31 Passagiers die zijn geconfronteerd met annuleringen of langdurige vertraging, zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde zijn, hebben dergelijk ernstig ongemak ondervonden, zowel als gevolg van de annulering van hun oorspronkelijk geboekte vlucht als nadien, wegens de langdurige vertraging van hun andere vlucht. Derhalve is het in overeenstemming met het doel om het hoofd te bieden aan dit ernstige ongemak, om aan die passagiers een recht toe te kennen op compensatie wegens elk van die opeenvolgende ongemakken.
- 32 Ten tweede zou in die situatie, gesteld dat de luchtvaartmaatschappij niet verplicht was om de betrokken passagiers onder de gestelde voorwaarden compensatie toe te kennen, de niet-nakoming van de krachtens artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004 op haar rustende bijstandsplicht zonder gevolgen blijven. Aangezien de verplichting om compensatie toe te kennen die vervoerder er ongetwijfeld toe aanzet om die bijstand daadwerkelijk te bieden, zou het ontbreken van dergelijke gevolgen ertoe leiden dat de eerbiediging van het recht van passagiers op een andere vlucht in het gedrang komt, hetgeen indruist tegen de in overweging 1 van de verordening genoemde doelstelling van een hoog niveau van bescherming.
- 33 Gelet op een en ander dient op de eerste vraag te worden geantwoord dat verordening nr. 261/2004, en met name artikel 7, lid 1, ervan, aldus moet worden uitgelegd dat een luchtreiziger die compensatie heeft verkregen wegens annulering van een vlucht en de hem aangeboden andere vlucht heeft aanvaard, aanspraak kan maken op compensatie wegens vertraging van de andere vlucht, wanneer de vertraging lang genoeg heeft geduurd om recht te geven op compensatie en de luchtvaartmaatschappij die de andere vlucht uitvoert dezelfde is als de luchtvaartmaatschappij van de geannuleerde vlucht.

Tweede vraag

- 34 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij zich, om zich te bevrijden van haar verplichting tot compensatie, kan beroepen op „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling in verband met een defect aan een „on-condition”-onderdeel, dat wil zeggen een onderdeel dat slechts wordt vervangen indien het vorige onderdeel uitvalt, wanneer zij voortdurend een reserveonderdeel in voorraad houdt.
- 35 Om te beginnen moet worden opgemerkt dat het Hof weliswaar noodzakelijkerwijs rekening houdt met het feitelijke en het rechtskader van het hoofdgeding zoals dat door de verwijzende rechterlijke instantie is omschreven in haar verzoek om een prejudiciële beslissing, maar het Unierecht niet zelf toepast op dit geding, zoals in punt 11 van zijn aanbevelingen aan de nationale rechterlijke instanties over het aanhangig maken van prejudiciële procedures (PB 2018, C 257, blz. 1) in herinnering is gebracht. Wanneer het Hof zich uitsprekt over de uitlegging of de geldigheid van het Unierecht, tracht het een antwoord te geven dat nuttig is voor de beslechting van het hoofdgeding, maar het staat aan de verwijzende rechterlijke instantie om daaruit de concrete gevolgen te trekken.

- 36 In het licht van die aanbevelingen zal het Hof trachten de verwijzende rechter de gegevens te verschaffen die nuttig zijn voor de beslechting van het bij hem aanhangige geding.
- 37 In dit verband zij eraan herinnerd dat volgens artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van de overwegingen 14 en 15 ervan, de luchtvaartmaatschappij – in afwijking van lid 1 van voornoemd artikel – van de krachtens artikel 7 van deze verordening op haar rustende verplichting tot compensatie van de passagiers wordt bevrijd indien zij kan aantonen dat de annulering of de vertraging bij aankomst van drie uur of meer het gevolg is van „buitengewone omstandigheden” die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden of, ingeval een dergelijke omstandigheid zich voordoet, dat zij met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen om te voorkomen dat deze zou leiden tot annulering of langdurige vertraging van de betreffende vlucht (arrest van 26 juni 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punt 15 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 38 Volgens vaste rechtspraak kunnen als „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 worden aangemerkt gebeurtenissen die naar hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en waar deze geen daadwerkelijke invloed op kan uitoefenen, waarbij die twee voorwaarden cumulatief zijn (arresten van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 20, en 26 juni 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punt 16).
- 39 Technische defecten die inherent zijn aan het onderhoud van luchtvaartuigen kunnen in beginsel op zich evenwel geen „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 vormen (zie in die zin arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 25).
- 40 Het Hof heeft immers geoordeeld dat luchtvaartmaatschappijen, gelet op de bijzondere omstandigheden waarin het luchtvervoer plaatsvindt en de technische complexiteit van luchtvaartuigen, regelmatig worden geconfronteerd met dergelijke defecten (arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 22 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 41 Meer in het bijzonder vormt een voortijdig, zelfs onverwacht, defect van sommige onderdelen van een luchtvaartuig geen buitengewone omstandigheid, aangezien dit defect in beginsel wezenlijk verbonden is met het systeem voor de werking van het luchtvaartuig (zie in die zin arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 21 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 42 Overeenkomstig de in punt 38 van het onderhavige arrest in herinnering gebrachte rechtspraak van het Hof vormt het defect van een „on-condition”-onderdeel, zoals in het hoofdgeding aan de orde is, op de vervanging waarvan de luchtvaartmaatschappij zich had voorbereid door voortdurend een reserveonderdeel in voorraad te houden, een gebeurtenis die naar haar aard of oorsprong inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij in kwestie en waarop deze daadwerkelijk invloed kan uitoefenen, tenzij dat defect niet wezenlijk verbonden is met het systeem voor de werking van het luchtvaartuig, hetgeen de nationale rechter moet nagaan.
- 43 Gelet op een en ander dient op de tweede vraag te worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij zich, om zich te bevrijden van haar verplichting tot compensatie, niet kan beroepen op „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling in verband met een defect van een „on-condition”-onderdeel, dat wil zeggen een onderdeel dat slechts wordt vervangen indien het vorige onderdeel uitvalt, zelfs indien zij voortdurend een reserveonderdeel in voorraad houdt, tenzij een dergelijk defect – hetgeen de nationale rechter moet nagaan – een gebeurtenis vormt die naar haar aard of oorsprong niet inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de

luchtvaartmaatschappij in kwestie en waarop deze niet daadwerkelijk invloed kan uitoefenen, met dien verstande dat wanneer dat defect in beginsel wezenlijk verbonden is met het systeem voor de werking van het luchtvaartuig, het niet als een dergelijke gebeurtenis kan worden beschouwd.

Kosten

- ⁴⁴ Ten aanzien van de partijen in het hoofdgeding is de procedure als een aldaar gerezen incident te beschouwen, zodat de verwijzende rechter over de kosten heeft te beslissen. De door anderen wegens indiening van hun opmerkingen bij het Hof gemaakte kosten komen niet voor vergoeding in aanmerking.

Het Hof (Achtste kamer) verklaart voor recht:

- 1) **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, en met name artikel 7, lid 1, ervan, moet aldus worden uitgelegd dat een luchtreiziger die compensatie heeft verkregen wegens annulering van een vlucht en de hem aangeboden andere vlucht heeft aanvaard, aanspraak kan maken op compensatie wegens vertraging van de andere vlucht, wanneer de vertraging lang genoeg heeft geduurd om recht te geven op compensatie en de luchtvaartmaatschappij die de andere vlucht uitvoert dezelfde is als de luchtvaartmaatschappij van de geannuleerde vlucht.**
- 2) **Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 moet aldus worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij zich, om zich te bevrijden van haar verplichting tot compensatie, niet kan beroepen op „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling in verband met een defect van een „on-condition”-onderdeel, dat wil zeggen een onderdeel dat slechts wordt vervangen indien het vorige onderdeel uitvalt, zelfs indien zij voortdurend een reserveonderdeel in voorraad houdt, tenzij een dergelijk defect – hetgeen de nationale rechter moet nagaan – een gebeurtenis vormt die naar haar aard of oorsprong niet inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de luchtvaartmaatschappij in kwestie en waarop deze niet daadwerkelijk invloed kan uitoefenen, met dien verstande dat wanneer dat defect in beginsel wezenlijk verbonden is met het systeem voor de werking van het luchtvaartuig, het niet als een dergelijke gebeurtenis kan worden beschouwd.**

ondertekeningen