

ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

19 november 2009\*

In de gevoegde zaken C-402/07 en C-432/07,

betreffende verzoeken om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door het Bundesgerichtshof (Duitsland) en het Handelsgericht Wien (Oostenrijk) bij beslissingen van 17 juli en 26 juni 2007, ingekomen bij het Hof op 30 augustus en 18 september 2007, in de procedures

**Christopher Sturgeon,**

**Gabriel Sturgeon,**

**Alana Sturgeon**

tegen

**Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),**

\* Procestaal: Duits.

en

**Stefan Böck,**

**Cornelia Lepuschitz**

tegen

**Air France SA (C-432/07),**

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, president van de Derde kamer, waarnemend voor de president van de Vierde kamer, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis en J. Malenovský (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: E. Sharpston,  
griffier: R. Şereş, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 24 september 2008,

gelet op de opmerkingen van:

- C. Sturgeon, G. Sturgeon en A. Sturgeon, vertegenwoordigd door R. Schmid, Rechtsanwalt,
  
- Böck en Lepuschitz, vertegenwoordigd door M. Wukoschitz, Rechtsanwalt,
  
- Condor Flugdienst GmbH, vertegenwoordigd door C. Marko en C. Döring, Rechtsanwälte,
  
- Air France SA, vertegenwoordigd door O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,
  
- de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door E. Riedl als gemachtigde,
  
- de Griekse regering, vertegenwoordigd door S. Chala en D. Tsagkaraki als gemachtigden,
  
- de Franse regering, vertegenwoordigd door G. de Bergues en A. Hare als gemachtigden,

- de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door I. M. Braguglia als gemachtigde, bijgestaan door W. Ferrante, avvocato dello Stato,
  
- de Poolse regering, vertegenwoordigd door M. Dowgiewicz als gemachtigde,
  
- de Zweedse regering, vertegenwoordigd door A. Falk als gemachtigde,
  
- de regering van het Verenigd Koninkrijk, vertegenwoordigd door T. Harris als gemachtigde, bijgestaan door D. Beard, barrister,
  
- de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door R. Vidal-Puig en P. Dejmek als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 2 juli 2009,

het navolgende

## Arrest

- 1 De verzoeken om een prejudiciële beslissing betreffen de uitlegging van de artikelen 2, sub l, 5, 6 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 L 46, blz. 1).
  
- 2 Deze verzoeken zijn ingediend in gedingen tussen Sturgeon en zijn gezin (hierna: „de Sturgeons”) en luchtvaartmaatschappij Condor Flugdienst GmbH (hierna: „Condor”) (C-402/07) en tussen Böck en Lepuschitz en luchtvaartmaatschappij Air France SA (hierna: „Air France”) (C-432/07), betreffende de weigering van deze luchtvaartmaatschappijen om deze passagiers, die respectievelijk 25 en 22 uur na de geplande aankomsttijd op de luchthaven van bestemming zijn gearriveerd, te compenseren.

## Toepasselijke bepalingen

- 3 De punten 1 tot en met 4 van de considerans 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.
  
- (3) Hoewel verordening (EEG) nr. 295/91 van de Raad van 4 februari 1991 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering in het geregeld luchtvervoer [(PB L 36, blz. 5)] een minimum aan bescherming voor de passagiers heeft gecreëerd, blijft het aantal passagiers aan wie tegen hun wil de toegang tot een vlucht wordt geweigerd te hoog, evenals het aantal passagiers dat wordt getroffen door annuleringen zonder voorafgaande waarschuwing en door langdurige vertragingen.
  
- (4) De Gemeenschap dient derhalve de bij die verordening vastgestelde beschermingsnormen te verhogen, teneinde de rechten van de passagier uit te breiden en ervoor te zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen onder geharmoniseerde voorwaarden hun bedrijf uitoefenen op een geliberaliseerde markt.”

4 Punt 15 van de considerans van verordening nr. 261/2004 luidt als volgt:

„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.”

5 Artikel 2 van de verordening, „Definities”, 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.”

6 Artikel 5 van de verordening, „Annulering”, luidt als volgt:

„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;

[...]

- c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, tenzij

[...]

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

[...]

3. Een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert, is niet verplicht compensatie te betalen als bedoeld in artikel 7 indien zij kan aantonen dat de annulering het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden.

[...]”



7 Artikel 6 van verordening nr. 261/2004, „Vertraging”, luidt als volgt:

„1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs kan verwachten dat een vlucht een vertraging tot na de geplande vertrektijd oploopt, en wel

- a) van twee uur of meer voor alle vluchten van 1 500 km of minder,
- b) van drie uur of meer 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) van vier uur of meer voor alle vluchten die niet onder a of b vallen,

wordt de passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, bijstand geboden als bedoeld in

- i) artikel 9, lid 1, sub a, en artikel 9, lid 2, en
- ii) artikel 9, lid 1, sub b, en artikel 9, lid 1, sub c, in geval de vertrektijd, naar redelijkerwijs wordt verwacht, ten vroegste daags na de geplande vertrektijd is, en

iii) artikel 8, lid 1, sub a, in geval van een vertraging van ten minste vijf uur.

2. In ieder geval volgt de aanbieding van de bijstand binnen de in dit artikel voor iedere vluchtafstand bepaalde tijdspanne.”

8 Artikel 7 van de verordening, „Recht op compensatie”, bepaalt:

„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.

[...]"

- 9 Artikel 8, lid 1 van de verordening bepaalt dat wanneer naar dit artikel wordt verwezen, de passagiers de keuze krijgen tussen terugbetaling van het ticket en een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt (lid 1, sub a), of een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming (lid 1, sub b en c).

- 10 Volgens artikel 9 van verordening nr. 261/2004 krijgen de passagiers, wanneer naar dit artikel wordt verwezen, gratis maaltijden en verfrissingen (artikel 9, lid 1, sub a), hotelaccommodatie en vervoer naar de plaats van de accommodatie (artikel 9, lid 1, sub b en c), alsook de mogelijkheid twee gratis telefoongesprekken te verrichten of twee gratis telex-, fax- of e-mailberichten te verzenden (artikel 9, lid 2).

## **Hoofdgedingen en prejudiciële vragen**

### *Zaak C-402/07*

- 11 De Sturgeons hebben bij Condor een retourvlucht van Frankfurt-am-Main (Duitsland) naar Toronto (Canada) geboekt.
- 12 Het tijdstip van vertrek van de terugvlucht van Toronto naar Frankfurt-am-Main was vastgesteld op 9 juli 2005 om 16 uur 20. Na het inchecken werd de passagiers van deze vlucht meegedeeld dat deze werd geannuleerd, zoals ook te lezen stond op het vertrekbord van de luchthaven. Zij hebben hun bagage teruggenomen en zijn vervolgens naar een hotel gebracht, waar zij hebben overnacht. De volgende dag hebben zij bij de balie van een andere luchtvaartmaatschappij ingecheckt voor een vlucht waarvan het nummer overeenkwam met die van de boeking. Condor heeft voor de betrokken dag geen nieuwe vlucht met hetzelfde vluchtnummer gepland. De passagiers kregen andere zitplaatsen dan die welke hun de dag ervoor waren toegewezen. Zij werden ook niet op een door een andere maatschappij geplande vlucht overgeboekt. De betrokken vlucht is in Frankfurt-am-Main aangekomen op 11 juli 2005 tegen 7 uur, ongeveer 25 uur later dan gepland.

- 13 De Sturgeons waren van mening dat, gelet op al deze omstandigheden, in het bijzonder de vertraging van meer dan 25 uur, geen sprake was van vertraging maar van annulering van de vlucht.
- 14 De Sturgeons hebben bij het Amtsgericht Rüsselsheim (Duitsland) beroep tegen Condor ingesteld. Zij vorderden een compensatie van 600 EUR per persoon, alsook schadevergoeding, aangezien de geleden schade volgens hen niet voortvloeide uit een vertraging, maar uit een annulering van de vlucht.
- 15 Volgens Condor diende de aldus ingediende vordering te worden afgewezen, aangezien er sprake was van een vertraging en niet van een annulering van de betrokken vlucht. Nadat zij in de precontentieuze fase een orkaan in de Caraïbische Zee als verklaring voor deze vertraging had aangevoerd, gaf zij in de procedure voor de rechter technische defecten aan het vliegtuig en ziekte van de bemanning als oorzaken op.
- 16 Het Amtsgericht Rüsselsheim oordeelde dat de vlucht vertraagd was en niet was geannuleerd, en heeft de vordering tot compensatie van de Sturgeons dan ook afgewezen. Dezen hebben tegen deze beslissing hoger beroep ingesteld bij het Landgericht Darmstadt, dat het in eerste aanleg gewezen vonnis heeft bevestigd.
- 17 De Sturgeons hebben daarop bij het Bundesgerichtshof beroep tot „Revision” ingesteld.

18 Aangezien het Bundesgerichtshof van oordeel is dat de uitkomst van het geding afhangt van de uitlegging van de artikelen 2, sub 1, en 5, lid 1, sub c, van verordening nr. 261/2004, heeft het de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

- „1) Is voor de uitlegging van het begrip ‚annulering‘ bepalend dat de oorspronkelijke vluchtplanning wordt opgegeven, zodat er bij een vertraging, ongeacht de duur ervan, geen sprake is van annulering indien de luchtvaartmaatschappij de planning van de oorspronkelijke vlucht niet opgeeft?
- 2) Indien de eerste vraag ontkennend wordt beantwoord: onder welke omstandigheden is bij een vertraging van de geplande vlucht niet langer sprake van een vertraging, maar van annulering? Is de duur van de vertraging daarbij bepalend?”

*Zaak C-432/07*

19 Böck en Lepuschitz boekten bij Air France een reguliere retourvlucht van Wenen (Oostenrijk) naar Mexico City (Mexico) via Parijs (Frankrijk).

20 Het tijdstip van vertrek van de vlucht Mexico City-Parijs die Böck en Lepuschitz moesten nemen, was vastgesteld op 7 maart 2005 om 21 uur 30. Bij het inchecken werd de betrokkenen nog vóór de eigenlijke incheckprocedure begon, onmiddellijk meegedeeld dat hun vlucht was geannuleerd. Deze annulering was het gevolg van een wijziging van de dienstregeling op de lijn tussen Mexico City en Parijs ten gevolge van een technisch defect aan een toestel dat de verbinding tussen Parijs en Mexico City diende te verzekeren en van de verplichting van het boordpersoneel om de wettelijk voorgeschreven rusttijden te respecteren.

- 21 Om vroeger ter bestemming aan te komen, aanvaardden Böck en Lepuschitz het aanbod van Air France om een vlucht van luchtvaartmaatschappij Continental Airlines te nemen, waarvan het vertrek was gepland voor de volgende dag, 8 maart 2005, om 12 uur 20. Hun tickets werden eerst geannuleerd, voordat hun nieuwe tickets werden overhandigd aan het loket van deze laatste maatschappij.
- 22 De overige passagiers van deze vlucht Mexico City-Parijs, die niet de vlucht van Continental Airlines hebben genomen, hebben samen met nog een aantal bijkomende passagiers Mexico verlaten op 8 maart 2005 om 19 uur 35. Deze vlucht, waarvan het beginnummer werd gevolgd door de letter „A”, vond plaats naast de geregelde vlucht die eveneens door Air France op dezelfde dag werd verzekerd.
- 23 Böck en Lepuschitz zijn bijna 22 uur later dan gepland in Wenen aangekomen.
- 24 Zij hebben bij het Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Oostenrijk) beroep tegen Air France ingesteld. Op grond van de artikelen 5 en 7, lid 1, sub c, van verordening nr. 261/2004 vorderden zij elk 600 EUR als compensatie voor de annulering van hun vlucht. Deze rechtbank heeft deze vordering afgewezen, overwegende dat de vlucht, ondanks de duidelijke vertraging ervan, op grond van verordening nr. 261/2004 niet als geannuleerd kon worden beschouwd. Böck en Lepuschitz hebben tegen deze beslissing hoger beroep ingesteld bij het Handelsgericht Wien.

25 Daarop heeft het Handelsgericht Wien besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof de volgende prejudiciële vragen te stellen:

- „1) Moet artikel 5 junctis de artikelen 2, sub l, en 6 van verordening [...] nr. 261/2004 [...] aldus worden uitgelegd dat een vertraging van 22 uur bij vertrek een ‚vertraging’ in de zin van artikel 6 is?
- 2) Moet artikel 2, sub l, van verordening [...] nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat in gevallen waarin luchtreizigers op een veel later tijdstip (22 uur) onder een aanvullend vluchtnummer (het oorspronkelijke vluchtnummer met de aanvulling ‚A’) worden vervoerd, waarbij slechts een — zij het ook groot — deel van de oorspronkelijk geboekte luchtreizigers samen met andere, oorspronkelijk niet geboekte luchtreizigers worden vervoerd, er sprake is van ‚annulering’ in plaats van ‚vertraging’?

Indien het antwoord op de tweede vraag bevestigend luidt:

- 3) Moet artikel 5, lid 3, van verordening [...] (EG) nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat een technisch gebrek aan het vliegtuig en de daardoor veroorzaakte wijzigingen van de dienstregeling van de vlucht buitengewone omstandigheden zijn (die ook dan niet hadden kunnen worden vermeden, wanneer alle redelijke maatregelen waren getroffen)?”

26 Bij beschikking van de president van het Hof van 19 oktober 2007 zijn de zaken C-402/07 en C-432/07 gevoegd voor de schriftelijke en de mondelinge behandeling en voor het arrest.



## Beantwoording van de prejudiciële vragen

27 Verzoekers in het hoofdgeding hebben voor de verwijzende rechters gevorderd dat Condor en Air France zouden worden veroordeeld tot betaling van de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde compensatie op grond dat deze maatschappijen hen respectievelijk 25 en 22 uur later dan de geplande aankomsttijd op de luchthaven van bestemming hebben gebracht. Condor en Air France stellen dat verzoekers geen recht op compensatie hebben, aangezien de betrokken vluchten niet zijn geannuleerd, maar vertraging hebben opgelopen en verordening nr. 261/2004 slechts een recht op compensatie verleent in geval van annulering van de vlucht. Deze luchtvaartmaatschappijen stellen bovendien dat de vertraging van deze vluchten te wijten was aan technische defecten aan het vliegtuig, die vallen onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, zodat zij zijn bevrijd van hun verplichting om een compensatie te betalen.

28 Voor het geven van een nuttig antwoord aan de verwijzende rechters dienen de gestelde vragen dan ook aldus te worden opgevat dat dezen hiermee in wezen wensen te vernemen

- of een vertraging van de vlucht als een annulering van de vlucht in de zin van de artikelen 2, sub l, en 5, van verordening nr. 261/2004 dient te worden beschouwd wanneer het gaat om een langdurige vertraging;
- of de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 aldus dienen te worden uitgelegd dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het in artikel 7 van deze verordening bedoelde recht op compensatie met passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld, en
- of een technisch probleem aan een luchtvaartuig valt onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

*Eerste onderdeel van de prejudiciële vragen: begrip vertraging*

- 29 Verordening nr. 261/2004 bevat geen definitie van het begrip „vertraging van de vlucht”. Dit begrip kan evenwel nader worden toegelicht aan de hand van de context waarvan het deel uitmaakt.
- 30 In de eerste plaats zij eraan herinnerd dat een „vlucht” in de zin van verordening nr. 261/2004 bestaat in een luchtvervoerhandeling die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt (arrest van 10 juli 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Jurispr. blz. I-5237, punt 40). Het traject vormt aldus een essentieel onderdeel van de vlucht, die wordt uitgevoerd volgens een vooraf door de vervoerder vastgestelde planning.
- 31 Voorts blijkt uit artikel 6 van verordening nr. 261/2004 dat de gemeenschapswetgever bij het begrip „vertraging van de vlucht” slechts een vertraging van de geplande vertrektijd voor ogen had, wat dus impliceert dat de andere — na de vertrektijd spelende — factoren die een negatieve weerslag op de vlucht hebben, ongewijzigd moeten blijven.
- 32 Een vlucht is aldus „vertraagd” in de zin van artikel 6 van verordening nr. 261/2004 indien zij volgens de oorspronkelijke planning wordt uitgevoerd en de daadwerkelijke vertrektijd later valt dan de geplande vertrektijd.
- 33 In de tweede plaats wordt volgens artikel 2, sub l, van verordening nr. 261/2004 bij de annulering van een vlucht, anders dan bij de vertraging ervan, een oorspronkelijk geplande vlucht niet uitgevoerd. Geannuleerde en vertraagde vluchten vormen dus twee duidelijk onderscheiden categorieën van vluchten. Uit deze verordening kan dus niet worden afgeleid dat een vertraagde vlucht als een „geannuleerde vlucht” kan worden gekwalificeerd op de loutere grond dat de vertraging enige tijd of zelfs lang heeft geduurd.

- 34 Bijgevolg kan een vertraagde vlucht ongeacht de duur van de vertraging, ook al is deze lang, niet als geannuleerd worden beschouwd wanneer uiteindelijk wordt vertrokken overeenkomstig de oorspronkelijk vastgestelde planning.
- 35 Wanneer de passagiers worden vervoerd op een vlucht die na de oorspronkelijk geplande vertrektijd vertrekt, kan de vlucht dus slechts als „geannuleerd” worden beschouwd indien de luchtvaartmaatschappij de passagiers met een andere vlucht vervoert, waarvan de oorspronkelijke planning verschilt van die van de oorspronkelijk geplande vlucht.
- 36 Aldus kan in beginsel worden geconcludeerd dat er sprake is van een annulering wanneer de oorspronkelijk geplande en vertraagde vlucht wordt vervangen door een andere vlucht, dat wil zeggen wanneer de planning van de oorspronkelijke vlucht wordt opgegeven en de passagiers van deze vlucht zich aansluiten bij de passagiers van een vlucht die eveneens is gepland, los van de vlucht die de aldus overgeboekte passagiers hebben geboekt.
- 37 Daarentegen kan op basis van de melding van een „vertraging” of een „annulering” op het vertrekbord van de luchthaven of door het personeel van de luchtvaartmaatschappij in beginsel niet worden geconcludeerd dat er sprake is van een vertraging of een annulering van een vlucht. Het feit dat de passagiers hun bagage terugnemen of nieuwe instapkaarten krijgen, is in beginsel evenmin bepalend. Deze omstandigheden houden immers geen verband met de objectieve kenmerken van de vlucht als zodanig. Zij kunnen te wijten zijn aan een onjuiste kwalificatie of aan factoren die eigen zijn aan de betrokken luchthaven of zij kunnen noodzakelijkerwijs voortvloeien uit de wachttijd en de noodzaak voor de betrokken passagiers om in een hotel te overnachten.
- 38 Het is in beginsel evenmin bepalend dat de groep reizigers die oorspronkelijk hebben geboekt, grotendeels dezelfde samenstelling heeft als die van de later vervoerde groep. Naarmate de vertraging ten opzichte van de oorspronkelijk geplande vertrektijd groter wordt, kan het aantal reizigers van de eerste groep immers verminderen, omdat aan bepaalde reizigers een andere vlucht wordt aangeboden en andere reizigers om

persoonlijke redenen ervan afzien de vertraagde vlucht te nemen. Omgekeerd verzet niets zich ertegen dat de vervoerder vóór het opstijgen van het vliegtuig waarvan de vlucht vertraagd is, extra passagiers toelaat naarmate plaatsen vrijkomen op de oorspronkelijk geplande vlucht.

- 39 Gelet op het bovenstaande dient op het eerste onderdeel van de vragen te worden geantwoord dat de artikelen 2, sub 1, 5 en 6 van verordening nr. 261/2004 aldus dienen te worden uitgelegd dat een vertraagde vlucht, ongeacht de duur van de vertraging, ook al is deze lang, niet als geannuleerd kan worden beschouwd wanneer zij overeenkomstig de oorspronkelijke planning van de luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd.

*Tweede onderdeel van de prejudiciële vragen: recht op compensatie in geval van vertraging*

- 40 Artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004 bepaalt dat in geval van annulering van een vlucht de betrokken passagiers recht hebben op de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.
- 41 Daarentegen vloeit niet uitdrukkelijk uit de tekst van verordening nr. 261/2004 voort dat passagiers van vertraagde vluchten een dergelijk recht hebben. Volgens de rechtspraak van het Hof moet voor de uitlegging van een gemeenschapsrechtelijke bepaling evenwel niet alleen rekening worden gehouden met de bewoordingen ervan, maar ook met de context ervan en met de doelstellingen die worden nagestreefd door de regeling waarvan zij deel uitmaakt (zie met name arresten van 19 september 2000, Duitsland/Commissie, C-156/98, Jurispr. blz. I-6857, punt 50, en 7 december 2006, SGAE, C-306/05, Jurispr. blz. I-11519, punt 34).

- 42 Het dispositief van een gemeenschapshandeling is onafscheidelijk verbonden met de motivering ervan, en moet, indien nodig, worden uitgelegd met inachtneming van de overwegingen die tot de vaststelling ervan hebben geleid (arrest van 29 april 2004, Italië/Commissie, C-298/00 P, Jurispr. blz. I-4087, punt 97 en aldaar aangehaalde rechtspraak).
- 43 Weliswaar voorziet enkel artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, dat betrekking heeft op de annulering van de vlucht, in de mogelijkheid voor luchtvaartmaatschappijen om „buitengewone omstandigheden” aan te voeren en zich aldus te onttrekken aan de verplichting om de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie te betalen, maar volgens punt 15 van de considerans van deze verordening kan deze rechtvaardigingsgrond ook worden aangevoerd wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag „een langdurige vertraging [of] een vertraging van een nacht” veroorzaakt. Aangezien het begrip „langdurige vertraging” in het kader van de buitengewone omstandigheden ter sprake wordt gebracht, moet ervan worden uitgegaan dat de wetgever ook een recht op compensatie heeft verbonden aan de langdurige vertraging.
- 44 Dit wordt impliciet bevestigd door het doel van verordening nr. 261/2004, aangezien uit de punten 1 tot en met 4 en met name uit punt 2 van de considerans van deze verordening blijkt dat deze verordening beoogt een hoog niveau van bescherming van luchtreizigers te waarborgen, ongeacht of zij worden geconfronteerd met een instapweigering, een annulering of een vertraging van de vlucht, aangezien zij in al deze gevallen soortgelijke ernstige moeilijkheden en ongemak ondervinden die verband houden met het luchtvervoer.
- 45 Dit geldt temeer daar de bepalingen die rechten verlenen aan luchtreizigers, daaronder begrepen die welke een recht op compensatie verlenen, ruim dienen te worden uitgelegd (zie in die zin arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Jurispr. blz. I-11061, punt 17).
- 46 In deze omstandigheden kan er niet zonder meer van worden uitgegaan dat passagiers van vertraagde vluchten geen recht op compensatie hebben en voor de toekenning van dit recht niet met passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld.

- 47 Voorts moet een gemeenschapshandeling volgens een algemeen uitleggingsbeginsel zo veel mogelijk aldus worden uitgelegd dat de geldigheid ervan niet wordt aangetast (zie in die zin arrest van 4 oktober 2001, Italië/Commissie, C-403/99, Jurispr. blz. I-6883, punt 37). Wanneer een gemeenschapsrechtelijke bepaling voor verschillende uitleggingen vatbaar is, moet de voorkeur worden gegeven aan de uitlegging die de nuttige werking van de bepaling kan verzekeren (zie met name arresten van 22 september 1988, Land de Sarre e.a., 187/87, Jurispr. blz. 5013, punt 19, en 24 februari 2000, Commissie/Frankrijk, C-434/97, Jurispr. blz. I-1129, punt 21).
- 48 Elke gemeenschapshandeling dient in overeenstemming met het gehele primaire recht te worden uitgelegd, daaronder begrepen het beginsel van gelijke behandeling, dat vereist dat vergelijkbare situaties niet verschillend en verschillende situaties niet gelijk worden behandeld, tenzij dit objectief gerechtvaardigd is (arresten van 14 december 2004, Swedish Match, C-210/03, Jurispr. blz. I-11893, punt 70, en 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, Jurispr. blz. I-403, punt 95).
- 49 Gelet op het doel van verordening nr. 261/2004, de bescherming van luchtreizigers te verbeteren door de schade die de betrokkenen tijdens het luchtvervoer lijden, te vergoeden, dienen de onder deze verordening vallende situaties met name op basis van de aard en de omvang van de verschillende ongemakken en nadelen die de betrokken passagiers hebben ondervonden, te worden vergeleken (zie in die zin arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punten 82, 85, 97 en 98).
- 50 In casu dient de situatie van passagiers van vertraagde vluchten te worden vergeleken met die van passagiers van geannuleerde vluchten.
- 51 Dienaangaande zij eraan herinnerd dat verordening nr. 261/2004 ertoe strekt onmiddellijke en gestandaardiseerde compensatie voor schade te bieden, dit door verschillende soorten maatregelen die in de regelingen betreffende de instapweigering, de annulering of de langdurige vertraging van vluchten aan bod komen (zie in die zin arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punt 43).

- 52 Met deze maatregelen beoogt verordening nr. 261/2004 onder meer de schade te herstellen die voor de betrokken passagiers bestaat in het geleden tijdsverlies, dat gelet op het onomkeerbare karakter ervan slechts door een compensatie kan worden goedge maakt.
- 53 Deze schade wordt zowel geleden door passagiers van geannuleerde vluchten als door passagiers van vertraagde vluchten, indien de tijd om hen naar hun bestemming te vervoeren langer duurt dan oorspronkelijk door de luchtvaartmaatschappij is vastgesteld.
- 54 Bijgevolg dient te worden vastgesteld dat de passagiers waarvan de vlucht is geannuleerd en die waarvan de vlucht vertraagd is, vergelijkbare schade lijden, namelijk tijdsverlies, en zich aldus voor de toepassing van het in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde recht op compensatie in een vergelijkbare situatie bevinden.
- 55 Meer bepaald verschilt de situatie van passagiers van vertraagde vluchten nauwelijks van die van passagiers van geannuleerde vluchten die overeenkomstig artikel 5, lid 1, sub c-iii, van verordening nr. 261/2004 een andere vlucht aangeboden krijgen en in extremis, op het ogenblik zelf dat zij op de luchthaven aankomen, ervan op de hoogte kunnen worden gebracht dat de vlucht is geannuleerd (zie arrest van 9 juli 2009, Rehder, C-204/08, Jurispr. blz. I-6073, punt 19).
- 56 Deze twee categorieën van passagiers worden immers in beginsel op hetzelfde ogenblik ingelicht over het voorval dat hun vervoer door de lucht bemoeilijkt. En ook al worden zij naar hun eindbestemming vervoerd, bereiken zij deze later dan oorspronkelijk gepland en lijden zij dus een vergelijkbaar tijdsverlies.

- 57 Passagiers die overeenkomstig artikel 5, lid 1, sub c-iii, van verordening nr. 261/2004 een andere vlucht aangeboden krijgen, hebben recht op de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie wanneer de hun door de vervoerder aangeboden andere vlucht niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen niet minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt. Deze passagiers kunnen dus aanspraak maken op compensatie wanneer zij drie of meer uren tijd verliezen ten opzichte van de oorspronkelijke planning van de vervoerder.
- 58 Indien anderzijds de passagiers van vertraagde vluchten geen aanspraak op compensatie zouden kunnen maken, zouden zij minder gunstig worden behandeld, hoewel zij in voorkomend geval tijdens hun vervoer een vergelijkbaar tijdverlies van drie uur of meer lijden.
- 59 Een dergelijk verschil in behandeling lijkt door geen enkele objectieve overweging te kunnen worden gerechtvaardigd.
- 60 Aangezien de schade die luchtreizigers in geval van annulering of langdurige vertraging lijden, vergelijkbaar is, kunnen passagiers van vertraagde vluchten en passagiers van geannuleerde vluchten niet verschillend worden behandeld zonder dat inbreuk wordt gemaakt op het beginsel van gelijke behandeling. Dit geldt temeer gelet op het doel van verordening nr. 261/2004, de bescherming van alle luchtreizigers te verbeteren.
- 61 In deze omstandigheden dient te worden vastgesteld dat de passagiers van vertraagde vluchten aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde compensatie wanneer zij door dergelijke vluchten drie of meer uren tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.



- 62 Deze oplossing is overigens in overeenstemming met punt 15 van de considerans van verordening nr. 261/2004. Zoals in punt 43 van het onderhavige arrest is gezegd, moet er immers van worden uitgegaan dat de wetgever via dit punt van de considerans ook een recht op compensatie heeft verbonden aan de „langdurige vertraging”. Dit begrip betreft een vertraging waaraan de wetgever bepaalde rechtsgevolgen verbindt. Aangezien artikel 6 van de verordening reeds de mogelijkheid biedt dergelijke rechtsgevolgen te verbinden aan de vertraging van bepaalde vluchten met twee uur of meer, betreft punt 15 van de considerans van de verordening noodzakelijkerwijs vertragingen van drie uur of meer.
- 63 Het bedrag van de krachtens artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 aan een passagier verschuldigde compensatie kan met 50 % worden verlaagd indien is voldaan aan de voorwaarden van artikel 7, lid 2, van deze verordening. Ook al wordt in deze laatste bepaling slechts verwezen naar het geval dat de passagier een andere vlucht wordt aangeboden, dient te worden vastgesteld dat de verlaging van het bedoelde compensatiebedrag enkel afhangt van de vertraging die de passagiers hebben opgelopen, zodat niets zich verzet tegen de overeenkomstige toepassing van deze bepaling op compensaties die worden betaald aan passagiers van vertraagde vluchten. Hieruit volgt dat het bedrag van de compensatie die verschuldigd is aan de passagier van een vertraagde vlucht die drie of meer uren na de geplande aankomsttijd zijn eindbestemming bereikt, overeenkomstig artikel 7, lid 2, sub c, van verordening nr. 261/2004 met 50 % kan worden verlaagd wanneer de vertraging voor een niet onder artikel 7, lid 2, sub a en b, vallende vlucht minder dan vier uur bedraagt.
- 64 Aan de conclusie in punt 61 van het onderhavige arrest wordt niet afgedaan door het feit dat artikel 6 van verordening nr. 261/2004 voor passagiers van vertraagde vluchten voorziet in verschillende vormen van bijstand als bedoeld in de artikelen 8 en 9 van deze verordening.
- 65 Zoals het Hof reeds heeft opgemerkt, voorziet verordening nr. 261/2004 immers in verschillende soorten maatregelen om onmiddellijke en gestandaardiseerde compensatie te bieden voor de verschillende ongemakken die worden veroorzaakt door vertragingen in het vervoer van passagiers door de lucht (zie in die zin arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punten 43 en 45).

- 66 Deze maatregelen zijn autonoom in die zin dat zij verschillende doelstellingen nastreven en verschillende door deze vertragingen veroorzaakte nadelen beogen te herstellen.
- 67 Voorts heeft de wetgever met de vaststelling van verordening nr. 261/2004 ook de belangen van de luchtreizigers met die van de luchtvaartmaatschappijen willen verzoenen. Hij heeft deze reizigers bepaalde rechten verleend en tegelijkertijd in punt 15 van de considerans en artikel 5, lid 3, van de verordening bepaald dat de luchtvaartmaatschappijen niet verplicht zijn compensatie te betalen indien zij kunnen aantonen dat de annulering of de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.
- 68 Voorts laat de nakoming van de verplichtingen op grond van verordening nr. 261/2004 de mogelijkheid voor deze vervoerders onverlet om van eenieder die de vertraging heeft veroorzaakt, ook van derden, terugbetaling te vorderen, zoals artikel 13 van deze verordening bepaalt. Deze terugbetaling kan de financiële lasten die deze vervoerders als gevolg van deze verplichtingen dragen, dus geheel of gedeeltelijk compenseren. Bovendien lijkt het niet onredelijk dat deze lasten, onder voorbehoud van bovengenoemd recht op terugbetaling, in de eerste plaats worden gedragen door de luchtvaartmaatschappijen, waaraan de betrokken passagiers zijn gebonden door een vervoerscontract dat hun recht geeft op een vlucht die niet geannuleerd of vertraagd zou mogen zijn (arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punt 90).
- 69 Gelet op het bovenstaande dient op het tweede onderdeel van de prejudiciële vragen te worden geantwoord dat de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op schadevergoeding met passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld en aldus aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie, wanneer zij door een vertraging van de vlucht drie of meer uren tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken. Een dergelijke vertraging verleent de passagiers evenwel geen recht op compensatie indien de luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen

van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

*Derde vraag in zaak C-432/07: buitengewone omstandigheden ten gevolge van een technisch probleem aan een luchtvaartuig*

- 70 Het Hof heeft reeds geoordeeld dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een technisch probleem aan een luchtvaartuig dat de annulering van een vlucht tot gevolg heeft, niet valt onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling, tenzij dit probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (arrest Wallentin-Hermann, reeds aangehaald, punt 34).
- 71 Dezelfde conclusie dringt zich op wanneer in geval van vertraging van een vlucht een beroep wordt gedaan op artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.
- 72 Aldus dient op de derde vraag in zaak C-432/07 te worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd dat een technisch probleem aan een luchtvaartuig dat de annulering of de vertraging van een vlucht tot gevolg heeft, niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling valt, tenzij dit probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

## Kosten

73

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

Het Hof van Justitie (Vierde kamer) verklaart voor recht:

- 1) De artikelen 2, sub 1, 5 en 6 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, moeten aldus worden uitgelegd dat een vertraagde vlucht, ongeacht de duur van de vertraging, ook al is deze lang, niet als geannuleerd kan worden beschouwd wanneer zij overeenkomstig de oorspronkelijke planning van de luchtvaartmaatschappij wordt uitgevoerd.
  
- 2) De artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 moeten aldus worden uitgelegd dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op schadevergoeding met passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld en aldus aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van deze verordening bedoelde compensatie, wanneer zij door een vertraging van de vlucht drie of meer uren tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uren na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken. Een dergelijke vertraging verleent de passagiers evenwel geen recht op compensatie indien de luchtvaartmaatschappij kan aantonen dat de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

- 3) **Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 moet aldus worden uitgelegd dat een technisch probleem aan een luchtvaartuig dat de annulering of de vertraging van een vlucht tot gevolg heeft, niet onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van deze bepaling valt, tenzij dit probleem voortvloeit uit gebeurtenissen die wegens hun aard of hun oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van de activiteit van de betrokken luchtvaartmaatschappij, en deze hierop geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.**

ondertekeningen