ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

13 oktober 2011 *

In zaak C-83/10,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Juzgado de lo Mercantil nr. 1 de Pontevedra (Spanje) bij beslissing van 1 februari 2010, ingekomen bij het Hof op 11 februari 2010, in de procedure

Aurora Sousa Rodríguez

Yago López Sousa

Rodrigo Manuel Puga Lueiro

Luis Ángel Rodríguez González

María del Mar Pato Barreiro

* Procestaal: Spaans.

Manuel López Alonso

Yaiza Pato Rodríguez

tegen

Air France SA,

wijst

HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, kamerpresident, J. Malenovský (rapporteur), R. Silva de Lapuerta, E. Juhász en D. Šváby, rechters,

advocaat-generaal: E. Sharpston,
griffier: A. Calot Escobar,

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

— A. Sousa Rodríguez, Y. López Sousa, R. M. Puga Lueiro, L. Á. Rodríguez González, M. M. Pato Barreiro, M. López Alonso en Y. Pato Rodríguez, vertegenwoordigd door J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, bijgestaan door J. González Pérez, abogado,

— de Franse regering, vertegenwoordigd door G. de Bergues en M. Perrot als gemachtigden,

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

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

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

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door L. Lozano Palacios en K. Simonsson als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 28 juni 2011,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de artikelen 2, sub l, en 12 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, met rectificatie in PB 2006, blz. 89).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen zeven passagiers en Air France SA (hierna: „Air France") betreffende de vergoeding van de schade die zij menen te hebben geleden naar aanleiding van belangrijke vertragingen en ongemak, die werden veroorzaakt door de technische problemen van het vliegtuig van die luchtvaartmaatschappij tijdens een vlucht van Parijs (Frankrijk) naar Vigo (Spanje).

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

3 De Europese Unie heeft deelgenomen aan de van 10 tot en met 28 mei 1999 in Montreal gehouden internationale diplomatieke conferentie inzake luchtrecht, die heeft geleid tot de vaststelling van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „Verdrag van Montreal") en heeft dat verdrag op 9 december 1999 ondertekend.

4 Op 5 april 2001 heeft de Raad van de Europese Unie besluit 2001/539/EG vastgesteld inzake de sluiting door de Europese Gemeenschap van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) (PB L 194, blz. 38). Dit verdrag is, wat de Europese Unie betreft, op 28 juni 2004 in werking getreden.

5 Artikel 19 van het Verdrag van Montreal, met als opschrift „Vertraging", in hoofdstuk III van het Verdrag, met als opschrift „Aansprakelijkheid van de vervoerder en omvang van de vergoeding van de schade", bepaalt:

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

6 Artikel 22, lid 1, van dit verdrag, met als opschrift „Aansprakelijkheidsgrenzen met betrekking tot vertraging, bagage en goederen", eveneens in hoofdstuk III, luidt:

„In geval van schade geleden door passagiers ten gevolge van vertraging, zoals bedoeld in artikel 19, is de aansprakelijkheid van de vervoerder beperkt tot het bedrag van 4 150 bijzondere trekkingsrechten per passagier."

7 Artikel 29 van het Verdrag van Montreal, met als opschrift „Basis voor vorderingen", bepaalt:

„Bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen kan elke vordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij uit hoofde van dit verdrag hetzij op grond van een overeenkomst, een onrechtmatige daad of anderszins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit verdrag [...]"

Recht van de Unie

Verordening (EG) nr. 2027/97

8 Artikel 1 van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders met betrekking tot het luchtvervoer van passagiers en hun bagage (PB L 285, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 (PB L 140, blz. 2; hierna: „verordening nr. 2027/97"), bepaalt:

„Deze verordening geeft uitvoering aan de bepalingen van het Verdrag van Montreal [...]"

9 Artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 luidt:

„De aansprakelijkheid van een luchtvervoerder van de Gemeenschap met betrekking tot de passagiers en hun bagage is onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben."

Verordening nr. 261/2004

10 De punten 10 en 17 van de considerans van verordening nr. 261/2004 luiden:

„(10) Passagiers aan wie tegen hun wil de toegang tot een vlucht is geweigerd, moeten hun reis kunnen annuleren onder terugbetaling van hun ticket, dan wel onder bevredigende voorwaarden kunnen voortzetten, en moeten tijdens het wachten op een latere vlucht voldoende worden verzorgd.

[...]

(17) Passagiers van wie de vlucht voor een bepaalde tijd is uitgesteld moeten worden verzorgd en moeten hun vlucht kunnen annuleren onder terugbetaling van hun tickets, dan wel hun reis onder bevredigende voorwaarden kunnen voortzetten."

11 Artikel 1, lid 1, van die verordening, met als opschrift „Onderwerp", bepaalt:

„Deze verordening stelt onder de erin genoemde voorwaarden de minimumrechten vast die luchtreizigers hebben bij:

a) instapweigering tegen hun wil,

b) annulering van hun vlucht,

c) vertraging van hun vlucht."

12 Artikel 2, sub l, van de verordening, met als opschrift „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.”

13 Artikel 5, leden 1 tot en met 3, van die verordening, met als opschrift „Annulering”, luidt:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

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

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

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

i) de annulering hun 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."

14 Artikel 6, lid 1, van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Vertraging", bepaalt:

„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 sub 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."

15 Artikel 7, lid 1, van de verordening, met als opschrift „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;

[...]"

16 Artikel 8 van de verordening, met als opschrift „Recht op terugbetaling of een alternatief reisplan", luidt:

„1. 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.

[...]

3. Wanneer, in het geval waarin een stad of regio wordt bediend door meerdere luchthavens, de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een passagier een vlucht aanbiedt naar een andere luchthaven dan die waarvoor was geboekt, draagt de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de kosten van de reis van die andere luchthaven naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming."

17 Artikel 9, leden 1 en 2, van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Recht op verzorging", bepaalt:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers gratis:

a) maaltijden en verfrissingen, in redelijke verhouding tot de wachttijd;

b) hotelaccommodatie in gevallen

— waarin een verblijf van één of meer nachten noodzakelijk wordt, of

— waarin een langer verblijf noodzakelijk wordt dan het door de passagier geplande verblijf;

c) vervoer tussen de luchthaven en de plaats van de accommodatie (hotel of andere accommodatie).

2. Bovendien kunnen de passagiers twee gratis telefoongesprekken of telex-, fax- of e-mailberichten verzenden. [...]"

18 Artikel 12, lid 1, van de verordening, met als opschrift „Verdere compensatie", bepaalt:

„Deze verordening is van toepassing onverminderd de rechten van een passagier op verdere compensatie. De uit hoofde van deze verordening toegekende compensatie kan op eventuele verdere compensatie in mindering worden gebracht."

Het hoofdgeding en de prejudiciële vragen

19 Verzoekers in het hoofdgeding hebben een luchtvervoerovereenkomst met Air France gesloten om hen te vervoeren van Parijs (Frankrijk) naar Vigo (Spanje) met vlucht 5578 van de betrokken maatschappij. Die vlucht vertrok vanuit Parijs (Charles de Gaulle) op 25 september 2008 om 19.40 uur.

20 Enkele minuten na het vertrek van het vliegtuig op het geplande uur, heeft de piloot besloten om naar zijn vertrekpunt, de luchthaven Charles de Gaulle in Parijs, terug te keren wegens een technisch probleem van het vliegtuig. Niets in het dossier in het hoofdgeding wijst erop dat het vliegtuig, na de terugkeer naar de luchthaven van vertrek, opnieuw is vertrokken en met vertraging op de plaats van bestemming is aangekomen.

21 Aan drie passagiers van de betrokken vlucht is een nieuwe vlucht aangeboden met vertrek de volgende dag, op 26 september 2008 om 7.05 uur vanaf de luchthaven van Parijs Orly met bestemming Porto (Portugal), vanwaar zij per taxi naar Vigo zijn gereden. Aan een andere passagier is een vlucht aangeboden met vertrek dezelfde dag van Parijs naar Vigo via Bilbao. De overige passagiers zijn door Air France omgeboekt naar haar vlucht Paris-Vigo, eveneens met vertrek op 26 september 2008, op hetzelfde uur als het vliegtuig met het technische defect (19.40 uur). Met uitzondering van een van hen, werd aan geen enkele passagier van de vlucht van de vorige avond op kosten van Air France onderdak geboden en zij hebben evenmin enigerlei bijstand van die luchtvaartmaatschappij ontvangen.

22 Zeven passagiers van vlucht 5578, met name verzoekers in het hoofdgeding, hebben Air France gedagvaard voor de Juzgado de lo Mercantil nr. 1 de Pontevedra (rechtbank van koophandel, Pontevedra) met het oog op het verkrijgen van een schadevergoeding wegens niet-uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst.

23 Verzoekers in het hoofdgeding vorderen de betaling van de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde compensatie ter hoogte van het vaste bedrag van 250 EUR elk, zoals door die bepaling is bepaald. Een van verzoekers vordert daarnaast de terugbetaling van de kosten van zijn vervoer per taxi van de luchthaven van Porto naar Vigo. Een andere verzoeker vordert de terugbetaling van zijn kosten voor de in de luchthaven van Parijs genuttigde maaltijden en ook voor de kosten voor een dag extra hondenoppas. Alle verzoekers vorderen ten slotte de veroordeling van Air France tot betaling aan hen van een bijkomend bedrag ter vergoeding van de immateriële schade die zij menen te hebben geleden.

24 Daarop heeft de Juzgado de lo Mercantil nr. 1 de Pontevedra de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Dient het begrip ‚annulering' in de zin van artikel 2, sub l, [van verordening nr. 261/2004] aldus te worden uitgelegd, dat daarvan slechts sprake is wanneer een geplande vlucht geen doorgang vindt, dan wel ook bij elke omstandigheid waardoor de vlucht waarvoor plaatsen werden geboekt, wel vertrekt maar niet op zijn bestemming aankomt, daaronder begrepen de gedwongen terugkeer om technische redenen naar de luchthaven van vertrek?

2) Dient het begrip ‚verdere compensatie' in de zin van artikel 12 van die verordening aldus te worden uitgelegd, dat de nationale rechter in geval van annulering compensatie van de schade, met inbegrip van immateriële schade, wegens nietnakoming van de luchtvervoerovereenkomst mag toekennen overeenkomstig de in de nationale wetgeving en rechtspraak vastgestelde criteria inzake contractbreuk, dan wel dat die compensatie zich moet beperken tot de door de passagiers gemaakte en naar behoren aangetoonde kosten die door de luchtvaartmaatschappij niet voldoende zijn vergoed overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 8

en 9 van [verordening nr. 261/2004], zonder dat die bepalingen uitdrukkelijk zijn ingeroepen, of dat, ten slotte, deze twee begrippen van verdere compensatie met elkaar verenigbaar zijn?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

De eerste vraag

25 Met het oog op de compensatie van de passagiers op grond van artikel 5 juncto artikel 7 van verordening nr. 261/2004, wenst de verwijzende rechter, die om een beslissing wordt verzocht aangaande de vraag of de betrokken vlucht kan worden aangemerkt als „geannuleerd" in de zin van artikel 2, sub l, van die verordening, in wezen te vernemen of het begrip „annulering" uitsluitend betrekking heeft op het geval waarin het betrokken vliegtuig helemaal niet vertrekt, dan wel of het ook betrekking heeft op het geval waarin dit vliegtuig wel is vertrokken, maar gedwongen is terug te keren naar de luchthaven van vertrek ten gevolge van een technisch defect van het toestel.

26 Er zij meteen aan herinnerd dat artikel 2, sub l, van de verordening de „annulering" omschrijft als „het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt". Alvorens de betekenis van het begrip „annulering" te kunnen bepalen, moet eerst dus de betekenis van het begrip „vlucht" in de zin van dat artikel worden gepreciseerd.

27 In dit verband heeft het Hof reeds geoordeeld dat een vlucht in wezen bestaat in een luchtvervoerhandeling — en dus in zekere zin een „onderdeel" van dit vervoer — 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). Daarenboven heeft het Hof gepreciseerd dat het traject een essentieel onderdeel vormt van de vlucht, die wordt uitgevoerd volgens een vooraf door de vervoerder vastgestelde planning (arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, Jurispr. blz. I-10923, punt 30).

28 Aangezien de term „traject" verwijst naar de door het vliegtuig af te leggen weg van de luchthaven van vertrek naar de luchthaven van bestemming, in een chronologische volgorde, volstaat het om een vlucht als uitgevoerd te beschouwen dus niet dat het vliegtuig overeenkomstig het geplande traject is vertrokken, maar moet het ook de in dat traject vastgestelde bestemming hebben bereikt. De omstandigheid dat het vliegtuig vertrokken is en vervolgens naar de luchthaven van vertrek is teruggekeerd zonder de in het traject vastgestelde bestemming te hebben bereikt, heeft tot gevolg dat de vlucht, zoals oorspronkelijk gepland, niet als uitgevoerd kan worden beschouwd.

29 Vervolgens volgt uit de definitie van artikel 2, sub l, van verordening nr. 261/2004 niet dat het begrip „annulering" van die vlucht in de zin van dat artikel, naast het feit dat de oorspronkelijk geplande vlucht niet werd uitgevoerd, een uitdrukkelijke beslissing tot annulering van die vlucht vereist.

30 In dit verband heeft het Hof gepreciseerd dat in beginsel kon 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 (arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 36).

31 In een dergelijke situatie is helemaal niet vereist dat alle passagiers die een plaats op de oorspronkelijk geplande vlucht hadden geboekt, naar een andere vlucht worden omgeboekt. In dit verband is enkel de individuele situatie van elke aldus vervoerde passagier van belang, te weten het feit dat, wat de betrokken passagier betreft, de oorspronkelijke planning van de vlucht is opgegeven.

32 In dit verband dient te worden opgemerkt dat zowel artikel 1, lid 1, sub b, als de punten 10 en 17 van de considerans van verordening nr. 261/2004, in de verschillende taalversies van de verordening, verwijzen naar de annulering van „hun" vlucht.

33 Vaststaat dus dat alle verzoekers in het hoofdgeding zijn omgeboekt naar andere vluchten, waarvan het vertrek was voorzien voor de dag volgend op de geplande vertrekdag zodat zij hun eindbestemming, Vigo konden bereiken, voor sommigen onder hen door middel van een aansluitende vlucht. „Hun" oorspronkelijk geplande vlucht moet dus als „geannuleerd" worden aangemerkt.

34 Ten slotte zij opgemerkt dat de reden op grond waarvan het vliegtuig werd gedwongen terug te keren naar de luchthaven van vertrek en dus zijn bestemming niet heeft bereikt, geen invloed heeft op de kwalificatie als „annulering" in de zin van de bovenvermelde definitie van artikel 2, sub l, van verordening nr. 261/2004. Die reden is immers enkel van belang om, in het kader van de vergoeding van de schade die de passagiers naar aanleiding van de annulering van hun vlucht hebben geleden, te bepalen of die annulering eventueel „het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen konden worden" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, in welk geval geen compensatie hoeft te worden betaald.

35 Gelet op het voorgaande, moet op de eerste vraag worden geantwoord dat het begrip „annulering", zoals omschreven in artikel 2, sub l, van verordening nr. 261/2004, in een situatie zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, niet uitsluitend betrekking heeft op het geval waarin het betrokken vliegtuig helemaal niet vertrekt, maar ook op het geval waarin dit vliegtuig wel is vertrokken, maar om welke reden ook later gedwongen is terug te keren naar de luchthaven van vertrek en de passagiers van de betrokken vlucht naar andere vluchten zijn omgeboekt.

De tweede vraag

36 Met de tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de nationale rechter voor de in artikel 12 van verordening nr. 261/2004 bedoelde verdere compensatie, de luchtvervoerder mag veroordelen tot vergoeding overeenkomstig de nationale voorschriften van alle soorten schade met inbegrip van immateriële schade die voortvloeit uit de niet-uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst. Hij wenst meer bepaald te vernemen of die verdere compensatie de kosten kan behelzen die de passagiers hebben gemaakt omdat de luchtvervoerder de krachtens de artikelen 8 en 9 van verordening nr. 261/2004 op hem rustende verplichtingen van bijstand en verzorging niet is nagekomen.

37 Meteen zij eraan herinnerd dat artikel 1 van verordening nr. 261/2004 de minimale aard van de rechten benadrukt die luchtreizigers hebben bij instapweigering tegen hun wil, annulering van hun vlucht of vertraging van hun vlucht. Bovendien bepaalt artikel 12 van die verordening, met als opschrift „verdere compensatie", dat de bedoelde verordening van toepassing is onverminderd de rechten van passagiers op verdere compensatie. Artikel 12 bepaalt ook dat de krachtens die verordening toegekende compensatie op eventuele verdere compensatie in mindering kan worden gebracht.

38 Uit bovenstaande bepalingen volgt dat de krachtens artikel 12 van verordening nr. 261/2004 aan luchtreizigers toegekende compensatie de toepassing van de in bedoelde verordening bepaalde maatregelen wenst aan te vullen zodat de passagiers worden vergoed voor alle schade die zij hebben geleden wegens de niet-nakoming door de luchtvervoerder van zijn contractuele verplichtingen. Op grond van die bepaling kan de nationale rechter de luchtvervoerder dus veroordelen tot vergoeding van de schade die de passagiers hebben geleden als gevolg van de niet-nakoming van de luchtvervoerovereenkomst op grond van een andere rechtsgrondslag dan verordening nr. 261/2004, dit wil met name zeggen onder de in het Verdrag van Montreal of in het nationale recht bepaalde voorwaarden.

39 In dit verband zij eraan herinnerd dat het Hof reeds heeft geoordeeld dat de gestandaardiseerde en onmiddellijke op grond van verordening nr. 261/2004 genomen maatregelen er op zich niet aan in de weg staan dat de betrokken passagiers, ingeval zij door diezelfde niet-nakoming door de luchtvervoerder van zijn contractuele verplichtingen bovendien schade lijden die recht geeft op schadevergoeding, daarnaast een vordering tot vergoeding van die schade kunnen instellen onder de voorwaarden van het Verdrag van Montreal (zie in die zin arrest van 10 januari 2006, IATA et ELFAA, C-344/04, Jurispr. blz. I-403, punt 47).

40 De bepalingen van de artikelen 19, 22 en 29 van het Verdrag van Montreal, die krachtens artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 van toepassing zijn op de aansprakelijkheid van een op het grondgebied van een lidstaat gevestigde luchtvervoerder, preciseren meer bepaald de voorwaarden waaronder de betrokken passagiers, na de vertraging of de annulering van een vlucht, vorderingen kunnen instellen tot vergoeding van hun individuele schade door de luchtvervoerders die verantwoordelijk zijn voor schade die volgt uit de niet-uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst.

41 In dit verband zij eraan herinnerd dat het Hof in zijn arrest van 6 mei 2010, Walz (C-63/09, Jurispr. blz. I-4239, punt 29), heeft geoordeeld dat de term „schade" als bedoeld in hoofdstuk III van het Verdrag van Montreal aldus moet worden begrepen dat daaronder zowel schade van materiële aard als schade van immateriële aard valt. Hieruit volgt dat op grond van artikel 12 van verordening nr. 261/2004 zowel materiele als immateriële schade kan worden vergoed.

42 Als verdere schadevergoeding op grond van artikel 12 van verordening nr. 261/2004, kan de nationale rechter een luchtvervoerder niet veroordelen tot terugbetaling aan de passagiers, wier vlucht vertraging had of werd geannuleerd, van de uitgaven die deze hebben gemaakt ten gevolge van de niet-nakoming door die luchtvervoerder van de krachtens de artikelen 8 en 9 van de verordening op hem rustende verplichtingen van bijstand (terugbetaling van het ticket of via een andere weg naar de eindbestemming

brengen, betaling van de kosten voor het vervoer tussen de luchthaven van aankomst en de oorspronkelijk geplande luchthaven) en van verzorging (kosten voor maaltijden, hotelaccommodatie en telefoongesprekken).

43 De aanspraken van luchtreizigers op grond van de hen door betrokken verordening verleende rechten, zoals de in de artikelen 8 en 9 van die verordening neergelegde rechten, kunnen niet worden beschouwd als vallend onder het begrip „verdere" compensatie in de zin die hieraan in punt 38 van het onderhavige arrest is gegeven.

44 Wanneer een luchtvervoerder echter de krachtens de artikelen 8 en 9 op hem rustende verplichtingen niet nakomt, kunnen de luchtreizigers aanspraak maken op een recht op compensatie op grond van de in bedoelde artikelen vermelde elementen.

45 Wat ten slotte de door de nationale rechterlijke instantie gestelde vraag betreft of de in de artikelen 8 en 9 van de verordening vastgestelde rechten van luchtreizigers afhankelijk zijn van de voorwaarde dat deze laatsten zich op die bepalingen beroepen, zij benadrukt, zoals de advocaat-generaal in punt 61 van haar conclusie heeft opgemerkt, dat niets in de verordening uitsluit dat op grond van het niet-nakomen van de in de artikelen 8 en 9 van die verordening vastgestelde verplichtingen compensatie wordt toegekend wanneer de luchtreizigers zich niet op die bepalingen hebben beroepen.

46 Gelet op het voorgaande, moet op de tweede vraag worden geantwoord dat het begrip „verdere compensatie" in artikel 12 van verordening nr. 261/2004 de nationale rechter de mogelijkheid biedt om onder de in het Verdrag van Montreal of in het nationale recht bepaalde voorwaarden de schade te vergoeden, met inbegrip van immateriële schade, die voortvloeit uit de niet-uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst. De nationale rechter kan dit begrip „verdere compensatie" echter niet als

rechtsgrondslag gebruiken om de luchtvervoerder te veroordelen tot terugbetaling aan de passagiers wier vlucht is vertraagd of werd geannuleerd, van de kosten die dezen hebben gemaakt ten gevolge van het verzuim van de betrokken vervoerder om de in de artikelen 8 en 9 van de verordening bedoelde bijstand en verzorging te bieden.

Kosten

47 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 (Derde kamer) verklaart voor recht:

1) Het begrip „annulering", zoals omschreven in artikel 2, sub l, 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 het, in een situatie zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, niet uitsluitend betrekking heeft op het geval waarin het betrokken vliegtuig helemaal niet vertrekt, maar ook op het geval waarin dit vliegtuig wel is vertrokken, maar om welke reden ook later gedwongen is terug te keren naar de luchthaven van vertrek en de passagiers van de betrokken vlucht naar andere vluchten zijn omgeboekt.

2) Het begrip „verdere compensatie" in artikel 12 van verordening nr. 261/2004 moet aldus worden uitgelegd dat het de nationale rechter de mogelijkheid biedt om onder de in het Verdrag van Montreal tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer of in het nationale recht bepaalde voorwaarden de schade te vergoeden, met inbegrip van immateriële schade, die voortvloeit uit de niet-uitvoering van de luchtvervoerovereenkomst. De nationale rechter kan dit begrip „verdere compensatie" echter niet als rechtsgrondslag gebruiken om de luchtvervoerder te veroordelen tot terugbetaling aan de passagiers wier vlucht is vertraagd of werd geannuleerd, van de kosten die dezen hebben gemaakt ten gevolge van het verzuim van de betrokken vervoerder om de in de artikelen 8 en 9 van de verordening bedoelde bijstand en verzorging te bieden.

ondertekeningen