CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL
E. SHARPSTON
van 28 juni 2011 [1]

1. In de onderhavige zaak wenst de Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra (rechtbank van koophandel nr. 1, Pontevedra) te vernemen of het begrip „annulering" in de zin van verordening nr. 261/2004 [2] betrekking heeft op een geval waarin een vlucht is vertrokken maar verplicht was terug te keren naar de luchthaven van vertrek wegens technische redenen. De rechter verzoekt tevens om opheldering van de betekenis van het begrip „verdere compensatie" in artikel 12 van de verordening.

Rechtskader

Het Verdrag van Montreal

2. Het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (hierna: „Verdrag van Montreal") is op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap ondertekend en op 5 april 2001 door deze goedgekeurd. [3]

3. De derde overweging van de preambule van het Verdrag van Montreal erkent het belang van het waarborgen van bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en de noodzaak van billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie.

4. Artikel 19 van het Verdrag van Montreal 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

1 — Oorspronkelijke taal: Engels.

2 — 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; hierna: „verordening").

3 — Besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 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). Het Verdrag van Montreal is wat de EU, Frankrijk en Spanje betreft op 28 juni 2004 in werking getreden; thans is het in alle lidstaten van kracht.

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."

5. Volgens artikel 3, lid 1, van verordening nr. 2027/97 [4] is de aansprakelijkheid van een EU-luchtvervoerder met betrekking tot de passagiers en hun bagage onderworpen aan alle bepalingen van het Verdrag van Montreal die op die aansprakelijkheid betrekking hebben.

Verordening nr. 261/2004

6. De considerans van de verordening bevat de navolgende overwegingen:

„(1) Het optreden van de Gemeenschap moet onder meer gericht zijn op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers, met volledige inachtneming van de eisen op het gebied van consumentenbescherming in het algemeen.

(2) Instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten brengen voor passagiers ernstige moeilijkheden en ongemak met zich mee.

[...]

(12) De overlast en het ongemak voor de passagiers als gevolg van het annuleren van vluchten dienen [...] 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. [...]

(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

4 — Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders inzake het vervoer 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 houdende wijziging van verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen (PB L 140, blz. 2).

maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. [...]

[...]"

7. Volgens artikel 1, lid 1, stelt de verordening minimumrechten vast die luchtreizigers hebben bij a) instapweigering tegen hun wil, b) annulering van hun vlucht of c) vertraging van hun vlucht. Volgens artikel 3, lid 1, sub a, is de verordening onder andere van toepassing op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat.

8. Artikel 2, sub l, omschrijft „annulering" als „het niet uitvoeren van een geplande vlucht". [5]

9. Artikel 5 heeft als opschrift „Annulering". Artikel 5, lid 1, sub a en b, bepaalt dat passagiers, van wie de vlucht is geannuleerd, door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand wordt geboden overeenkomstig de artikelen 8 en 9, lid 1, sub a, en lid 2. Bovendien hebben de betrokken passagiers, in het geval van een andere vlucht die naar redelijke verwachting ten vroegste daags na de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht zal vertrekken, recht op bijstand als bedoeld in artikel 9, lid 1, sub b, en artikel 9, lid 1, sub c.

10. Ingevolge artikel 5, lid 1, sub c, hebben passagiers van wie de vlucht is geannuleerd tevens 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."

5 — De definitie omvat ook de voorwaarde „waarop ten minste één plaats was geboekt". De onderhavige zaak betreft echter geen vluchten die worden geannuleerd vóór er plaatsen zijn geboekt.

11. Artikel 5, lid 3, bepaalt: „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."

12. Artikel 7 heeft als opschrift „Recht op compensatie". De leden 1 en 2 bepalen:

„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."

13. Artikel 8 heeft als opschrift „Recht op terugbetaling of een alternatief reisplan". Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, bepaalt artikel 8, lid 1, dat de passagiers de keuze krijgen tussen: a) volledige terugbetaling van het ticket voor een gedeelte van of voor heel de reis 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 op een latere datum.

14. Artikel 8, lid 3, verplicht luchtvaartmaatschappijen, wanneer zij een passagier vervoer aanbieden naar een andere luchthaven in de stad of in de regio van bestemming, de kosten te dragen van de reis van die andere luchthaven naar de luchthaven waarvoor was geboekt of naar een andere met de passagier overeengekomen nabijgelegen bestemming.

15. Artikel 9 heeft als opschrift „Recht op verzorging". Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, bepaalt artikel 9, lid 1, dat passagiers (gratis, maar afhankelijk van voorwaarden die verschillen naargelang de duur van de vertraging), a) maaltijden en verfrissingen, b) hotelaccommodatie en c) vervoer tussen de luchthaven en de plaats van de accommodatie worden geboden. Bovendien krijgen passagiers ingevolge artikel 9, lid 2, twee gratis telefoongesprekken of kunnen zij telex-, fax- of e-mailberichten verzenden.

16. Artikel 12 heeft als opschrift „Verdere compensatie". Artikel 12, lid 1, 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."

Feiten, procedure en prejudiciële vragen

17. Verzoekers — María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González en hun dochter Yaiza Pato Rodríguez, vier jaar (de familie Pato Rodríguez); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez en hun zoon Yago López Sousa, zes jaar (de familie López Sousa), en Rodrigo Manuel Puga Lueiro — hadden een boeking voor een vlucht van Air France van Parijs (Charles de Gaulle) naar Vigo (Peinador) op 25 september 2008, vertrektijd 19.40 uur.

18. De geplande vlucht is vertrokken, maar na enkele minuten besloot de piloot naar de Charles de Gaulle-luchthaven terug te keren wegens een technisch probleem met het vliegtuig.

19. Enkel R. M. Puga Lueiro werd door het Air France-personeel bijstand of een overnachting in een hotel geboden. De anderen sliepen in een andere terminal van de Charles de Gaulle-luchthaven aangezien de terminal vanwaar hun vlucht zou vertrekken om middernacht sloot.

20. Air France boekte voor de familie Pato Rodríguez een andere vlucht naar Oporto, die op 26 september om 07.05 uur uit Parijs (Orly) vertrok. Zij kwamen per taxi vanuit

Oporto in hun thuishaven Vigo aan voor een bedrag van 170 EUR.

21. De familie López Sousa werd omgeboekt naar de vlucht Parijs-Vigo met vertrektijd 19.40 uur op 26 september. Zij kregen geen bijstand gedurende die tijd.

22. Puga Lueiro nam op 26 september in de ochtend een vlucht Parijs-Bilbao-Vigo.

23. Verzoekers hebben samen voor de verwijzende rechter een vordering tegen Air France ingesteld waarbij zij een schending van hun luchtvervoerovereenkomsten aanvoerden. Zij vorderden ieder 250 EUR overeenkomstig artikel 7 van de verordening.

24. De familie Pato Rodríguez vorderde 170 EUR extra voor de kosten van het vervoer per taxi van de luchthaven van Porto naar Vigo. De familie López Sousa vordert 20,50 EUR voor maaltijden op de luchthaven en 23,20 EUR voor een dag extra hondenoppas. Elk van verzoekers vordert ten slotte een bedrag van 650 EUR uit hoofde van immateriële schade, met uitzondering van Puga Lueiro, die ter zake 300 EUR vordert.

25. In zijn verwijzingsbeslissing merkt de nationale rechter op dat de bij hem aanhangig gemaakte zaak twijfel doet rijzen aangaande de uitlegging van de verordening. Hij stelt dat er tussen partijen een meningsverschil bestaat aangaande de strekking van het begrip „annulering", dat niet door een beroep op de wettelijke regeling kan worden opgelost. Daarom heeft hij het Hof de volgende vragen voorgelegd:

„a) Dient het begrip ‚annulering' in de zin van artikel 2, sub l, van [de verordening] 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?

b) Dient het begrip ‚verdere compensatie' in de zin van artikel 12 van [de 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 luchtvervoersovereenkomst mag toekennen overeenkomstig de in de nationale wetgeving en rechtspraak vastgestelde criteria inzake contractbreuk, dan wel dat die compensatie zich daarentegen moet beperken tot de door de passagiers gemaakte en naar behoren aangetoonde kosten die niet voldoende door de luchtvaartmaatschappij zijn vergoed overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 8 en 9 van [de verordening], zonder dat die bepalingen uitdrukkelijk zijn ingeroepen, of dat, ten slotte, deze

twee begrippen van verdere compensatie met elkaar verenigbaar zijn?"

26. Schriftelijke opmerkingen zijn ingediend door de verzoekers voor de verwijzende rechter, door de Franse, de Italiaanse en de Poolse regering, door het Verenigd Koninkrijk en door de Commissie. Air France heeft opmerkingen ingediend buiten termijn, maar trachtte na de weigering ervan door het Hof, niet haar standpunt kenbaar te maken door om een terechtzitting te verzoeken. Aangezien geen andere partij erom verzocht, vond geen terechtzitting plaats.

Beoordeling

Eerste vraag

27. De verwijzende rechter verzoekt om opheldering aangaande de omschrijving van het begrip „annulering" in artikel 2, sub l, van de verordening. Hij schetst twee mogelijkheden. „Annulering" zou ten eerste slechts betrekking kunnen hebben op het geval waarin „een geplande vlucht geen doorgang vindt". Ten tweede zou het kunnen betekenen „elke omstandigheid waardoor de vlucht [...] wel vertrekt maar niet op zijn bestemming aankomt, daaronder begrepen de gedwongen terugkeer om technische redenen naar de luchthaven van vertrek".

28. Ik merk echter op dat het in de zaak in het hoofdgeding precies ging om een vlucht die wegens technische redenen verplicht was terug te keren naar de luchthaven van vertrek, blijkbaar na slechts enkele minuten. Daarom ben ik het met verzoekers in die procedures eens dat de vraag waarop de verwijzende rechter een antwoord wenst te vernemen is of er in deze bijzondere omstandigheden sprake is van een annulering in de zin van de verordening. In de context van de onderhavige zaak is het niet nodig, en mijn inziens onverstandig, dat het Hof andere mogelijke omstandigheden in aanmerking neemt waarin een vlucht de luchthaven van vertrek zou verlaten als gepland, maar op een andere dan haar geplande bestemming zou aankomen. Bij iedere poging tot het geven van een allesomvattend antwoord zullen allicht een of meerdere omstandigheden over het hoofd worden gezien.

29. Bovendien wijst niets in de in de verwijzingsbeslissing gegeven uiteenzetting van de feiten erop dat de betrokken vlucht op enig moment na de terugkeer naar de luchthaven van vertrek werd hervat. Alle verzoekers hebben hun bestemming uiteindelijk via andere vluchten bereikt.[6] Derhalve behoeft niet te

6 — De vlucht die gepland was voor en vetrok op 26 september 2008 om 19.40 uur, waarnaar de familie López Sousa werd omgeboekt, kan duidelijk niet worden beschouwd als zijnde dezelfde vlucht als deze die gepland was voor en vertrok op 25 september om 19.40 uur.

worden nagegaan of, indien de vlucht na een vertraging opnieuw zou zijn vertrokken, die vertraging zou neerkomen op een annulering en, zo ja, hoelang deze vertraging daarvoor had moeten duren.

30. Voorts ben ik het met de Commissie eens dat de reden voor terugkeer niet van belang is om te bepalen of er al dan niet sprake is van annulering van een vlucht. Indien het om een annulering gaat, dan kan de reden ervan van belang zijn om te bepalen of deze „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 de verordening, in welk geval geen compensatie hoeft te worden betaald. De reden van de annulering is niet van belang indien enkel moet worden uitgemaakt of er sprake is van een annulering, noch in de context van de onderhavige zaak noch in enige andere context. In de onderhavige zaak werden geen details gegeven betreffende de omstandigheden van de terugkeer naar de luchthaven van vertrek en werd evenmin de vraag gesteld of deze omstandigheden eventueel „buitengewoon" waren in de zin van artikel 5, lid 3.

31. Bijgevolg ben ik van mening dat de eerste vraag als volgt dient te worden geherformuleerd: Heeft het in artikel 2, sub l, van de verordening omschreven begrip „annulering" slechts betrekking op het niet doorgaan van de geplande vlucht of tevens op het geval waarin de vlucht naar de luchthaven van vertrek terugkeert en niet verder gaat?

32. Zonder enige moeite kan ik antwoorden dat er sprake is van annulering van een vlucht in de zin van de verordening indien deze, zelfs na te zijn vertrokken als gepland, niet op de geplande bestemming aankomt, maar naar de luchthaven van vertrek terugkeert en niet verder gaat.

33. De verordening geeft geen definitie van het begrip „vlucht", maar het Hof heeft dit begrip aldus uitgelegd dat deze „in wezen bestaat in een luchtvervoerhandeling — en dus in zekere zin een „onderdeel" van dit vervoer vormt — die wordt uitgevoerd door een luchtvaartmaatschappij die het traject ervan vaststelt". [7] In essentie gaat het dus om het luchtvervoer van passagiers en hun bagage van luchthaven A naar luchthaven B. [8]

34. „Annulering" van een vlucht wordt echter wel omschreven. Het betekent „het niet uitvoeren van een geplande vlucht". Dit is een objectieve omschrijving, die verwijst naar het feitelijke niet-doorgaan van een vlucht, niet naar het nemen van de beslissing tot niet-uitvoering van de vlucht en nog minder naar het moment waarop een dergelijke beslissing desgevallend wordt genomen.

7 — Arrest van 10 juli 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Jurispr. blz. I-5237, punt 40.

8 — Uiteraard zijn er gevallen waarin (meestal kleine) commerciële vliegtuigen passagiers meenemen voor korte uitstapjes, voor sightseeing vanuit de lucht of om hen een eerste vliegervaring te bieden, en, voor overduidelijke redenen, voornemens zullen zijn terug te keren naar de luchthaven van vertrek. Deze vluchten zijn in de voorliggende context niet enkel irrelevant, maar het is twijfelachtig of ze binnen de werkingssfeer van de verordening vallen.

35. Ik ben van mening dat van een vlucht, die verondersteld is passagiers en hun bagage van A naar B te vervoeren en die, als gepland, vanaf A vertrekt, maar dan naar A terugkeert, niet verder gaat en de passagiers en hun bagage eenvoudigweg op de plaats van vertrek afzet, niet kan worden gezegd dat ze werd uitgevoerd. Geen enkel deel van het „onderdeel van vervoer" dat door de luchtvaartmaatschappij had moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het door die luchtvaartmaatschappij vastgestelde traject, werd immers uitgevoerd. Van de essentie van de handeling is niets verricht. De luchtvaartmaatschappij heeft niets en niemand ergens heen vervoerd. De passagiers bevinden zich in dezelfde situatie als wanneer zij in de vertrekhal zouden zijn gebleven, zonder enige hoop hun geplande vlucht te nemen. Gezocht zal moeten worden naar een andere manier om hen naar B te brengen aangezien de geplande vlucht hen er niet naartoe zal brengen.

36. Mijn inziens gaat het hier duidelijk om het „niet uitvoeren" van de betrokken vlucht.

37. De Franse regering en het Verenigd Koninkrijk hebben zich echter verzet tegen elke uitlegging van de verordening in die zin dat een vlucht als geannuleerd kan worden beschouwd na het vertrek ervan.

38. Het Verenigd Koninkrijk verwijst ten eerste naar de overweging van het Hof in het arrest Sturgeon [9] dat „een vertraagde vlucht ongeacht de duur van de vertraging, ook al is deze lang, niet als geannuleerd [kan] worden beschouwd wanneer uiteindelijk wordt vertrokken overeenkomstig de oorspronkelijk vastgestelde planning". Het Verenigd Koninkrijk leidt hieruit af dat een vlucht die overeenkomstig de oorspronkelijk door de uitvoerder vastgestelde planning vertrekt, nooit als geannuleerd kan worden beschouwd.

39. Naar mijn mening is een dergelijke conclusie onjuist. De aangehaalde passage heeft betrekking op vertraagde vluchten, die vertrekken en vervolgens later dan gepland op hun bestemming aankomen. Het gaat niet over vluchten waarvan het traject wordt afgebroken en die naar hun luchthaven van vertrek terugkeren zodat het resultaat niet verschilt van dat van een vlucht die helemaal niet vertrekt.

40. Ook de Franse regering verwijst naar het arrest Sturgeon, meer bepaald naar de overweging [10] van het Hof dat „in beginsel [kan] 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". De Franse regering leidt hieruit a contrario af dat geen sprake kan zijn van annulering wanneer de planning voor de oorspronkelijke vlucht niet wordt opgegeven.

9 — Arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, Jurispr. blz. I-10923, punt 34.

10 — Punt 36 van dat arrest.

41. Andermaal is deze conclusie mijn inziens niet gerechtvaardigd. Zoals gezegd, ging het in het arrest Sturgeon om de stellingname dat een vlucht louter vertraagd was, niet geannuleerd, terwijl in de onderhavige zaak geen sprake is van een dergelijk standpunt. Bovendien betekent enerzijds het feit dat in bepaalde omstandigheden kan worden geconcludeerd dat er sprake is van een annulering, niet dat er in andere omstandigheden nooit sprake kan zijn van een annulering. Anderzijds lijken, voor sommige verzoekers tenminste, de boekingen in feite te zijn vervangen door een andere vlucht. Daarenboven werd heel de planning voor de oorspronkelijke vlucht, met uitzondering van het vertrek ervan, in feite opgegeven. Het traject en de aankomst op de plaats van bestemming (hetgeen zonder twijfel de essentie uitmaakt van om het even welk luchtvervoer of van een onderdeel ervan) werden geannuleerd en vervangen door een terugkeer naar de luchthaven van vertrek zodat geen enkel wezenlijk deel van de oorspronkelijke planning werd uitgevoerd.

42. Voorts voert het Verenigd Koninkrijk aan dat van de drie situaties waarvoor de verordening minimumvoorwaarden voorschrijft, instapweigering en vertragingen bij vertrek van nature betrekking hebben op de situatie vóór vertrek. Derhalve stelt het Verenigd Koninkrijk dat ook annulering betrekking moet hebben op de situatie vóór vertrek.

43. Dat lijkt me niet bepaald een logische conclusie. Dan zou evengoed kunnen worden gesteld dat instapweigering en annulering betekenen dat de passagier de voor hem geboekte vlucht niet kan nemen zodat vertragingen tot dezelfde situatie moeten leiden. Dit zou absurd zijn, aangezien de passagier bij vertraging de voor hem geboekte vlucht wel degelijk neemt.

44. Vervolgens tracht het Verenigd Koninkrijk aan te tonen dat een loutere verandering van de eerdere planning van de vlucht, zoals een wijziging van het vluchtschema of een afwijking van de eindbestemming, niet neerkomt op een annulering van die vlucht noch in de gebruikelijke betekenis van het woord, noch als omschreven in artikel 2, sub l, van de verordening. Tevens voert het Verenigd Koninkrijk aan dat, indien het begrip „annulering" van toepassing zou zijn op gevallen waarin een vlucht eenvoudigweg niet het oorspronkelijke traject had gevolgd, maar slechts een deel van de afstand had afgelegd, het moeilijk of onmogelijk zou zijn om de afstandsmeting toe te passen voor compensatie overeenkomstig artikel 7, lid 1, van de verordening.

45. Zoals ik echter reeds stelde, heeft dit verzoek om een prejudiciële beslissing geen betrekking op andere omstandigheden dan een eenvoudige en definitieve terugkeer naar de luchthaven van vertrek, zonder een andere bestemming te bereiken en het Hof moet haar oordeel tot dergelijke omstandigheden beperken. Ik ben derhalve van mening dat de opmerkingen daaromtrent van het Verenigd

Koninkrijk irrelevant zijn voor de onderhavige zaak.

46. Verder worden zowel door de Franse regering als door het Verenigd Koninkrijk een reeks gelijkaardige argumenten aangevoerd.

47. Ten eerste leggen zij de nadruk op de doelstelling van de verordening om luchtvaartmaatschappijen ertoe te bewegen passagiers zo tijdig mogelijk vóór de geplande datum in kennis te stellen van annuleringen [11] en hen te ontmoedigen vluchten te annuleren uit louter commerciële redenen (vermoedelijk wanneer de vlucht wegens het aantal boekingen niet winstgevend is). [12] Vanaf het moment dat een vlucht is vertrokken, is er duidelijk geen ruimte om passagiers van enige „annulering" in kennis te stellen vóór de voorziene vertrektijd. De luchtvaartmaatschappij kan evenmin commerciële motieven hebben voor het niet voortzetten van de vlucht. Daarom is het in strijd met de doelstelling van de verordening om een gebeurtenis die plaatsvindt na het vertrek ervan als een annulering te beschouwen.

48. Ik ben het ermee eens dat het ontmoedigen van annuleringen en het tijdig kennisgeven ervan tot de doelstellingen van de verordening horen. Het klopt ook dat compensatie met betrekking tot annuleringen, volgens punt 12 van de considerans, verband houdt met het niet op voorhand in kennis stellen van passagiers. Dit verzuim kan niet van belang zijn indien een vlucht na het vertrek ervan wordt geannuleerd. Indien dit de enige doelstelling zou zijn betreffende annuleringen, zouden de opmerkingen van de twee regeringen enige waarde hebben. De verordening heeft echter nog andere doelstellingen — voornamelijk het waarborgen van een hoog niveau van bescherming van de passagiers. [13] Het lijkt immers duidelijk dat het ontmoedigen van annuleringen en het tijdig kennisgeven ervan slechts middelen zijn om de voornaamste doelstelling, namelijk passagierbescherming, te bereiken. Compensatie voor een annulering op het laatste moment is een ander middel. In dit verband maakt het niet uit of annulering na het laatste moment plaatsvindt.

49. De situatie waarin verzoekers in het hoofdgeding zich bevonden was duidelijk geen geval van instapweigering. Anders dan in de zaak Sturgeon, lijkt de

11 — Zie punt 12 van de considerans van de verordening, junctis de bepalingen van artikel 5, lid 1, sub c, op grond waarvan de luchtvaartmaatschappij de passagiers van annuleringen in kennis stelt en aldus de verplichting afwendt om compensatie te betalen indien bepaalde andere voorwaarden zijn vervuld.

12 — Zie punt 1 van de toelichting bij het oorspronkelijk voorstel van de Commissie voor de verordening, COM(2001) 784 def., waarin staat: „Instapweigering en annulering van vluchten om commerciële redenen wordt de luchtvaartmaatschappijen heel erg kwalijk genomen, niet alleen omdat hierdoor ernstige vertraging ontstaat en reisplannen in de war worden gegooid, maar ook omdat op die manier de vervoerder zijn verplichting om passagiers op een redelijke wijze te vervoeren niet nakomt".

13 — Zie meer bepaald punten 1en 2 van de considerans van de verordening en arrest van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, Jurispr. blz. I-403, punt 69.

luchtvaartmaatschappij evenmin te beweren dat het om een vertraging ging. Indien het evenmin een annulering was, zou er een aanzienlijke leemte in de passagierbescherming zijn. Een luchtvaartmaatschappij zou dan kunnen aanvoeren dat zij geen enkele aansprakelijkheid droeg op grond van de verordening, zelfs niet om bijstand of verzorging te bieden (in de onderhavige zaak lijkt inderdaad erg weinig verzorging of bijstand aan verzoekers te zijn geboden). Een dergelijke opvallende leemte zou volledig indruisen tegen de doelstelling passagiers een hoog niveau van bescherming te waarborgen. Het zou betekenen dat passagiers die zich in dusdanige omstandigheden bevinden, een minder gunstige behandeling zouden krijgen niet enkel dan de passagiers wier vlucht vóór vertrek werd geannuleerd, maar ook dan die wier vlucht enkele uren vertraging had, hoewel hun situatie in feite aanzienlijk meer ongemak met zich meebracht.

50. Aangezien, zoals de Commissie stelt, niets in de verordening erop wijst dat een „annulering" slechts vóór het vertrek van de vlucht kan plaatsvinden, kan een dergelijke beperking mijns inziens evenmin uit de bewoordingen ervan worden afgeleid, indien dit op dergelijk opzienbare wijze de voornaamste doelstelling van de verordening zou verijdelen.

51. Ik wil er echter op wijzen dat het waarschijnlijker is dat annulering van een vlucht na het vertrek ervan te wijten is aan buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening dan het geval is bij annuleringen op een tijdstip dat de luchtvaartmaatschappij de kans biedt passagiers op voorhand in kennis te stellen. De luchtvaartmaatschappij zal dus slechts compensatie hoeven te betalen voor een annulering na vertrek indien de reden ervan door het treffen van alle redelijke maatregelen had kunnen worden voorkomen. Indien de reden echter dus had kunnen worden voorkomen, ontstaat er aansprakelijkheid op grond van artikel 19 van het Verdrag van Montreal en, overeenkomstig artikel 12, lid 1, van de verordening mag de krachtens de artikelen 5, lid 1, sub c, en 7 van de verordening te betalen compensatie in mindering worden gebracht op krachtens bedoelde aansprakelijkheid te betalen bedragen.

52. Voorts waarschuwen de Franse regering en het Verenigd Koninkrijk voor het risico dat, indien een terugkeer van het vliegtuig naar de luchthaven van vertrek werd beschouwd als een annulering van de vlucht, piloten onder druk zouden kunnen staan om de vlucht verder te zetten in plaats van terug te keren om aldus te voorkomen dat de luchtvaartmaatschappij compensatie krachtens de verordening dient te betalen. Dergelijke druk zou de veiligheid van het vliegtuig in het gedrang kunnen brengen.

53. Deze overweging lijkt niet aannemelijk. Zelfs in de onwaarschijnlijke veronderstelling dat een luchtvaartmaatschappij ongevoelig en onverschillig tegenover de veiligheid van haar passagiers zou staan, lijkt geen enkele

luchtvaartmaatschappij mij het risico van een ongeval te verkiezen, waarbij mogelijk enorme bedragen op het spel staan zowel wat materiële verliezen betreft als aan slachtoffers verschuldigde compensatie, boven het moeten betalen van een zekere maar beperkte compensatie krachtens de verordening. Dit is nog onwaarschijnlijker indien een dringende terugkeer om veiligheidsredenen wordt veroorzaakt door buitengewone omstandigheden in de zin van artikel 5, lid 3, van de verordening (als vermoedelijk het geval zal zijn tenzij de luchtvaartmaatschappij heeft nagelaten alle redelijke maatregelen te treffen), en de luchtvaartmaatschappij aldus is vrijgesteld van aansprakelijkheid om compensatie te betalen krachtens artikel 7. Nog afgezien van de op piloten rustende verplichting om internationaal overeengekomen veiligheidsprocedures en -vereisten na te leven, hechten ze mijns inziens allicht meer belang aan hun eigen veiligheid en die van hun bemanning en hun passagiers dan aan het commerciële welzijn van de luchtvaartmaatschappij die hen tewerkstelt.

54. Ten slotte vestigen de twee regeringen de aandacht op het feit dat, zelfs indien er geen recht op compensatie krachtens artikel 7 van de verordening bestaat, passagiers in omstandigheden als deze van de onderhavige zaak nog altijd vorderingen kunnen indienen overeenkomstig artikel 19 van het Verdrag van Montreal.

55. Dat klopt inderdaad. Mijns inziens is dit echter niet van belang voor het beantwoorden van de vraag of er al dan niet een recht op compensatie krachtens de verordening bestaat.

56. Bijgevolg meen ik dat het begrip „annulering" als omschreven in artikel 2, sub l, van de verordening betrekking heeft op gevallen waarin een vlucht vertrekt maar vervolgens naar de luchthaven van vertrek terugkeert en niet verder gaat.

Tweede vraag

57. De tweede vraag van de nationale rechter gaat uit van de veronderstelling dat een annulering werd vastgesteld. De vraag betreft de gevolgtrekkingen van het gebruik van het begrip „verdere compensatie" in artikel 12, lid 1, van de verordening, dat 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."

58. In die context wenst de verwijzende rechter ten eerste te vernemen of een nationale rechter compensatie mag toekennen

voor schade (met inbegrip van immateriële schade) die voortvloeit uit een contractbreuk inzake luchtvervoer, overeenkomstig de in nationaal recht en in de nationale rechtspraak vastgelegde regels inzake contractbreuk. Of is „verdere compensatie" beperkt tot effectief door de passagiers gemaakte kosten die niet op voldoende wijze door de luchtvaartmaatschappij werden vergoed overeenkomstig de artikelen 8 en 9 van de verordening, zelfs indien geen uitdrukkelijk beroep op dergelijke bepalingen werd gedaan? De verwijzende rechter wenst tevens te vernemen of de twee voormelde betekenissen van het begrip „verdere compensatie" verenigbaar zijn.

59. Het eerste deel van die vraag kan op een eenvoudige manier worden beantwoord. Artikel 12, lid 1, voorziet niet in een beperking van de soort schade waarvoor een passagier een vordering mag indienen. Het staat aan de nationale rechter om hierover te oordelen en deze moet hierbij rekening houden met het Verdrag van Montreal. In dit verband kan worden opgemerkt dat het Hof in het arrest Walz [14] heeft geoordeeld dat de „schade" waarvan sprake is in het Verdrag van Montreal zowel materieel als immaterieel kon zijn.

14 — Arrest van 6 mei 2010, C-63/09, Jurispr. blz. I-4239, punt 29.

60. Dit antwoord lijkt ook het tweede deel van de vraag te beantwoorden. Het feit dat compensatie is verschuldigd krachtens de artikelen 5, lid 1, sub c, en 7 van de verordening belet een passagier niet om verdere compensatie te zoeken voor kosten die werden gemaakt omdat de luchtvaartmaatschappij de krachtens de artikelen 8 en 9 op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen. Zelfs indien niet uitdrukkelijk in dergelijke compensatie wordt voorzien, is het duidelijk dat de verplichting om verzorging en bijstand te bieden waardeloos zou zijn indien deze niet kan worden afgedwongen.

61. De nationale rechter wenst echter tevens te vernemen of compensatie voor kosten die werden gemaakt omdat de luchtvaartmaatschappij de krachtens de artikelen 8 en 9 op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen, kan worden gevorderd „zelfs indien geen uitdrukkelijk beroep op dergelijke bepalingen werd gedaan". Het is niet duidelijk wat hiermee precies wordt bedoeld. In hun opmerkingen bij het Hof hebben verzoekers passages aangehaald uit hun bij de nationale rechter ingediende verzoekschrift waaruit blijkt dat zij specifiek beroep hebben gedaan op het verzuim om de bij de verordening vereiste bijstand te bieden en uitdrukkelijk hebben verwezen naar artikel 9 van de verordening. Wat voor moeilijkheden er echter ook mogen zijn met nationale procedurele vereisten, helemaal niets in de verordening zelf sluit uit dat compensatie wordt toegekend voor een verzuim om verzorging en bijstand te bieden overeenkomstig de artikelen 8 en 9 louter en alleen omdat de verzoeker

niet uitdrukkelijk beroep op deze bepalingen heeft gedaan. Een nationale regel die tot een dergelijk gevolg zou leiden, lijkt immers ontoelaatbaar voor zover deze verzoekers de hen door de verordening verleende rechten zou ontzeggen.

62. Het is evenwel ook mogelijk dat de nationale rechter wenst te vernemen of voor de ontvankelijkheid van een dergelijke vordering vereist is dat de verzoeker de luchtvaartmaatschappij op het ogenblik van de feiten om verzorging en bijstand krachtens de artikelen 8 en 9 van de verordening heeft verzocht. Zo ja, moet hierop ontkennend worden geantwoord. Hoewel artikel 14 van de verordening vereist dat luchtvaartmaatschappijen passagiers in kennis stellen van hun rechten krachtens de verordening, is de verplichting verzorging en bijstand te bieden geenszins afhankelijk van een verzoek van de passagier. De bewoordingen van de artikelen 8 en 9 zijn duidelijk: „krijgen de passagiers [...]".

63. Een andere moeilijkheid rijst bij de uitlegging van het begrip „verdere compensatie" in artikel 12, lid 1, van de verordening voor zover dit compensatie inhoudt voor kosten die werden gemaakt omdat de luchtvaartmaatschappij de krachtens de artikelen 8 en 9 op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen. Ingevolge de tweede volzin van artikel 12, lid 1, mag „de uit hoofde van deze verordening toegekende compensatie" op eventuele „verdere compensatie" in mindering worden gebracht. Indien uit hoofde van de verordening toegekende compensatie enkel wordt opgevat als die welke krachtens artikel 7 is verschuldigd, zou dat kunnen betekenen dat verrekening zou kunnen plaatsvinden met de compensatie die is verschuldigd wegens verzuim om verzorging en bijstand te bieden, die niet als dusdanig „uit hoofde van de verordening is toegekend".

64. Een dergelijke uitlegging zou absurd zijn. De verplichting om compensatie te betalen krachtens artikel 7 en de verplichting om verzorging en bijstand te bieden gelden gelijktijdig en zijn cumulatief. Een luchtvaartmaatschappij kan niet ontkomen aan de ene verplichting door die te verrekenen met de andere. Zelfs indien die uitlegging zou worden gevolgd, bepaalt artikel 12, lid 1, echter enkel dat uit hoofde van de verordening toegekende compensatie in mindering *mag* worden gebracht op verdere compensatie. Er is geen verplichting om deze in mindering te brengen en het zal altijd aan de bevoegde rechter staan om te oordelen of een vermindering billijk is in de omstandigheden van de zaak. In de voorliggende omstandigheden zou dit duidelijk niet billijk zijn.

Conclusie

65. In het licht van het bovenstaande, geef ik het Hof in overweging de prejudiciële vragen van de Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra, te beantwoorden als volgt:

„Het begrip ‚annulering' als 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, heeft betrekking op gevallen waarin een vlucht vertrekt maar vervolgens naar de luchthaven van vertrek terugkeert en niet verdergaat.

Het begrip ‚verdere compensatie' in artikel 12, lid 1, van verordening nr. 261/2004 behelst compensatie die overeenkomstig nationale wetgeving en rechtspraak is toegekend voor schade (daaronder begrepen immateriële schade) wegens een annulering die voortvloeit uit een contractbreuk inzake luchtvervoer.

Wanneer een luchtvaartmaatschappij de krachtens de artikelen 8 en 9 van verordening nr. 261/2004 op haar rustende verplichtingen niet is nagekomen, mogen de betrokken passagiers terugbetaling vorderen van alle door hen wegens dat verzuim gemaakte kosten, ongeacht of zij op het moment van de feiten om naleving van de verplichtingen hebben verzocht. Uit hoofde van artikel 7 van de verordening toegekende compensatie mag niet op dergelijke terugbetaling in mindering worden gebracht."