CONCLUSIE VAN ADVOCAAT-GENERAAL E. SHARPSTON van 6 maart 2008 [1]

1. Verordening nr. 261/2004 [2] bepaalt dat aan vliegtuigpassagiers compensatie moet worden betaald in geval van vluchtannulering. De verordening is echter niet van toepassing op passagiers die uit een derde land naar een lidstaat vertrekken met een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij. Het Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Duitsland) vraagt het Hof in wezen of een *retour*vlucht uit een derde land naar een lidstaat moet worden beschouwd als deel van een vlucht die uit die lidstaat vertrekt, althans wanneer de heen- en de terugvlucht gelijktijdig zijn geboekt.

Relevante wetgeving

Verordening nr. 261/2004

2. Verordening nr. 261/2004 heeft tot doel, de bescherming van vliegtuigpassagiers in de Gemeenschap te vergroten. [3] Zij trekt verordening nr. 295/91 [4] in, die — uitsluitend voor geregelde vluchten — alleen voorzag in terugbetaling of een andere vlucht, kostenloze dienstverlening en minimumbedragen voor de compensatie aan passagiers aan wie de toegang tot een vlucht was geweigerd. De nieuwe verordening geldt voor alle commerciële vluchten en betreft naast instapweigering ook annulering en vertraging van vluchten. Zij voorziet in compensatie voor passagiers, niet alleen in geval van instapweigering, maar ook wanneer hun vlucht wordt geannuleerd.

3. In overweging 1 van de considerans van verordening nr. 261/2004 wordt verklaard dat het optreden van de Gemeenschap gericht moet 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.

4. In overweging 6 van de considerans wordt verklaard dat „[d]e bescherming die wordt geboden aan passagiers die van een in een lidstaat gelegen luchthaven vertrekken, dient te worden uitgebreid tot passagiers die van een in een derde land gelegen luchthaven

1 — Oorspronkelijke taal: Engels.

2 — Verordening (EG) 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). De verordening is op 17 februari 2005 in werking getreden.

3 — Zie met name de overwegingen 1 tot en met 4 van de considerans.

4 — 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).

naar een in een lidstaat gelegen luchthaven vertrekken wanneer een communautaire luchtvaartonderneming[5] de vlucht uitvoert".

5. Artikel 3, „Werkingssfeer", stelt de personele werkingssfeer van de verordening vast. Artikel 3, lid 1, bepaalt dat de verordening van toepassing is

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

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

6. Op dit punt moet worden gewezen op een verschil tussen de formulering van artikel 3, lid 1, in de meeste taalversies van de verordening en de Duitse versie, die ten grondslag ligt aan de vraag van de verwijzende rechter.

7. In de meeste taalversies is een vergelijkbare constructie gebruikt als de passage „passengers departing from an airport" in de Engelse versie van artikel 3, lid 1, sub a en b.[6] De Duitse versie echter bevat tevens het woord „Flug", waardoor de zin zou kunnen worden weergegeven als: „passagiers die op luchthavens […] aan boord gaan voor een vlucht".[7]

8. Zoals Frankrijk in zijn schriftelijke opmerkingen terecht uiteenzet, wijzigt het verschil in formulering tussen de Duitse en de andere taalversies de feitelijke betekenis van de bepaling niet. Aan boord gaan voor een vlucht is de normale gang van zaken voorafgaand aan vertrek. Wanneer passagiers van een luchthaven vertrekken, doen zij dat uiteraard door aan boord te gaan voor een vlucht.

9. Ingevolge artikel 5, lid 1, sub c, hebben passagiers van wie de vlucht is geannuleerd, onder bepaalde omstandigheden recht op compensatie door de luchtvaartmaatschappij overeenkomstig artikel 7.

5 — Een „communautaire luchtvaartmaatschappij" wordt in artikel 2, sub c, gedefinieerd als een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning die door een lidstaat is verleend overeenkomstig de bepalingen van verordening (EEG) nr. 2407/92 van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (PB L 240, blz. 1).

6 — De Franse formulering is „passagers au départ d'un aéroport", en de Spaanse „pasajeros que partan de un aeropuerto". Equivalente formuleringen staan bijvoorbeeld in de Nederlandse, de Italiaanse en de Portugese versie.

7 — „Fluggäste, die auf Flughäfen […] einen Flug antreten." In de Duitse versie van overweging 6 van de considerans zijn soortgelijke bewoordingen gebruikt.

10. Artikel 7, lid 1, specificeert de compensatiebedragen waarop passagiers recht hebben wanneer aan hen de toegang tot hun vlucht wordt geweigerd of hun vlucht wordt geannuleerd. Ingevolge artikel 7, lid 1, sub c, moet aan passagiers 600 EUR worden betaald voor niet-intracommunautaire vluchten van meer dan 3 500 kilometer.

11. Artikel 12, lid 1, bepaalt dat de verordening van toepassing is onverminderd de rechten van een passagier op verdere compensatie, waarop de uit hoofde van de verordening toegekende compensatie in mindering kan worden gebracht.

12. Artikel 17 ten slotte luidt als volgt:

„De Commissie brengt uiterlijk 1 januari 2007 bij het Europees Parlement en de Raad verslag uit over de werking en de resultaten van deze verordening, met name wat betreft

[…]

— de eventuele uitbreiding van de werkingssfeer van deze verordening tot passagiers die een overeenkomst met een communautaire luchtvaartmaatschappij hebben, dan wel een boeking voor een vlucht die onderdeel is van een pakketreis waarop richtlijn 90/314/EEG[8] van toepassing is, en die van een luchthaven in een derde land naar een luchthaven in een lidstaat vertrekken op vluchten die niet door communautaire luchtvaartmaatschappijen worden uitgevoerd;

[…]”.

Verdrag van Montreal[9]

13. Het Verdrag van Montreal, dat door de Gemeenschap is ondertekend, moderniseert en herziet het Verdrag van Warschau.[10] Het beoogt onder meer de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer te beschermen en te voorzien in billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie.[11]

14. Ingevolge artikel 1, lid 1, is het verdrag van toepassing op het internationale vervoer

8 — Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten (PB L 158, blz. 59).

9 — Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, Montreal, 28 mei 1999, goedgekeurd namens de Gemeenschap bij besluit van de Raad 2001/539/EG 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).

10 — Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (verdrag van Warschau), 12 oktober 1929.

11 — Zie de tweede en derde overweging van de preambule.

dat met luchtvaartuigen plaatsheeft. Artikel 1 bepaalt vervolgens:

„2. Onder ‚internationaal vervoer' in de zin van dit verdrag wordt verstaan alle vervoer waarbij, volgens overeenkomst tussen partijen, de plaats van vertrek en de plaats van bestemming, zij er al dan niet onderbreking van het vervoer of overlading, zijn gelegen hetzij op het grondgebied van twee staten die partij zijn bij dit verdrag, hetzij op het grondgebied van een enkele staat die partij is bij dit verdrag indien een tussenlanding wordt voorzien binnen het grondgebied van een andere staat, zelfs indien die staat geen partij is bij het verdrag. […]

3. Het vervoer, te verrichten door verschillende opeenvolgende luchtvervoerders, wordt voor de toepassing van dit verdrag geacht een enkel vervoer te vormen, wanneer het door de partijen als een enkele handeling is beschouwd, of het nu in de vorm van een enkele overeenkomst dan wel in de vorm van een reeks van overeenkomsten is gesloten […]" [12]

Hoofdgeding en prejudiciële vraag

15. D. Schenkel boekte in maart 2006 een vlucht van Düsseldorf via Dubai naar Manilla en terug met Emirates Airlines (hierna: „Emirates"). [13] Emirates is geen communautaire luchtvaartmaatschappij.

16. De retourvlucht uit Manilla op 12 maart 2006 werd geannuleerd. Schenkel vloog twee dagen later naar Duitsland terug.

17. Vervolgens stelde hij bij het Amtsgericht Frankfurt am Main een vordering in van 600 EUR als compensatie voor de annulering van de vlucht op grond van de artikelen 5, lid 1, sub c, en 7, lid 1, sub c, van verordening nr. 261/2004.

18. Of hij recht heeft op die compensatie hangt ervan af of hij binnen de personele werkingssfeer van de verordening valt zoals omschreven in artikel 3, lid 1.

19. Schenkel stelde voor het Amtsgericht dat de heen- en de terugvlucht twee delen van één vlucht waren. De annulering betrof dus een vlucht die in Duitsland was begonnen. [14] Emirates betoogde dat de heen- en de

12 — Dit artikel is vrijwel identiek aan artikel 1 van het verdrag van Warschau.

13 — Deze verkorte vorm gebruik ik ter aanduiding van zowel de onderneming Emirates Airlines als Emirates Airlines Direktion für Deutschland, die partij is in het hoofdgeding.

14 — Wat de procedure voor de nationale rechter betreft, zij eraan herinnerd dat de Duitse versie van artikel 3, lid 1, is geformuleerd als: „passagiers die op luchthavens […] aan boord gaan voor een vlucht".

terugvlucht als twee aparte vluchten moesten worden beschouwd. Als niet-communautaire luchtvaartmaatschappij was zij derhalve niet verplicht tot betaling van compensatie voor de geannuleerde retourvlucht uit Manilla.

20. Het Amtsgericht wees de vordering van Schenkel toe. Het oordeelde dat de term „vlucht" zoals gebruikt in (de Duitse versie van) artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004, zowel de heen- als de terugvlucht omvatte, althans wanneer beide tegelijkertijd waren geboekt.

21. Emirates stelde hoger beroep in bij de verwijzende rechter.

22. De verwijzende rechter neigt ertoe om de heen- en de terugvlucht van een reis te beschouwen als één vlucht wanneer zij gelijktijdig zijn geboekt, daar het doel van verordening nr. 261/2004 consumentenbescherming is. Hij merkt op dat vervoer met opeenvolgende luchtvaartmaatschappijen krachtens het verdrag van Warschau en dat van Montreal één internationaal vervoer vormt wanneer de partijen bij de overeenkomst dit als één enkele operatie beschouwen, zoals het geval is wanneer de heen- en de terugvlucht gelijktijdig zijn geboekt. De verordening vult deze verdragen aan door te voorzien in onmiddellijke compensatie voor passagiers wier vlucht wordt geannuleerd. De bescherming die de verordening biedt, zou achterblijven bij die van de verdragen wanneer gelijktijdig geboekte heen- en terugvluchten niet als één vlucht zouden worden beschouwd.

23. Anderzijds merkt de verwijzende rechter op dat de term „vlucht" elders in de verordening wordt gebruikt in de zin van een per vliegtuig afgelegd deeltraject van een bepaalde plaats naar een bepaalde bestemming.

24. De verwijzende rechter stelt het Hof derhalve de volgende vraag:

„Dient artikel 3, lid 1, sub a, van [verordening nr. 261/2004] aldus te worden uitgelegd dat ‚een vlucht' de vliegreis van de plaats van vertrek naar de bestemming en terug omvat, in ieder geval wanneer de heen- en de terugvlucht gelijktijdig zijn geboekt?"

25. Emirates, Schenkel, Frankrijk, Griekenland, Polen, Zweden en de Commissie hebben schriftelijke opmerkingen ingediend. Er is niet verzocht om een terechtzitting en er is er ook geen gehouden.

Beoordeling

26. Zoals ik heb aangegeven [15], komt het woord „vlucht" in de meeste taalversies van artikel 3, lid 1, sub a, niet voor. Ik zal de vraag dan ook herformuleren. De verwijzende rechter wenst in wezen te vernemen of personen op een retourvlucht uit een derde land naar een lidstaat, in de zin van artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004 „passagiers die vertrekken van een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat" zijn, in ieder geval wanneer de heen- en de terugvlucht gelijktijdig zijn geboekt. Zo ja, dan is de verordening van toepassing en hebben dergelijke passagiers prima facie recht op compensatie wanneer de retourvlucht wordt geannuleerd.

27. Aangezien het woord „vlucht" niet voorkomt in de meeste taalversies van artikel 3, lid 1, sub a, is een contextuele analyse van het gebruik van „vlucht" in andere bepalingen van de verordening niet aan de orde.

28. Volgens Schenkel zal „aan boord gaan voor een vlucht" („Antreten eines Fluges") normaal gesproken worden opgevat als betrekking hebbend op alle delen van een vlucht, met inbegrip van de retourvlucht. De in andere taalversies van verordening nr. 261/2004 gebruikte term „vertrekken" (of een soortgelijke term) heeft betrekking op het begin van de gehele reis. Bovendien worden de uitgaande en de inkomende vlucht van een heen- en terugreis gewoonlijk geboekt als één transactie en ontvangt de passagier één ticket.

29. Zou met het woord „vlucht" in (de Duitse versie van) artikel 3, lid 1, uitsluitend een binnen de Gemeenschap uitgevoerd traject zijn bedoeld, dan zou dat volgens Schenkel afbreuk doen aan het doel van de verordening, namelijk het waarborgen van een hoog niveau van bescherming van de passagiers. De passagiers zou bescherming worden onthouden buiten de Gemeenschap, waar zij die het meest nodig hebben. In de verdragen van Warschau en Montreal wordt een heen- en terugvlucht beschouwd als een vlucht van A naar B en terug. Had de gemeenschapswetgever van deze verdragen willen afwijken door het begrip „vlucht" te reduceren tot een deel van een reis, dan zou hij zijn bedoeling duidelijk hebben gemaakt.

30. Alle andere partijen die schriftelijke opmerkingen hebben ingediend zijn van mening dat voor de toepassing van verordening nr. 261/2004 de heen- en de terugvlucht niet één „vlucht" vormen.

Artikel 3, lid 1

31. De natuurlijke betekenis van de woorden „op luchthavens […] aan boord gaan voor een

15 — Punten 6 tot en met 8 hierboven.

vlucht" (in de Duitse versie) en „vertrekken vanaf een luchthaven" (in andere versies) in artikel 3, lid 1, is dat met beide een reis in één bepaalde richting per vliegtuig wordt bedoeld. Wanneer men denkt aan de retourvlucht van een heen- en terugreis, behoort het vertrek van de oorspronkelijke uitgaande vlucht tot het verleden. Iemand die aan boord gaat voor een retourvlucht van Singapore naar Rome wordt normaal niet aangeduid als iemand die „aan boord gaat voor een vlucht" uit Rome. Zo iemand „vertrekt" ook niet uit Rome.

32. Als de gemeenschapswetgever onder de in de verschillende versies van artikel 3, lid 1, gebezigde passages ook de retourvlucht had willen vatten, dan had hij de bepaling zonder veel moeite anders kunnen formuleren. In een bijzin had duidelijk kunnen worden gemaakt dat de gehele reis — heen en terug — moet worden bezien vanuit het vertrekpunt van de vlucht die van die reis de eerste component vormt.

33. Voor de door Schenkel voorgestane lezing van artikel 3, lid 1, zoals dat nu luidt, is vereist dat i) een heen- en terugvlucht wordt opgevat als één vlucht, en ii) de vlucht wordt gezien als een vlucht „naar" het oorspronkelijke vertrekpunt. Het gevolg in termen van passagiersbescherming lijkt het volgende te zijn. Een passagier die zijn heen- en terugvlucht begint op een luchthaven in de Gemeenschap (naar een derde land en terug), valt zowel op de uitgaande als op de inkomende vlucht onder de regeling, ongeacht de luchtvaartmaatschappij. Een passagier die zijn heen- en terugvlucht begint in een derde land (naar een luchthaven in de Gemeenschap en terug) krijgt geen bescherming krachtens de verordening. Zelfs al vliegt hij met een communautaire luchtvaartmaatschappij, dan zal hij niet vliegen *naar* „een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is".

34. De wettelijke regeling had zo kunnen worden geformuleerd dat zij aan passagiers die hun reis beginnen in de Europese Unie, de hoogst mogelijke bescherming bood ten koste van passagiers die aan hun reis beginnen in een derde land. Dat is echter niet de keuze van de wetgever geweest.

35. Integendeel, duidelijk is dat de tekst betekent dat de regeling geldt voor alle uitgaande vluchten die vertrekken van „een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is" (artikel 3, lid 1, sub a), maar dat inkomende vluchten er alleen onder vallen wanneer zij door een communautaire luchtvaartmaatschappij worden uitgevoerd (artikel 3, lid 1, sub b).

Doel van de verordening

36. Het is duidelijk dat verordening nr. 261/2004 een hoog niveau van bescherming van passagiers wil garanderen en de bij verordening nr. 295/91 vastgestelde beschermingsnormen wil verhogen.

37. Even duidelijk is dat artikel 3, lid 1, de reikwijdte van die bescherming beperkt. Alle passagiers die vertrekken van een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat, vallen onder dit artikel. Passagiers die vertrekken van een luchthaven in een derde land naar een luchthaven in een lidstaat vallen er alleen onder als zij met een communautaire luchtvaartmaatschappij vliegen. [16]

38. Uit de travaux préparatoires blijkt dat de precieze reikwijdte van de voorgestelde nieuwe verordening in verband met vluchten vanaf luchthavens in derde landen naar de Gemeenschap, specifiek aan de orde is geweest.

39. Volgens artikel 3, lid 1, van het oorspronkelijke voorstel van de Commissie [17] zouden passagiers die uit een derde land vertrekken naar een lidstaat, onder de bepaling vallen als ze een overeenkomst hadden met een communautaire luchtvaartmaatschappij of een touroperator voor een binnen de Gemeenschap aangeboden pakket.

40. Een later document van de Raad, dat werd opgesteld na discussies in zowel COREPER als de relevante werkgroep van de Raad, waarin de herziene ontwerpverordening werd gepresenteerd, geeft aan dat een van de twee „belangrijkste te beslissen kwesties" precies de reikwijdte van de verordening betrof in verband met vluchten uit derde landen, zoals thans gedefinieerd in artikel 3, lid 1, sub b. [18] Uit een uitvoerige voetnoot bij de tekst van die bepaling (die inmiddels identiek was aan de uiteindelijk vastgestelde tekst) blijkt dat bepaalde lidstaten de bescherming van passagiers die op een luchthaven in een derde land aan boord gaan voor een vlucht naar een bestemming binnen de Gemeenschap, wilden uitbreiden, terwijl andere daartegen waren, en dat mogelijke problemen in verband met extra-territorialiteit, niet-afdwingbaarheid en discriminatie tussen passagiers (van verschillende kanten) werden belicht. [19]

41. De week daarna legde het voorzitterschap een ongewijzigde tekst voor van onder meer artikel 3, lid 1, sub b. Het vroeg de delegaties echter om na te denken over de mogelijkheid om in het verslag van de Raad een verklaring van de lidstaten op te nemen met betrekking tot wat in dat stadium artikel 19 („Verslag") was, waarmee de Commissie werd verzocht om zich bij het opstellen van het in dat artikel bedoelde rapport met name te richten op de mogelijkheid om de werkingssfeer van de verordening uit te breiden tot

16 — Reeds door het opnemen van laatstgenoemde categorie passagiers in deze bepaling wordt de reikwijdte van de bescherming ten opzichte van die van verordening nr. 295/91 uitgebreid. Zie overweging 6 van de considerans van verordening nr. 261/2004.

17 — COM/2001/0784 def., van 21 december 2001.

18 — Verslag van de Raad 14444/1/02 REV 1 van 22 november 2002. Een Engelse taalversie is te vinden op http://register.consilium.europa.eu.

19 — In haar persbericht van 16 februari 2005 (bekendgemaakt op de dag voordat verordening nr. 261/2004 in werking trad), wees de Commissie als verklaring waarom door een niet-communautaire luchtvaartmaatschappij uitgevoerde vluchten van een derde land naar een lidstaat niet onder de nieuwe verordening vielen, op mogelijke problemen met extra-territorialiteit.

vluchten vanaf luchthavens in derde landen naar de Gemeenschap. [20]

42. In december 2002 bereikte de Raad politieke overeenstemming over zijn gemeenschappelijke standpunt met betrekking tot de ontwerpverordening, en het voorstel om een passage op te nemen in het verslag van de Raad leidde tot een voorstel tot wijziging van artikel 19. [21] Volgens de verordening zoals bekendgemaakt, dient de Commissie inderdaad verslag uit te brengen „met name wat betreft […] de eventuele uitbreiding van de werkingssfeer van deze verordening tot passagiers die een overeenkomst met een communautaire luchtvaartmaatschappij hebben, dan wel een boeking voor een vlucht die onderdeel is van een ‚pakketreis' […] en die van een luchthaven in een derde land naar een luchthaven in een lidstaat vertrekken op vluchten die niet door communautaire […] maatschappijen worden uitgevoerd". [22]

43. Tegen die achtergrond kan ik onmogelijk aanvaarden dat artikel 3, lid 1, aldus moet worden gelezen dat daaronder een passagier valt op een door een niet-communautaire maatschappij uitgevoerde retourvlucht van een derde land naar een lidstaat.

44. Het is wel waar dat met travaux préparatoires over het algemeen voorzichtig moet worden omgesprongen. Bovendien moeten zij enkel in aanvulling op andere uitleggingstechnieken worden gehanteerd. [23] Toch heeft het Hof er bij gelegenheid wel gebruik van gemaakt als hulpmiddel bij de uitlegging, wanneer het de bedoeling van de wetgever wilde achterhalen, en met name wanneer daardoor een conclusie werd bevestigd die al eerder met andere middelen was bereikt. [24]

45. Hierbij merk ik enkel nog op dat, indien de door Schenkel voorgestane lezing van het bestaande artikel 3, lid 1, sub a, juist zou zijn, de meeste (zij het niet alle) [25] „passagiers die een overeenkomst met een communautaire luchtvaartmaatschappij hebben, dan wel een boeking voor een vlucht die onderdeel is van een ‚pakketreis' […] en die van een luchthaven in een derde land naar een luchthaven in een lidstaat vertrekken op vluchten die niet door communautaire […] maatschappijen worden uitgevoerd" [26] reeds binnen de werkingssfeer van de verordening zouden vallen. De wens dat de Commissie verslag zou uitbrengen, die door de Raad uitdrukkelijk is toegevoegd, zou dan goeddeels overbodig zijn.

20 — Verslag van de Raad 14724/02 van 28 november 2002. Een Engelse taalversie is te vinden op http://register.consilium.europa.eu.

21 — Zie verslag van de Raad 15595/02 van 16 december 2002. Dat document is tevens te vinden op http://register.consilium.europa.eu.

22 — Artikel 17, aanhef en tweede streepje.

23 — Zie arrest Hof van 4 oktober 2001, Bowden (C-133/00, Jurispr. blz. I-7031, punt 30), en de conclusie van advocaat-generaal Tizzano.

24 — Zie bijvoorbeeld arrest van 11 juni 1998, Kuusijärvi (C-275/96, Jurispr. I-3419, punt 46).

25 — Bij deze uitlegging zouden passagiers in deze categorieën die hun reis in een derde land zijn *begonnen*, zijn uitgesloten: zie punt 33 hierboven.

26 — Reeds de bewoordingen van het verslagvereiste worden kwestieus als Schenkels interpretatie van „vlucht" en/of „vertrek" juist is.

Relevantie van het gelijktijdig boeken van de heen- en de terugvlucht

46. De aard van een product of dienst staat in de regel los van de wijze waarop het product of de dienst is gekocht. Het is mij dan ook niet direct duidelijk waarom de wijze waarop de heenvlucht en de terugvlucht worden geboekt, verschil maakt voor het antwoord op de vraag of een heen- en terugvlucht moet worden beschouwd als één „vlucht", die vertrekt van de luchthaven waar die reis is begonnen. In één commerciële transactie kan men (bijvoorbeeld) verschillende enkele reizen, één of meer (verschillende) heen- en terugreizen of zelfs een seizoenskaart die recht geeft op meerdere vluchten boeken.

47. De verwijzende rechter en Schenkel zijn echter van mening dat het verdrag van Montreal aangeeft dat een in één transactie geboekte heen- en terugreis moet worden beschouwd als één vlucht. Volgens artikel 1, lid 2, van verdrag van Montreal is sprake van „internationaal vervoer" wanneer volgens de overeenkomst tussen partijen de plaats van vertrek en de plaats van bestemming zijn gelegen hetzij a) op het grondgebied van twee verschillende staten, hetzij b) op het grondgebied van één enkele staat, maar met een overeengekomen tussenlanding op het grondgebied van een andere staat. Het verdrag van Montreal voorziet dus per definitie in de mogelijkheid dat er een tussenlanding plaatsvindt. Volgens artikel 1, lid 3, wordt het vervoer door verschillende opeenvolgende luchtvervoerders „geacht een enkel vervoer te vormen, wanneer het door de partijen als een enkele handeling is beschouwd".

48. Er bestaat enige nationale steun (met name, maar niet uitsluitend, van common-law rechters) voor de stelling dat volgens het verdrag van Warschau van 1929 (de voorloper van het verdrag van Montreal) in een overeenkomst voor internationaal vervoer betreffende een heen- en terugreis, de bestemming van die reis de plaats van vertrek is. [27]

49. Hoewel de Gemeenschap het verdrag van Montreal heeft ondertekend en eraan is gebonden [28], is verordening nr. 261/2004 echter geen gemeenschapsmaatregel ter uitvoering van dit verdrag. De verordening bestaat veeleer parallel aan dit verdrag. Verordening nr. 261/2004 bevat één beknopte verwijzing naar het verdrag (in de

27 — Zie *Grein v Imperial Airways Ltd* [1937] 1 K.B. 50, blz. 78-79 volgens L.J. Greene: „Het gebruik van het enkelvoud in deze woorden [plaats van vertrek en plaats van bestemming] duidt erop dat de partijen bij het verdrag in gedachten hadden dat elke vervoersovereenkomst één plaats van vertrek en één plaats van bestemming kent. Een tussenliggende plaats waar het vervoer kan worden onderbroken, wordt niet als ‚plaats van bestemming' beschouwd. Gelet op de context, en met name op het feit dat voor de plaats van vertrek en de plaats van bestemming moet worden gekeken naar de overeenkomst, betekent de uitdrukking volgens mij ‚de plaats waar het overeengekomen vervoer begint en de plaats waar dit eindigt' […] Als de overeenkomst een rondreis betreft, die begint in Berlijn, waarna verschillende Europese hoofdsteden worden bezocht, en daarna eindigt in Berlijn, dan begint en eindigt het overeengekomen vervoer in Berlijn." Zie ook *Lee v China Airlines*, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987), en *Qureshi v K.L.M. (Royal Dutch Airlines)* (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (twee procedurele beslissingen uit de VS respectievelijk Canada over de vraag of vorderingen niet-ontvankelijk moeten verklaard wegens onbevoegdheid). Zie verder, in Duitsland, de beslissingen van het Bundesgerichtshof uit 1976, ZLW, 255, en van het Landgericht Berlin uit 1973, ZLW, 304. Met betrekking tot het verdrag van Montreal heb ik geen soortgelijke rechtspraak gevonden. Sommige rechtsgeleerden menen dat voor dat verdrag hetzelfde geldt. Zie bijvoorbeeld E. Giemulla en R. Schmid (eds.), *Montreal Convention 1999* (2006, losbladig), Kluwer Law.

28 — Artikel 300, lid 7, EG bepaalt: „De akkoorden gesloten onder de in dit artikel vastgestelde voorwaarden zijn verbindend voor de instellingen van de Gemeenschap en voor de lidstaten". Het verdrag van Montreal is door de Gemeenschap ondertekend op de grondslag van artikel 300, lid 2, EG. Zie besluit 2001/539, aangehaald in voetnoot 9, en arrest van 10 januari 2006, IATA (C-344/04, Jurispr. blz. I-403, punten 35 en 36).

considerans).[29] Dit staat in schril contrast tot verordening nr. 2027/97, zoals gewijzigd[30], waarin uitvoering wordt gegeven aan bepaalde delen van het verdrag.[31] Artikel 2, lid 2, van die verordening bepaalt met zoveel woorden dat aan in deze verordening voorkomende, maar daarin niet omschreven begrippen dezelfde betekenis wordt gehecht als daaraan in het verdrag wordt gegeven.

50. Voorts ben ik het met in het bijzonder Emirates, Polen en Zweden eens dat er tussen het verdrag van Montreal en verordening nr. 261/2004 duidelijke verschillen bestaan. Bovenal komt de term „internationaal vervoer", die is gedefinieerd in artikel 1, lid 2, van het verdrag en door verschillende nationale rechters is uitgelegd[32], in de verordening niet voor.

51. Het komt mij voor dat niet moet worden geprobeerd, (afwijkende) termen in het verdrag van Montreal te gebruiken om de draagwijdte van verordening nr. 261/2004 te bepalen op een wijze die duidelijk afwijkt van de tekst en de ontstaansgeschiedenis van de verordening.

52. De verwijzende rechter en Schenkel betogen voorts dat, indien het concept „vlucht" in verordening nr. 261/2004 niet de heen- en terugreis zou omvatten wanneer zo'n reis wordt geboekt als één transactie, het niveau van passagiersbescherming dat de verordening biedt, zou achterblijven bij dat van het verdrag van Montreal. Dat zou in tegenspraak zijn met het uitdrukkelijke doel van de verordening, het waarborgen van een hoog niveau van passagiersbescherming.

53. Ik kan mij in dit argument niet vinden.

54. Ten eerste is de werkingssfeer van de verordening een andere dan die van het verdrag. De verordening heeft in vele opzichten betrekking op situaties die niet onder het verdrag vallen. Zij is bijvoorbeeld van toepassing op zuiver interne vluchten binnen een lidstaat en op vluchten van een lidstaat naar een derde land dat geen partij is bij het verdrag. Anders dan het verdrag, betreft de verordening tevens instapweigeringen en vluchtannuleringen. Omgekeerd is de werkingssfeer van de verordening beperkt door overwegingen van territoriale aard. Zij is niet van toepassing op vluchten tussen twee landen die partij zijn bij het verdrag,

29 — Overweging 14 verwijst naar het verdrag in de context van een vrijstellingsbepaling in de verordening. Deze verwijzing is echter van algemene aard. Zij verbindt enkel de twee teksten, zonder een specifieke bepaling te noemen. Dit is met name duidelijk in de Franse versie van de overweging, die aldus begint: „Tout comme *dans le cadre* de la convention de Montréal […]" (cursivering van mij).

30 — Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen (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). In overweging 6 van de considerans van verordening nr. 889/2002 wordt verklaard dat verordening nr. 2027/97 in overeenstemming diende te worden gebracht met de bepalingen van het verdrag van Montreal, zodat een uniform aansprakelijkheidssysteem voor het internationale luchtvervoer tot stand kwam. Een geconsolideerde versie van verordening nr. 2027/97, gedateerd 30 mei 2002, is te vinden op http://eur-lex.europa.eu.

31 — Zie artikel 1 van verordening nr. 2027/97, zoals gewijzigd.

32 — Zie punt 48 hierboven en de bijbehorende voetnoot.

maar die geen lidstaat van de Gemeenschap zijn.

55. In deze omstandigheden kan mijns inziens niet worden gezegd dat het algehele niveau van bescherming dat de verordening biedt, per se lager is dan het beschermingsniveau volgens het verdrag, op grond dat een bepaalde situatie alleen onder het verdrag valt.

56. Ten tweede vult verordening nr. 261/2004 de door het verdrag aan vliegtuigpassagiers geboden bescherming aan. De verordening vervangt het verdrag niet. Dit blijkt uit artikel 12 van de verordening, waarin uitdrukkelijk is bepaald dat de verordening van toepassing is „onverminderd de rechten van een passagier op verdere compensatie".

57. In het arrest IATA [33] heeft het Hof overwogen dat vertraging van vluchten over het algemeen twee soorten schade kan veroorzaken, die op verschillende wijzen moeten worden verholpen. De eerste soort is voor alle passagiers identiek. De tweede soort verschilt per passagier en moet achteraf en op individuele basis worden vergoed. [34] Terwijl het verdrag betrekking heeft op de tweede soort schade, biedt de verordening gestandaardiseerde, onmiddellijke compensatiemaatregelen voor de eerste soort. Derhalve „[komen deze] eenvoudigweg bovenop die van het verdrag van Montreal". [35] De maatregelen waarin de verordening voorziet met betrekking tot vertraging van vluchten „staan er op zich niet aan in de weg dat de betrokken passagiers […] daarnaast een vordering tot vergoeding van [de] schade kunnen instellen onder de voorwaarden van het [verdrag]". [36] Het is veeleer zo dat zij „een verbetering vormen van de bescherming van de belangen van de passagiers en de voorwaarden waaronder het beginsel van schadevergoeding jegens hen wordt toegepast". [37]

58. De bescherming die de verordening biedt met betrekking tot vertraging van vluchten is derhalve aanvullend van aard. Dit moet a fortiori gelden voor compensatie- en andere maatregelen waarin zij voorziet met betrekking tot annulering van vluchten en instapweigeringen. Het verdrag biedt passagiers ter zake van zulke gebeurtenissen in het geheel geen bescherming.

59. In deze omstandigheden kan ik het niet eens zijn met het argument dat het beschermingsniveau van de verordening zal achterblijven bij dat van het verdrag, tenzij de verordening wordt uitgelegd op een manier die ingaat tegen de bewoordingen, de ontstaansgeschiedenis en het kennelijke doel ervan.

33 — Aangehaald in voetnoot 28.
34 — Punt 43.
35 — Punten 44 en 46.
36 — Punt 47.
37 — Punt 48.

Conclusie

60. Derhalve geef ik het Hof in overweging de vraag van de verwijzende rechter te beantwoorden als volgt:

„Passagiers op een retourvlucht uit een derde land naar een lidstaat zijn geen ‚passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat' in de zin van artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004, en vallen derhalve niet binnen de personele werkingssfeer van die verordening, wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geen communautaire maatschappij is, ook al zijn de uitgaande vlucht en de retourvlucht gelijktijdig geboekt."