ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

10 juli 2008 *

In zaak C-173/07,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 234 EG, ingediend door het Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Duitsland) bij beschikking van 7 maart 2007, ingekomen bij het Hof op 2 april 2007, in de procedure

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

tegen

Diether Schenkel,

wijst

HET HOF VAN JUSTITIE (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, kamerpresident, G. Arestis, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (rapporteur) en T. von Danwitz, rechters,

* Procestaal: Duits.

advocaat-generaal: E. Sharpston,
griffier: R. Grass

gezien de stukken,

gelet op de opmerkingen van:

— Emirates Airlines Direktion für Deutschland, vertegenwoordigd door C. Leffers, Rechtsanwältin,

— D. Schenkel, vertegenwoordigd door M. Scheffels, Rechtsanwalt,

— de Griekse regering, vertegenwoordigd door M. Apessos, O. Patsopoulou en V. Karra als gemachtigden,

— de Franse regering, vertegenwoordigd door G. de Bergues en A. Hare als gemachtigden,

— de Poolse regering, vertegenwoordigd door E. Ośniecka-Tamecka als gemachtigde,

— de Zweedse regering, vertegenwoordigd door A. Falk als gemachtigde,

— de Commissie van de Europese Gemeenschappen, vertegenwoordigd door R. Vidal Puig en G. Braun als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 6 maart 2008,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 3, lid 1, sub a, van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB L 46, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geschil tussen de luchtvaartmaatschappij Emirates Airlines — Direktion für Deutschland (hierna: „Emirates") en Schenkel met betrekking tot de weigering van Emirates Schenkel een compensatie te betalen na de annulering van een vlucht vanaf Manilla (Filipijnen).

Toepasselijke bepalingen

De internationale regeling

3 Het door de Europese Gemeenschap gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (verdrag van Montreal), is aangenomen bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB L 194, blz. 38; hierna: „verdrag van Montreal").

4 Dit verdrag strekt met name tot het waarborgen van de bescherming van de belangen van consumenten in het internationale luchtvervoer en tot billijke schadevergoeding gegrond op het beginsel van restitutie.

5 Met betrekking tot de werkingssfeer van dit verdrag bepaalt artikel 1, leden 2 en 3, ervan:

„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. Het vervoer zonder een zodanige tussenlanding tussen twee punten binnen het grondgebied van een enkele staat die partij is bij dit verdrag wordt niet beschouwd als internationaal in de zin van dit 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, en het verliest zijn internationaal karakter niet door de omstandigheid dat een enkele overeenkomst of een reeks van overeenkomsten ten volle moet worden uitgevoerd binnen het grondgebied van dezelfde staat."

Gemeenschapsregeling

6 Artikel 2 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Definities", bepaalt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[…]

g) ‚boeking': het feit dat de passagier een ticket heeft of een ander bewijs dat de boeking is aanvaard en geregistreerd door de luchtvaartmaatschappij of de touroperator;

h) ‚eindbestemming': de bestemming die vermeld staat op het bij de incheckbalie aangeboden ticket of, in geval van rechtstreeks aansluitende vluchten, de bestemming van de laatste vlucht; indien de geplande aankomsttijd is gerespecteerd, wordt er geen rekening gehouden met haalbare alternatieve aansluitende vluchten;

[…]"

7 Artikel 3 van deze verordening bepaalt, onder het opschrift „Werkingssfeer”:

„1. Deze verordening is van toepassing:

a) op passagiers die vertrekken vanaf een luchthaven die gelegen is op het grondgebied van een lidstaat waarop het [EG-]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.

[…]”

8 Artikel 4 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Instapweigering”, bepaalt:

„1. Wanneer een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert redelijkerwijs instapweigering voor een vlucht kan verwachten, vraagt zij eerst of er vrijwilligers zijn die hun boekingen willen opgeven in ruil voor bepaalde voordelen, onder voorwaarden die moeten worden overeengekomen tussen de betrokken passagier en de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert. Vrijwilligers krijgen bijstand overeenkomstig artikel 8, en deze is aanvullend op bij de in dit lid bedoelde voordelen.

[…]”

9 Artikel 5 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Annulering”, bepaalt:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

[…]

c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert […]

[…]”

10 Artikel 7 van verordening nr. 261/2004, 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;

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.

[…]"

11 Artikel 8 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Recht op terugbetaling of een andere vlucht", bepaalt:

„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 andere vlucht onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid; of

c) een andere vlucht onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming, op een latere datum naar keuze van de passagier, indien er plaats beschikbaar is.

2. Lid 1, sub a, is ook van toepassing op passagiers wier vlucht onderdeel is van een pakket, behalve wat het recht op terugbetaling betreft indien dit recht bestaat krachtens richtlijn 90/314/EEG [van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreispakketten (PB L 158, blz. 59)].

[…]”

12 Artikel 17 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Verslag”, 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 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;

[…]”

Het hoofdgeding en de prejudiciële vraag

13 Schenkel heeft in Duitsland bij Emirates een reis heen en retour van Düsseldorf (Duitsland) via Dubai (Verenigde Arabische Emiraten) naar Manilla geboekt.

14 Voor de retourvlucht had Schenkel een boeking voor de vlucht van 12 maart 2006 vanuit Manilla. Deze vlucht is geannuleerd wegens technische problemen. Schenkel is uiteindelijk op 14 maart 2006 vanuit Manilla vertrokken en op dezelfde dag in Düsseldorf aangekomen.

15 Schenkel heeft bij het Amtsgericht Frankfurt am Main een vordering ingesteld tegen Emirates, van wie hij een compensatie van 600 EUR heeft gevorderd, op grond van de artikelen 5, lid 1, sub c, en 7, lid 1, sub c, van verordening nr. 261/2004.

16 Hij heeft gesteld dat de compensatie waarin deze bepalingen voor het geval van annulering van een vlucht voorzien, in casu op hem toepasselijk is. Hij heeft met name de stelling verdedigd dat de heen- en de retourvlucht niet-zelfstandige delen van één en dezelfde vlucht vormen. Aangezien de plaats van vertrek van deze ene vlucht Düsseldorf was, was hij dus „een passagier die vertrekt vanaf een luchthaven die op het grondgebied van een lidstaat” van de Europese Gemeenschap is gelegen, in de zin van artikel 3, lid 1, sub a, van deze verordening.

17 Emirates heeft gesteld dat de heen- en de retourvlucht als twee onderscheiden vluchten moeten worden beschouwd. Daarenboven beschikt Emirates niet over een vergunning verleend door een lidstaat op grond van artikel 2, sub c, van verordening nr. 2407/92 (EEG) van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen (PB L 240, blz. 1).

18 Op grond dat zij dus geen „communautaire luchtvaartmaatschappij" in de zin van artikel 3, lid 1, sub b, van verordening nr. 261/2004, was, heeft Emirates geconcludeerd dat zij Schenkel geen compensatie voor de geannuleerde vlucht diende te betalen.

19 Het Amtsgericht Frankfurt am Main wees de vordering van Schenkel toe. Emirates heeft hoger beroep ingesteld bij het Oberlandesgericht Frankfurt am Main.

20 Ofschoon het Oberlandesgericht Frankfurt am Main ertoe neigt om een reis heen en retour met het oog op de toepassing van verordening nr. 261/2004 als één en dezelfde vlucht te beschouwen, heeft het twijfels aangaande de gegrondheid van deze uitlegging van het begrip vlucht.

21 Daarom heeft het Oberlandesgericht Frankfurt am Main de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vraag gesteld:

„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?"

Beantwoording van de prejudiciële vraag

22 De verwijzende rechter vraagt in wezen of artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004, aldus moet worden uitgelegd, dat het van toepassing is op de situatie van een reis heen en retour waarbij de passagiers die eerst zijn vertrokken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het verdrag van toepassing is, naar deze luchthaven terugkeren met een vlucht vanaf een in een derde land gelegen luchthaven. De verwijzende rechter vraagt eveneens of de omstandigheid dat de heen- en de retourvlucht het voorwerp uitmaken van één enkele boeking, van belang is voor de uitlegging van deze bepaling.

23 Met zijn vraag refereert de verwijzende rechter aan de in verordening nr. 261/2004 gebruikte begrippen „vlucht" en „reis" en vraagt hij of het begrip vlucht een vliegreis heen en retour omvat.

24 Ofschoon de Duitse taalversie van artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004 het begrip vlucht gebruikt, verwijst een duidelijke meerderheid van de andere taalversies van deze bepaling niet naar het begrip „vlucht" of gebruikt zij een van dit begrip afgeleide term. Toch is het begrip vlucht bepalend voor de beantwoording van de voorgelegde vraag.

25 Zoals de advocaat-generaal in punt 8 van haar conclusie heeft uiteengezet, zijn de passagiers die van een op het grondgebied van een lidstaat of van een in een derde land gelegen luchthaven vertrekken, noodzakelijkerwijze passagiers die aan boord gaan voor een vlucht vanaf deze luchthaven. Dit verschil tussen de onderscheiden taalversies heeft dus geen invloed op de werkelijke betekenis die moet worden gegeven aan de betreffende bepalingen, die de werkingssfeer van voornoemde verordening bepalen.

26 Derhalve dient eerst het begrip vlucht te worden uitgelegd.

27 In dit verband moet worden vastgesteld dat dit begrip niet behoort tot de begrippen die in het kader van verordening nr. 261/2004 het voorwerp uitmaken van artikel 2, met het opschrift „Definities". Het is evenmin in de andere artikelen van deze verordening omschreven.

28 In die omstandigheden dient het begrip vlucht te worden uitgelegd in het licht van het geheel der bepalingen van verordening nr. 261/2004 evenals van haar doelstellingen.

29 Alvorens tot deze analyse over te gaan, moet evenwel worden opgemerkt dat artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004 waarnaar de verwijzende rechter verwijst, in samenhang met artikel 3, lid 1, sub b, ervan dient te worden gelezen.

30 Uit voormeld lid 1 in zijn geheel blijkt dat voornoemde verordening van toepassing is op situaties waarin passagiers een vlucht nemen, ofwel vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat (sub a), ofwel vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat, op voorwaarde dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is (sub b).

31 Daaruit volgt dat een situatie waarin de passagiers vanaf een in een derde land gelegen luchthaven vertrekken, niet kan worden gerekend tot de situaties als bedoeld in artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004, zodat deze verordening er enkel op van toepassing is indien is voldaan aan de in artikel 3, lid 1, sub b, gestelde voorwaarde, namelijk dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een communautaire luchtvaartmaatschappij is.

32 Met betrekking tot de uitlegging van de relevante bepalingen van voornoemde verordening, zij er in de eerste plaats op gewezen dat artikel 8, lid 2, van verordening nr. 261/2004 verwijst naar een vlucht die onderdeel is van een pakketreis, wat impliceert dat een vlucht niet hetzelfde is als een reis en dat deze laatste uit meerdere vluchten kan bestaan. In dit verband verwijst lid 1 van dit artikel uitdrukkelijk naar

het begrip „retourvlucht", waarmee wordt gewezen op het bestaan van een heenvlucht die in de loop van dezelfde reis wordt uitgevoerd.

33 Deze vaststelling wordt bevestigd door artikel 2, sub h, van verordening nr. 261/2004, dat het begrip „eindbestemming" omschrijft als de bestemming die vermeld staat op het bij de incheckbalie aangeboden ticket of, in geval van rechtstreeks aansluitende vluchten, als de bestemming van de laatste vlucht.

34 Vervolgens maakt artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004 onderscheid tussen het eerste vertrekpunt en de eindbestemming van de passagiers, waarmee dus twee verschillende plaatsen worden bedoeld. Indien derhalve een „vlucht" als bedoeld in artikel 3, lid 1, sub a, van voornoemde verordening als een reis heen en retour zou worden beschouwd, zou dit erop neerkomen dat wordt aangenomen dat de eindbestemming ervan overeenkomt met het eerste vertrekpunt. Deze bepaling zou dan zinloos zijn.

35 Indien een „vlucht" in de zin van artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004 als een reis heen en retour zou worden beschouwd, zou dit ten slotte in werkelijkheid leiden tot een vermindering van de bescherming die passagiers krachtens deze verordening moet worden verleend, wat zou indruisen tegen het doel ervan, dat bestaat in de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers (zie in die zin arrest van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, Jurispr. blz. I-403, punt 69).

36 Daarenboven voorzien de artikelen 4, lid 1, 5, lid 1, en 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004, enerzijds in vergoeding van verschillende soorten schade die naar aanleiding van een vlucht kunnen ontstaan, maar anderzijds houden zij er geen rekening mee dat één soort schade tijdens één en dezelfde vlucht meermaals zou kunnen optreden. Derhalve zouden de passagiers die eerst vanaf een in een lidstaat gelegen luchthaven zijn vertrokken, deze bescherming slechts éénmaal kunnen inroepen indien zij op de heen- én op de retourvlucht een gelijksoortige schade zouden lijden.

37 Indien artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004 aldus zou worden uitgelegd, dat een vlucht een reis heen en retour omvat, zou dit er voorts ook op neerkomen dat de passagiers hun rechten worden ontnomen wanneer de vlucht vanaf een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchthaven niet wordt uitgevoerd door een communautaire luchtvaartmaatschappij.

38 In dit verband zouden de passagiers van zo een vlucht die eerst vanaf een in een derde land gelegen luchthaven zijn vertrokken, niet in aanmerking komen voor de door verordening nr. 261/2004 verleende bescherming. De passagiers die op dezelfde vlucht hun reis aanvangen, zouden daarentegen wel voor deze bescherming in aanmerking komen, daar zij zouden worden beschouwd als passagiers vanaf een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchthaven. De passagiers van één en dezelfde vlucht, wier bescherming tegen de daaruit voortvloeiende nadelige gevolgen gelijk dient te zijn, zouden dus verschillend worden behandeld.

39 Volgens vaste rechtspraak vereist het beginsel van gelijke behandeling of non-discriminatie evenwel dat, behoudens objectieve rechtvaardiging, vergelijkbare situaties niet verschillend en verschillende situaties niet gelijk worden behandeld (zie arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punt 95, en arresten van 12 september 2006, Eman en Sevinger, C-300/04, Jurispr. blz. I-8055, punt 57, en 11 september 2007, Lindorfer/Raad, C-227/04 P, Jurispr. blz. I-6767, punt 63).

40 In het licht van al deze gegevens dient het begrip „vlucht" in de zin van verordening nr. 261/2004 aldus te worden 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.

41 Het begrip „reis" hangt daarentegen samen met de persoon van de passagier, die zijn bestemming kiest en zich met gebruikmaking van door de luchtvaartmaatschappijen uitgevoerde vluchten daar naartoe begeeft. Een reis, die normaliter de onderdelen „heen" en „retour" omvat, wordt in de eerste plaats bepaald door het persoonlijke en individuele doel van de verplaatsing. Aangezien het begrip reis niet is vermeld in de tekst van artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004, heeft het in beginsel geen betekenis voor de uitlegging ervan.

42 Nagegaan moet dus worden of andere in deze context relevante juridische instrumenten van belang kunnen zijn voor de uitlegging van het begrip vlucht. In dat opzicht moet worden onderzocht of, zoals de verwijzende rechter lijkt vast te stellen, het verdrag van Montreal bepalend is. Dit verdrag bepaalt de verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen tegenover de passagiers waarmee zij een vervoerovereenkomst hebben gesloten en stelt in het bijzonder vast hoe de passagiers een geïndividualiseerd schadeherstel — in de vorm van schadevergoeding — kunnen verkrijgen voor schade ten gevolge van een vertraging.

43 Het is juist dat het verdrag van Montreal een integrerend bestanddeel van de communautaire rechtsorde vormt (zie in die zin arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punten 35 en 36). Bovendien blijkt uit artikel 300, lid 7, EG dat de door de Gemeenschap gesloten overeenkomsten voor haar instellingen verbindend zijn, en dat deze overeenkomsten bijgevolg voorrang hebben boven de handelingen van afgeleid gemeenschapsrecht (zie in die zin arrest van 10 september 1996, Commissie/Duitsland, C-61/94, Jurispr. blz. I-3989, punt 52).

44 Het verdrag van Montreal bepaalt de omvang van de voormelde verplichtingen echter geenszins door enige verwijzing naar het begrip vlucht, dat daarenboven niet voorkomt in de tekst van dit verdrag.

45 Bovendien worden, zoals de verwijzende rechter terecht opmerkt, opvolgende vervoershandelingen volgens het verdrag van Montreal als een „enkel vervoer" beschouwd, met name wanneer zij in de vorm van één overeenkomst zijn gesloten. Voor zover dit begrip van enkel vervoer verwijst naar een opeenvolging van verschillende door de passagier gekozen trajecten, leunt dit eerder aan bij het begrip reis zoals omschreven in punt 41 van het onderhavige arrest.

46 Het verdrag van Montreal blijkt dus niet bepalend te zijn voor de uitlegging van het begrip „vlucht" in de zin van verordening nr. 261/2004.

47 Uit de punten 32 tot en met 41 van het onderhavige arrest volgt dat een reis heen en retour niet als één en dezelfde vlucht kan worden beschouwd. Artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004 kan dus geen toepassing vinden op een reis heen en retour zoals die waarvan in het hoofdgeding sprake is, waarbij de passagiers die eerst vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat zijn vertrokken, naar deze luchthaven terugkeren met een vlucht vanaf een luchthaven in een derde land.

48 Deze uitlegging wordt eveneens bevestigd door artikel 17, tweede streepje, van verordening nr. 261/2004 — toegelicht in punt 23 van de considerans ervan —, waarin het heet dat de communautaire wetgever overweegt in de toekomst de werkingssfeer van deze verordening mogelijkerwijze uit te breiden tot de passagiers op vluchten van een derde land naar een lidstaat, die niet worden uitgevoerd door communautaire luchtvaartmaatschappijen.

49 Indien zou worden aangenomen dat artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004 ook geldt voor een reis heen en retour waarbij de passagiers die eerst vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat zijn vertrokken, een vlucht nemen vanaf een luchthaven in een derde land, zouden de in artikel 17, tweede streepje, van voornoemde verordening bedoelde passagiers reeds binnen de werkingssfeer ervan vallen. Deze bepaling zou derhalve zinloos zijn.

50 De vraag betreffende de omstandigheid dat de heen- en de retourvlucht het voorwerp uitmaken van één enkele boeking, heeft geen invloed op de in punt 47 van het onderhavige arrest geformuleerde conclusie.

51 De definitie van het begrip „boeking” in artikel 2, sub g, van verordening nr. 261/2004 bevat namelijk geen enkel element op grond waarvan de omvang van de werkingssfeer van artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004 nader kan worden bepaald. Dat de passagiers slechts één enkele boeking maken, heeft geen invloed op de onafhankelijkheid van de twee vluchten.

52 De boekingswijze kan dan ook niet worden beschouwd als een relevant element ter bepaling van de werkingssfeer van artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004.

53 Gelet op de voorgaande overwegingen moet op de prejudiciële vraag worden geantwoord, dat artikel 3, lid 1, sub a, van verordening nr. 261/2004 aldus moet worden uitgelegd, dat het niet van toepassing is op de situatie van een reis heen en retour waarbij de passagiers die eerst zijn vertrokken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het Verdrag van toepassing is, naar deze luchthaven terugkeren met een vlucht vanaf een luchthaven in een derde land. Dat de heen- en de retourvlucht het voorwerp uitmaken van één enkele boeking, is niet van belang voor de uitlegging van deze bepaling.

Kosten

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

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

Artikel 3, lid 1, sub a, 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 niet van toepassing is op de situatie van een reis heen en retour waarbij de passagiers die eerst zijn vertrokken vanaf een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat

waarop het EG-Verdrag van toepassing is, naar deze luchthaven terugkeren met een vlucht vanaf een luchthaven in een derde land. Dat de heen- en de retourvlucht het voorwerp uitmaken van één enkele boeking, is niet van belang voor de uitlegging van deze bepaling.

ondertekeningen