ARREST VAN HET HOF (Grote kamer)

23 oktober 2012*

„Luchtvervoer — Verordening (EG) nr. 261/2004 — Artikelen 5 tot en met 7 — Verdrag van Montreal — Artikelen 19 en 29 — Recht op compensatie voor vertraagde vlucht — Verenigbaarheid”

In de gevoegde zaken C-581/10 en C-629/10,

betreffende verzoeken om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door het Amtsgericht Köln (Duitsland) en de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court) (Verenigd Koninkrijk), bij beslissingen van 3 november respectievelijk 10 augustus 2010, ingekomen bij het Hof op 13 en 24 december 2010, in de procedures

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

tegen

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10),

en

The Queen, op verzoek van:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

tegen

Civil Aviation Authority (C-629/10),

wijst HET HOF (Grote kamer),

samengesteld als volgt: V. Skouris, president, K. Lenaerts, vicepresident, A. Tizzano, G. Arestis, J. Malenovský (rapporteur), M. Berger, kamerpresidenten, E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot, D. Šváby en A. Prechal, rechters,

* Procestalen: Duits en Engels.

advocaat-generaal: Y. Bot,

griffier: A. Impellizzeri, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 20 maart 2012,

gelet op de opmerkingen van:

— Deutsche Lufthansa AG, vertegenwoordigd door Ch. Giesecke, Rechtsanwalt,

— TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd en International Air Transport Association, vertegenwoordigd door L. Van den Hende, solicitor, en D. Anderson, QC,

— Civil Aviation Authority, vertegenwoordigd door A. Shah, QC,

— de Duitse regering, vertegenwoordigd door T. Henze en J. Kemper als gemachtigden,

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

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

— de Poolse regering, vertegenwoordigd door M. Szpunar, K. Bożekowska-Zawisza en M. Kamejsza als gemachtigden,

— het Europees Parlement, vertegenwoordigd door L. G. Knudsen en A. Troupiotis als gemachtigden,

— de Raad van de Europese Unie, vertegenwoordigd door E. Karlsson en A. De Elera als gemachtigden,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door K. Simonsson, K.-P. Wojcik en N. Yerrell, als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 15 mei 2012,

het navolgende

Arrest

1 De verzoeken om een prejudiciële beslissing betreffen de uitlegging en de geldigheid van de artikelen 5 tot en met 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB L 46, blz. 1).

2 Het verzoek in zaak C-581/10 is ingediend in het kader van een geding tussen E. Nelson en zijn gezin (hierna samen: „het gezin Nelson”) en de luchtvaartmaatschappij Deutsche Lufthansa AG (hierna: „Lufthansa”) over de weigering van deze luchtvaartmaatschappij om compensatie te betalen aan deze passagiers die wegens vertraging van hun vlucht 24 uur later dan de oorspronkelijk geplande aankomsttijd op de luchthaven van bestemming zijn aangekomen.

3 Het verzoek in de zaak C-629/10 is ingediend in het kader van een geding tussen, enerzijds, TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd en International Air Transport Association (hierna samen: „TUI Travel e.a.") en, anderzijds, de Civil Aviation Authority over de weigering van laatstgenoemde om hun te waarborgen dat verordening nr. 261/2004 niet aldus zou worden uitgelegd dat luchtvaartmaatschappijen verplicht zijn aan passagiers compensatie te betalen ingeval hun vlucht vertraging oploopt.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

4 Het op 28 mei 1999 te Montreal gesloten Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer is op 9 december 1999 door de Europese Gemeenschap ondertekend en in haar naam goedgekeurd bij besluit 2001/539/EG van de Raad van 5 april 2001 (PB L 194, blz. 38; hierna: „Verdrag van Montreal").

5 De artikelen 17 tot en met 37 van het Verdrag van Montreal vormen hoofdstuk III: „Aansprakelijkheid van de vervoerder en omvang van de vergoeding van de schade".

6 Artikel 19 van dit Verdrag, „Vertraging", luidt als volgt:

„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 vertraging indien hij bewijst dat hij en zijn hulppersonen alle maatregelen hebben genomen die redelijkerwijs gevergd konden worden om de schade te vermijden, of dat het hun onmogelijk was dergelijke maatregelen te nemen."

7 Artikel 22, lid 1, van dit verdrag begrenst de aansprakelijkheid van de vervoerder voor schade ten gevolge van vertraging tot 4 150 bijzondere trekkingsrechten per passagier. Artikel 22, lid 5, bepaalt in wezen dat deze beperking niet van toepassing is indien de schade het gevolg is van een handelen of nalaten van de vervoerder of van zijn hulppersonen dat plaatsvond hetzij met de bedoeling schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met de wetenschap dat schade waarschijnlijk het gevolg zou zijn.

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

„Bij het vervoer van passagiers, bagage en goederen kan elke vordering tot schadevergoeding, op welke grond dan ook, hetzij uit hoofde van dit verdrag hetzij op grond van een overeenkomst, een onrechtmatige daad of anderszins, slechts worden ingesteld onder de voorwaarden en binnen de aansprakelijkheidsgrenzen bedoeld in dit verdrag, zonder dat hiermee iets bepaald is omtrent de personen die een vordering kunnen instellen en omtrent hun onderscheiden rechten. Bij een dergelijke vordering kan men geen schadevergoeding verkrijgen bij wijze van straf of voorbeeld noch uit anderen hoofde dan tot herstel van geleden schade."

Unierecht

9 De punten 1 tot en met 4 en 15 van de considerans van verordening nr. 261/2004 luiden als volgt:

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

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

(3) Hoewel verordening (EEG) nr. 295/91 van de Raad van 4 februari 1991 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering in het geregeld luchtvervoer [(PB L 36, blz. 5)] een minimum aan bescherming voor de passagiers heeft gecreëerd, blijft het aantal passagiers aan wie tegen hun wil de toegang tot een vlucht wordt geweigerd te hoog, evenals het aantal passagiers dat wordt getroffen door annuleringen zonder voorafgaande waarschuwing en door langdurige vertragingen.

(4) De Gemeenschap dient derhalve de bij die verordening vastgestelde beschermingsnormen te verhogen, teneinde de rechten van de passagier uit te breiden en ervoor te zorgen dat de luchtvaartmaatschappijen onder geharmoniseerde voorwaarden hun bedrijf uitoefenen op een geliberaliseerde markt.

[...]

(15) Er dient te worden geacht sprake te zijn van buitengewone omstandigheden wanneer een besluit van het luchtverkeersbeheer voor een specifiek vliegtuig op een specifieke dag een langdurige vertraging, een vertraging van een nacht of de annulering van één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt, ook al heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij alle redelijke inspanningen geleverd om de vertragingen of annuleringen te voorkomen."

10 Artikel 2 van deze verordening, met als opschrift „Definities" bepaalt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

1) ‚annulering': het niet uitvoeren van een geplande vlucht waarop ten minste één plaats was geboekt."

11 Artikel 5 van deze verordening, „Annulering", luidt:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

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

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]"

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

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

a) van twee uur of meer voor alle vluchten van 1 500 km of minder,

b) van drie uur of meer voor alle vluchten binnen de Gemeenschap van meer dan 1 500 km en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km, of

c) van vier uur of meer voor alle vluchten die niet sub a of b vallen,

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

i) artikel 9, lid 1, sub a, en artikel 9, lid 2, en

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

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

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

13 Artikel 7 van deze verordening, „Recht op compensatie", bepaalt:

„1. Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers compensatie ten belope van:

a) 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km;

b) 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km, en voor alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km;

c) 600 EUR voor alle niet sub 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 sub a of b vallen,

kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert de compensatiebedragen vermeld in lid 1 met 50 % verlagen.

[...]"

14 Artikel 8, lid 1, van deze verordening bepaalt:

„Wanneer naar dit artikel wordt verwezen, krijgen de passagiers de keuze tussen:

a)

— volledige terugbetaling van het ticket binnen zeven dagen, overeenkomstig het bepaalde in artikel 7, lid 3, tegen de prijs waarvoor het gekocht was, voor het gedeelte of de gedeelten van de reis die niet zijn gemaakt en voor het gedeelte en de gedeelten die reeds zijn gemaakt indien verder reizen in het licht van het oorspronkelijke reisplan van de passagier geen zin meer heeft, alsmede in voorkomend geval,

— een retourvlucht naar het eerste vertrekpunt bij de eerste gelegenheid;

b) een alternatief reisplan onder vergelijkbare vervoersvoorwaarden naar hun eindbestemming bij de eerste gelegenheid; of

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

Hoofdgedingen en prejudiciële vragen

Zaak C-581/10

15 Het gezin Nelson heeft bij Lufthansa een vlucht van Frankfurt am Main (Duitsland) naar Lagos (Nigeria) op 27 juli 2007 en een retourvlucht LH 565 van Lagos naar Frankfurt am Main op 27 maart 2008 geboekt. Het vertrek van deze retourvlucht was gepland om 22.50 uur. Op 27 maart 2008 was het gezin Nelson op tijd in de luchthaven van Lagos. De retourvlucht is echter niet op het geplande tijdstip kunnen vertrekken en het gezin Nelson werd in een hotel ondergebracht. Op 28 maart 2008 om 16 uur werd dit gezin van het hotel naar de luchthaven gebracht. Uiteindelijk is vlucht LH 565 op 29 maart 2008 om 1 uur vertrokken met een vervangingsvliegtuig dat Lufthansa vanuit Frankfurt am Main had overgebracht, met hetzelfde vluchtnummer en overwegend dezelfde passagiers. Het vliegtuig is in Frankfurt am Main geland om 7.10 uur, met een vertraging van meer dan 24 uur op de oorspronkelijk voorziene aankomsttijd.

16 Naar aanleiding van deze vlucht heeft het gezin Nelson bij de verwijzende rechter op grond van artikel 5, lid 1, sub c, en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 een vordering ingediend tot veroordeling van Lufthansa tot betaling aan elk gezinslid van 600 EUR, te vermeerderen met rente, wegens de vertraging die het gezin had opgelopen.

17 Lufthansa stelt dat de vlucht, die werd uitgevoerd, niet kan worden aangemerkt als „geannuleerd" in de zin van artikel 2, sub l, van verordening nr. 261/2004, maar dat het gaat om een vertraging waarvoor deze verordening geen recht op compensatie verleent.

18 De verwijzende rechter heeft de behandeling van de zaak geschorst in afwachting van de beslissing van het Hof in de gevoegde zaken die hebben geleid tot het arrest van 19 november 2009, Sturgeon e.a. (C-402/07 en C-432/07, Jurispr. blz. I-10923). Na dat arrest is de behandeling van de zaak voortgezet.

19 Onder verwijzing naar dat arrest voert Lufthansa aan dat het door het Hof erkende recht op compensatie voor passagiers van een vertraagde vlucht niet verenigbaar is met de schadevergoedingsregeling waarin het Verdrag van Montreal voorziet. Bovendien heeft het Hof in het arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, de grenzen van zijn bevoegdheid overschreden.

20 Daarop heeft het Amtsgericht Köln de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Is het in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 geregelde recht op compensatie een recht op schadevergoeding uit anderen hoofde dan tot herstel van geleden schade in de zin van artikel 29, tweede volzin, van het [Verdrag van Montreal]?

2) Hoe verhoudt het op artikel 7 van verordening nr. 261/2004 gegronde recht op compensatie, waarop volgens het [reeds aangehaalde] arrest [Sturgeon e.a.] passagiers die hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken, aanspraak kunnen maken, zich tot het in artikel 19 van het Verdrag van Montreal geregelde recht op schadevergoeding wegens vertraging, met inachtneming van de uitsluiting volgens artikel 29, tweede volzin, van dat verdrag, van schadevergoeding uit anderen hoofde dan tot herstel van geleden schade?

3) Hoe kan het aan het reeds aangehaalde arrest Sturgeon e.a. ten grondslag liggende uitleggingscriterium, op grond waarvan het recht op compensatie overeenkomstig artikel 7 van verordening nr. 261/2004 mag worden uitgestrekt tot gevallen van vertraging, worden verzoend met het uitleggingscriterium dat het Hof in zijn arrest van 10 januari 2006, IATA en ELFAA (C-344/04, Jurispr. blz. I-403), voor diezelfde verordening hanteert?”

Zaak C-629/10

21 TUI Travel plc is een internationale groep die actief is in de vrijetijdssector en bezit zeven luchtvaartmaatschappijen, waaronder Thomson Airways, gevestigd in het Verenigd Koninkrijk. British Airways plc en easyJet Airlines Company Ltd zijn luchtvaartmaatschappijen die internationale passagierslijnvluchten uitvoeren.

22 International Air Transport Association is een internationale commerciële organisatie die ongeveer 230 luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt die samen goed zijn voor 93 % van de internationale lijnvluchten.

23 De Civil Aviation Authority is de onafhankelijke nationale luchtvaartorganisatie in het Verenigd Koninkrijk. Haar werkzaamheden omvatten economische regelgeving, luchtruimbeleid, veiligheidsregelgeving en consumentenbescherming. Deze organisatie is verantwoordelijk voor de naleving van de luchtvaartregelgeving in het Verenigd Koninkrijk.

24 TUI Travel e.a. hebben de Civil Aviation Authority verzocht te bevestigen dat zij verordening nr. 261/2004 niet aldus zou uitleggen dat de luchtvaartmaatschappijen verplicht zijn hun passagiers compensatie te betalen in geval van vertraging van hun vlucht. De Civil Aviation Authority heeft geweigerd deze uitlegging te bevestigen en erop gewezen dat zij gebonden was door de gevolgen van het reeds aangehaalde arrest Sturgeon e.a.

25 Daarop heeft TUI Travel e.a. bij de verwijzende rechter het standpunt van de Civil Aviation Authority aangevochten.

26 Van oordeel dat het betoog van TUI Travel e.a. niet ongegrond was, heeft de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), de behandeling van de zaak geschorst en het Hof de volgende prejudiciële vragen gesteld:

„1) Moeten de artikelen 5 tot en met 7 van verordening [...] nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat op grond hiervan de in artikel 7 [van die verordening] voorziene compensatie moet worden betaald aan passagiers van wie de vluchten zijn vertraagd in de zin van artikel 6 [van de betrokken verordening], en zo ja, in welke omstandigheden?

2) Indien het antwoord op de eerste vraag ontkennend luidt, zijn dan de artikelen 5 tot en met 7 van verordening [...] nr. 261/2004 (gedeeltelijk) ongeldig wegens schending van het beginsel van gelijke behandeling?

3) Indien het antwoord op de eerste vraag bevestigend luidt, zijn dan de artikelen 5 tot en met 7 van verordening [...] nr. 261/2004 (gedeeltelijk) ongeldig wegens

a) onverenigbaarheid met het Verdrag van Montreal,

b) schending van het evenredigheidsbeginsel, en/of

c) schending van het rechtszekerheidsbeginsel?

4) Indien het antwoord op de eerste vraag bevestigend en het antwoord op de derde vraag ontkennend luidt, welke zijn in voorkomend geval de beperkingen van de werking in de tijd van het arrest van het Hof in de onderhavige zaak?

5) Indien het antwoord op de eerste vraag ontkennend luidt, welke werking moet in voorkomend geval worden gegeven aan het [reeds aangehaalde] arrest Sturgeon e.a. tussen de datum van uitspraak van dat arrest, 19 november 2009, en de datum van het arrest van het Hof in de onderhavige zaak?"

27 Bij beschikking van de president van het Hof van 30 november 2011 zijn de zaken C-581/10 en C-629/10 gevoegd voor de mondelinge behandeling en voor het arrest.

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Eerste vraag in zaak C-629/10: het bestaan van recht op compensatie krachtens verordening nr. 261/2004 in geval van een vertraagde vlucht en de voorwaarden waaronder compensatie verschuldigd is

28 Met zijn eerste vraag in zaak C-629/10 wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of, en zo ja onder welke voorwaarden, passagiers van een vertraagde vlucht krachtens verordening nr. 261/2004 recht op compensatie hebben.

29 Artikel 7 noch enig ander voorschrift van deze verordening voorziet uitdrukkelijk in een dergelijk recht.

30 Uit artikel 5, lid 1, sub c-iii, van verordening nr. 261/2004 blijkt dat passagiers wier vlucht is geannuleerd zonder dat zij daarvan vooraf op de hoogte zijn gesteld of wanneer dit hun wordt meegedeeld minder dan zeven dagen voor de geplande vertrektijd, onder de in deze bepaling gestelde voorwaarden recht hebben op forfaitaire compensatie wanneer de luchtvervoerder niet in staat is hun een alternatieve vlucht naar hun bestemming aan te bieden 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 (zie arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 57).

31 Artikel 5, lid 1, sub c-iii, van deze verordening geeft de luchtvervoerder dus een bepaalde manoeuvreerruimte om een passagier van een in extremis geannuleerde vlucht, zonder compensatie, een alternatieve vlucht naar zijn eindbestemming voor te stellen. Ingevolge deze bepaling heeft de luchtvervoerder de mogelijkheid om deze passagier een alternatieve vlucht voor te stellen die langer zal duren dan de geannuleerde vlucht. Ook al maakt de luchtvervoerder ten volle gebruik van de twee marges die deze bepaling hem biedt, te weten de marge om het vertrek van de betrokken passagier met één uur te vervroegen en zijn aankomst met minder dan twee uur te verlaten, de totale duur van de voorgestelde alternatieve vlucht mag evenwel in geen geval drie uur of meer in beslag nemen dan de geannuleerde vlucht. Bij overschrijding van deze grens is de betrokken passagier compensatie verschuldigd.

32 Daarentegen voorziet geen enkel voorschrift van deze verordening uitdrukkelijk in forfaitaire compensatie voor passagiers die in extremis, voordat hun vlucht vertrekt, of tijdens hun vlucht zelf vernemen dat hun vlucht langdurige vertraging zal oplopen en dat zij hun eindbestemming drie uur na de oorspronkelijk geplande aankomsttijd of later zullen bereiken.

33 Het gelijkheidsbeginsel vereist dat vergelijkbare situaties niet verschillend en verschillende situaties niet gelijk worden behandeld, tenzij dit objectief gerechtvaardigd is (arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 48 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

34 Aangenomen dient te worden dat passagiers wier vlucht is vertraagd, en passagiers wier vlucht is geannuleerd, zich in een vergelijkbare situatie bevinden wat compensatie krachtens verordening nr. 261/2004 betreft, aangezien deze passagiers vergelijkbare ongemakken ondervinden, te weten drie of meer uur tijdverlies vergeleken met de oorspronkelijke planning van hun vlucht (zie arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 54).

35 Bovendien kunnen passagiers van beide categorieën niet langer hun verplaatsing naar believen organiseren wanneer zij geconfronteerd worden hetzij met een ernstig voorval in de uitvoering van hun vlucht die op het punt staat te vertrekken, of die reeds is vertrokken, hetzij met de annulering van een dergelijke vlucht waarvoor in voorkomend geval een alternatieve vlucht wordt voorgesteld. Wanneer zij om een of andere reden hun eindbestemming op een bepaald tijdstip moeten bereiken, kunnen zij dus niet ontkomen aan het tijdverlies dat met de nieuwe situatie gepaard gaat, daar zij op dat vlak geen manoeuvreerruimte hebben.

36 Deze overwegingen vinden bovendien steun in punt 3, in fine, van de considerans van verordening nr. 261/2004, waarin niet alleen wordt verwezen naar het te hoge aantal passagiers dat geconfronteerd wordt met annuleringen zonder voorafgaande melding en met langdurige vertragingen, maar ook impliciet de nadruk wordt gelegd op de gelijkwaardigheid van de ongemakken die beide categorieën van passagiers ondervinden.

37 Bijgevolg mogen, gelet op het met verordening nr. 261/2004 nagestreefde doel om de bescherming van alle luchtreizigers te verhogen, passagiers van vluchten met drie uur vertraging of meer, niet anders worden behandeld dan passagiers die op grond van artikel 5, lid 1, sub c-iii, van deze verordening compensatie krijgen, aangezien een dergelijke ongelijke behandeling van beide categorieën niet legitiem gerechtvaardigd is gelet op de met deze verordening nagestreefde doelstellingen (zie arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punten 59 en 60).

38 Teneinde deze ongelijkheid weg te nemen moet verordening nr. 261/2004 aldus worden uitgelegd dat passagiers van vluchten met een langdurige vertraging op dezelfde compensatie aanspraak kunnen maken als die waarin in artikel 5, lid 1, sub c-iii, van deze verordening is voorzien voor passagiers van geannuleerde vluchten (zie arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 61).

39 Daaraan dient te worden toegevoegd dat de wetgever met de vaststelling van verordening nr. 261/2004 ook beoogde de belangen van de luchtreizigers met die van de luchtvaartmaatschappijen te verzoenen. Hij heeft deze reizigers bepaalde rechten verleend en tegelijkertijd in punt 15 van de considerans en artikel 5, lid 3, van deze verordening bepaald dat de luchtvaartmaatschappijen niet verplicht zijn compensatie te betalen indien zij kunnen aantonen dat de annulering of de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvervoerder geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 67).

40 Gelet op het voorgaande dient op de eerste vraag in zaak C-629/10 te worden geantwoord dat de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat passagiers van een vertraagde vlucht krachtens deze verordening recht op compensatie hebben wanneer zij wegens deze vlucht drie uur of meer tijdverlies lijden, dat wil zeggen wanneer zij drie uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd of later hun eindbestemming bereiken. Passagiers hebben wegens een dergelijke vertraging evenwel geen recht op compensatie wanneer de luchtvervoerder kan aantonen dat de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvervoerder geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

Eerste en tweede vraag in zaak C-581/10 en derde vraag, sub a, in zaak C-629/10: de geldigheid van de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 in het licht van het Verdrag van Montreal

41 Met de eerste en de tweede vraag in zaak C-581/10 en met de derde vraag, sub a, in zaak C-629/10 wensen de verwijzende rechters in wezen te vernemen of de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 geldig zijn in het licht van artikel 29, tweede volzin, van het Verdrag van Montreal wanneer zij aldus worden uitgelegd dat passagiers van een vertraagde vlucht krachtens deze verordening recht op compensatie hebben wanneer zij 3 uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd of later hun eindbestemming bereiken.

42 Lufthansa, TUI Travel e.a. alsmede de Duitse regering en de regering van het Verenigd Koninkrijk voeren aan dat deze verordening, wanneer zij passagiers van een vertraagde vlucht recht op compensatie verleent, in strijd is met de bewoordingen van artikel 29, tweede volzin, van het Verdrag van Montreal, dat voorziet in een vordering tot schadevergoeding, met name wegens schade als gevolg van vertraging in het luchtverkeer, en aan het beginsel van schadeloosstelling van deze passagiers nauwkeurige voorwaarden en grenzen stelt, waaraan de relevante bepalingen van verordening nr. 261/2004 niet voldoen.

43 Daarentegen betwisten Lufthansa, TUI Travel e.a. en deze regeringen geenszins dat het recht op compensatie krachtens verordening nr. 261/2004 verenigbaar is met artikel 29, tweede volzin, van het Verdrag van Montreal wat betreft passagiers van geannuleerde vluchten en passagiers die niet aan boord zijn mogen gaan.

44 In dit verband volgt evenwel uit de artikelen 8, lid 1, sub b, en 7, lid 2, van verordening nr. 261/2004, in hun onderlinge samenhang gelezen, dat een instapweigering met een alternatief reisplan of een annulering van een vlucht met een alternatief reisplan kunnen leiden tot vertraging in het vervoer van luchtreizigers en bovendien tot compensatie van de passagiers die deze vertraging ondervinden.

45 Bijgevolg komen Lufthansa, TUI Travel e.a. en deze regeringen met hun betoog indirect op tegen het recht zelf op compensatie, zoals voorzien in verordening nr. 261/2004, en vechten zij uiteindelijk de verenigbaarheid van de artikelen 5 tot en met 7 van deze verordening met het Verdrag van Montreal aan.

46 In punt 45 van zijn arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, heeft het Hof evenwel geoordeeld dat noch uit de artikelen 19, 22 en 29 van het Verdrag van Montreal, noch uit enige andere bepaling van dat verdrag blijkt dat de verdragsauteurs de luchtvervoerders wilden vrijwaren van elke andere vorm van interventie dan de interventie waarin deze bepalingen voorzien, met name door de overheid die wil voorzien in onmiddellijke en gestandaardiseerde compensatie van het ongemak dat wordt veroorzaakt door vertraging in het luchtvervoer van passagiers, zonder dat deze passagiers de moeite hoeven te nemen, een schadevergoedingsvordering in te stellen bij de rechter.

47 Ook al betroffen de prejudiciële vragen betreffende de verenigbaarheid met het Verdrag van Montreal enkel de in artikel 6 van verordening nr. 261/2004 voorziene gestandaardiseerde en onmiddellijke bijstand en verzorging, het Hof heeft niet uitgesloten dat andere maatregelen, zoals de in artikel 7 van deze verordening voorziene compensatie, buiten de werkingssfeer van het Verdrag van Montreal kunnen vallen.

48 Laatstbedoelde maatregel is concreet onderzocht in het arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, waarin het Hof heeft gepreciseerd dat het tijdverlies een in verordening nr. 261/2004 bedoeld ongemak vormt, dat net als de andere ongemakken door de in deze verordening voorziene maatregelen ongedaan moet worden gemaakt. Bovendien heeft het Hof vastgesteld dat dit ongemak ongedaan moet worden gemaakt door compensatie van de betrokken passagiers op grond van deze verordening (zie in die zin arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punten 52 en 61).

49 In dit verband dient te worden gepreciseerd dat tijdverlies, net zoals de ongemakken waarvan sprake was in het arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, niet kan worden gekwalificeerd als „schade voortvloeiend uit vertraging” in de zin van artikel 19 van het Verdrag van Montreal en daarom buiten de werkingssfeer van artikel 29 van dit Verdrag valt.

50 Artikel 19 van dit Verdrag impliceert met name dat de schade ontstaat naar aanleiding van vertraging, dat er een causaal verband tussen de vertraging en de schade bestaat en dat de schade geïndividualiseerd is naar het soort schade dat de verschillende passagiers lijden.

51 Allereerst is tijdverlies geen schade die voortvloeit uit vertraging, maar een ongemak, net als andere ongemakken die ontstaan bij een instapweigering, een vluchtannulering of langdurige vertraging, en die met deze situaties gepaard gaan, zoals wanneer passagiers van alle comfort verstoken blijven of tijdelijk niet over de normaliter beschikbare communicatiemiddelen beschikken.

52 Vervolgens ondergaan alle passagiers van een vertraagde vlucht op dezelfde wijze het tijdverlies en bijgevolg is het mogelijk dit te verhelpen door een gestandaardiseerde maatregel zonder dat de individuele situatie van elke betrokken passagier hoeft te worden beoordeeld. Een dergelijke maatregel kan dus onmiddellijk worden getroffen.

53 Ten slotte bestaat er niet noodzakelijkerwijs een causaal verband tussen de daadwerkelijk opgelopen vertraging, enerzijds, en het tijdverlies op basis waarvan kan worden bepaald of recht op compensatie krachtens verordening nr. 261/2004 bestaat en het compensatiebedrag kan worden berekend, anderzijds.

54 De door verordening nr. 261/2004 opgelegde bijzondere compensatieplicht ontstaat immers niet wanneer daadwerkelijk vertraging wordt opgelopen, maar alleen wanneer daadwerkelijk opgelopen vertraging leidt tot tijdverlies van drie uur of meer ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd. Terwijl de omvang van de vertraging de kans op meer aanzienlijke schade in de regel

vergroot, blijft de krachtens deze verordening toegekende forfaitaire compensatie bovendien ongewijzigd omdat bij de berekening van het bedrag van de krachtens artikel 7 van verordening nr. 261/2004 verschuldigde compensatie geen rekening wordt gehouden met de duur van de daadwerkelijke vertraging die drie uur overschrijdt.

55 Bijgevolg kan met een vertraagde vlucht gepaard gaand tijdverlies, dat een ongemak in de zin van verordening nr. 261/2004 vormt en niet als „schade voortvloeiend uit vertraging" in de zin van artikel 19 van het Verdrag van Montreal kan worden aangemerkt, niet binnen de werkingssfeer van artikel 29 van dat Verdrag vallen.

56 Derhalve is de bij verordening nr. 261/2004 opgelegde plicht tot compensatie van passagiers van een vlucht met langdurige vertraging verenigbaar met artikel 29 van het Verdrag van Montreal.

57 Bovendien dient te worden vastgesteld dat de uit verordening nr. 261/2004 voortvloeiende compensatieplicht complementair is aan artikel 29 van het Verdrag van Montreal, aangezien deze plicht bovenop de regeling van dat artikel komt (zie in die zin arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punt 46).

58 Daaruit volgt dat deze compensatieplicht zelf niet eraan in de weg staat dat de betrokken passagiers, wanneer zij door deze vertraging bovendien individuele schade lijden die recht op vergoeding geeft, daarenboven vorderingen kunnen instellen tot vergoeding van hun individuele schade, onder de door het Verdrag van Montreal gestelde voorwaarden (zie in die zin arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punten 44 en 47).

59 In dit verband heeft het Hof bij de uitlegging van artikel 12 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Verdere compensatie", vastgesteld dat dit artikel de toepassing van de in deze verordening bepaalde maatregelen wenst aan te vullen zodat de passagiers worden vergoed voor alle schade die zij hebben geleden wegens de niet-nakoming door de luchtvervoerder van zijn contractuele verplichtingen. Op grond van die bepaling kan de nationale rechter de luchtvervoerder dus veroordelen tot vergoeding van de schade die de passagiers hebben geleden als gevolg van de niet-nakoming van de luchtvervoerovereenkomst op basis van een andere rechtsgrondslag dan verordening nr. 261/2004, dit wil met name zeggen onder de in het Verdrag van Montreal of in het nationale recht bepaalde voorwaarden (arrest van 13 oktober 2011, Sousa Rodríguez e.a., C-83/10, Jurispr. blz. I-9469, punt 38).

60 Gelet op het voorgaande moet worden vastgesteld dat uit het onderzoek van de eerste en de tweede vraag in zaak C-581/10 alsmede van de derde vraag, sub a, in zaak C-629/10 niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 kunnen aantasten.

Derde vraag in zaak C-581/10 en derde vraag, sub c, in zaak C-629/10: de geldigheid van de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 in het licht van het rechtszekerheidsbeginsel

61 Met de derde vraag in zaak C-581/10 en de derde vraag, sub c, in zaak C-629/10 wensen de verwijzende rechters in wezen te vernemen of de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004, zoals uitgelegd door het arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, geldig zijn in het licht van het rechtszekerheidsbeginsel.

62 TUI Travel e.a. en de regering van het Verenigd Koninkrijk stellen dat dit beginsel wordt geschonden wanneer verordening nr. 261/2004 aldus wordt uitgelegd dat zij een verplichting inhoudt tot compensatie van passagiers van vertraagde vluchten. Deze uitlegging is niet te verzoenen met het arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, waaruit voortvloeit dat in dergelijke gevallen geen plicht tot

betaling van compensatie bestaat. Bovendien staat zij haaks op de bedoeling van de Uniewetgever en de duidelijke bewoordingen van deze verordening, waaruit blijkt dat alleen bij een instapweigering en een vluchtannulering compensatie moet worden betaald.

63 Gelet op de vaststellingen die voorheen in het onderhavige arrest zijn gedaan, moet dit betoog van de hand worden gewezen.

64 Wat allereerst het verband tussen het arrest IATA en ELFAA en het arrest Sturgeon e.a. betreft, blijkt uit de punten 46 tot en met 48 van het onderhavige arrest met name dat beide arresten niet op gespannen voet staan, aangezien de in het eerstgenoemde arrest ontwikkelde beginselen toepassing vinden in het laatstgenoemde arrest.

65 Vervolgens vloeit uit de punten 30 tot en met 39 van het onderhavige arrest voort dat de uitlegging van verordening nr. 261/2004 volgens welke een compensatieplicht bestaat bij langdurige vertraging van een vlucht, niet in strijd is met de bedoeling van de Uniewetgever.

66 Ten slotte dient met betrekking tot de duidelijkheid van de aan de luchtvervoerder opgelegde verplichtingen eraan te worden herinnerd dat het rechtszekerheidsbeginsel verlangt dat de justitiabelen ondubbelzinnig hun rechten en verplichtingen kennen en dienovereenkomstig hun voorzieningen kunnen treffen (zie arresten van 9 juli 1981, Gondrand en Garancini, 169/80, Jurispr. blz. 1931, punt 17; 13 februari 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Jurispr. blz. I-431, punt 27, en 14 april 2005, België/Commissie, C-110/03, Jurispr. blz. I-2801, punt 30).

67 Gelet op de uit het gelijkheidsbeginsel voortvloeiende vereisten kunnen de luchtvervoerders zich echter niet op het rechtszekerheidsbeginsel beroepen waar zij aanvoeren dat de hun bij verordening nr. 261/2004 opgelegde verplichting tot compensatie van de passagiers voor de daarin voorziene bedragen in geval van vertraging in strijd is met dat beginsel.

68 Zoals de advocaat-generaal in punt 46 van zijn conclusie heeft opgemerkt, konden passagiers van een vertraagde vlucht en de luchtvervoerders vanaf de uitspraak van het arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, ondubbelzinnig weten vanaf welk ogenblik eerstgenoemden aanspraak kunnen maken op de uitkering van een compensatie respectievelijk vanaf wanneer laatstgenoemden die compensatie verschuldigd zijn, aangezien door de bepaling van een duidelijke tijdslimiet ook kan worden vermeden dat de nationale gerechten het begrip langdurige vertraging verschillend beoordelen en daardoor in voorkomend geval rechtsonzekerheid ontstaat.

69 Bijgevolg dient te worden vastgesteld dat uit het onderzoek van de derde vraag in zaak C-581/10 en van de derde vraag, sub c, in zaak C-629/10 niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 kunnen aantasten.

Derde vraag, sub b, in zaak C-629/10: het evenredigheidsbeginsel

70 Met zijn derde vraag, sub b, in zaak C-629/10 wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 geldig zijn in het licht van het evenredigheidsbeginsel wanneer zij aldus worden uitgelegd dat passagiers van een vertraagde vlucht krachtens deze verordening aanspraak kunnen maken op compensatie.

71 Volgens het evenredigheidsbeginsel, dat deel uitmaakt van de algemene Unierechtelijke beginselen, mogen de handelingen van de instellingen van de Unie niet buiten de grenzen treden van wat geschikt en noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de rechtmatige doelstellingen die met de betrokken regeling worden nagestreefd, met dien verstande dat, wanneer een keuze mogelijk is tussen meerdere geschikte maatregelen, die maatregel moet worden gekozen die de minste belasting met zich

brengt, en de veroorzaakte nadelen niet onevenredig mogen zijn aan het nagestreefde doel (arresten van 12 maart 2002, Omega Air e.a., C-27/00 en C-122/00, Jurispr. blz. I-2569, punt 62, en 12 januari 2006, Agrarproduktion Staebelow, C-504/04, Jurispr. blz. I-679, punt 35).

72 In casu zij eraan herinnerd dat verordening nr. 261/2004 beoogt een hoog niveau van bescherming van luchtreizigers te waarborgen, ongeacht of zij worden geconfronteerd met een instapweigering, een annulering of een langdurige vertraging van hun vlucht, aangezien zij in al deze gevallen soortgelijke ernstige moeilijkheden en ongemakken ondervinden die verband houden met het luchtvervoer (zie arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 44).

73 TUI Travel e.a. en de regering van het Verenigd Koninkrijk betogen dat wanneer verordening nr. 261/2004 aldus wordt uitgelegd dat compensatie moet worden betaald aan passagiers van een vertraagde vlucht, dit niet in verhouding staat tot de met deze verordening nagestreefde doelstellingen aangezien dit voor de luchtvervoerders een buitensporige financiële last zou meebrengen. Bovendien zou deze uitlegging ook voor de passagiers onevenredige gevolgen hebben doordat de kans bestaat dat de vervoerders de financiële kost van deze verplichtingen in hun tarieven doorrekenen en het aantal korteafstandsvluchten verminderen en verafgelegen bestemmingen minder vaak aandoen.

74 Evenwel dient meteen eraan te worden herinnerd dat met de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 voorziene forfaitaire compensatie door passagiers geleden tijdverlies kan worden goedgemaakt zonder dat zij hoeven te bewijzen dat zij geïndividualiseerde schade hebben geleden. Deze maatregel maakt het dus mogelijk een hoog niveau van bescherming van luchtreizigers te waarborgen, zoals die met deze verordening wordt nagestreefd.

75 Aangezien het geleden tijdverlies onomkeerbaar, objectief en gemakkelijk kwantificeerbaar is (zie met name arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 52), blijkt de maatregel die erin bestaat alle door dit ongemak getroffen passagiers onmiddellijk een forfaitaire financiële vergoeding uit te keren, bijzonder geschikt te zijn.

76 Hoewel deze compensatie voor de luchtvervoerders bepaalde financiële gevolgen heeft, kunnen deze gevolgen niet als onevenredig aan de doelstelling van een hoog beschermingsniveau voor luchtreizigers worden beschouwd.

77 Allereerst geldt de uit artikel 7 van verordening nr. 261/2004 voortvloeiende compensatieplicht immers niet in alle gevallen van vertraging, maar enkel in geval van langdurige vertraging.

78 Vervolgens kan het compensatiebedrag, naargelang van de afstand van de betrokken vlucht 250, 400 of 600 EUR, overeenkomstig artikel 7, lid 2, sub c, van verordening nr. 261/2004 met nog 50 % worden verlaagd wanneer de vertraging voor een niet onder artikel 7, lid 2, sub a en b, van deze verordening vallende vlucht minder dan vier uur bedraagt (arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 63).

79 Bovendien zijn de luchtvervoerders niet verplicht deze compensatie te betalen wanneer zij kunnen aantonen dat de annulering of de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvervoerder geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen (zie arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, punt 67).

80 Voorts laat de nakoming van de verplichtingen op grond van verordening nr. 261/2004 de mogelijkheid voor deze vervoerders onverlet om van eenieder die de vertraging heeft veroorzaakt, ook van derden, terugbetaling te vorderen, zoals artikel 13 van deze verordening bepaalt. Deze terugbetaling kan de financiële lasten die deze vervoerders als gevolg van deze verplichtingen dragen, dus geheel of gedeeltelijk compenseren. Daarenboven lijkt het niet onredelijk dat deze lasten, onder voorbehoud van bovengenoemd recht op terugbetaling, in de eerste plaats worden gedragen door de

luchtvaartmaatschappijen, waaraan de betrokken passagiers zijn gebonden door een vervoerscontract dat hun recht geeft op een vlucht die niet geannuleerd of vertraagd zou mogen zijn (reeds aangehaalde arresten IATA en ELFAA, punt 90, en Sturgeon e.a., punt 68).

81 Bovendien blijkt uit de rechtspraak dat het belang van de doelstelling van consumentenbescherming, waaronder dus de luchtreizigers, de voor sommige marktdeelnemers – zelfs aanzienlijke – negatieve economische gevolgen kan rechtvaardigen (zie in die zin arrest van 8 juni 2010, Vodafone e.a., C-58/08, Jurispr. blz. I-4999, punten 53 en 69).

82 Daaraan dient te worden toegevoegd dat, zoals de advocaat-generaal in punt 60 van zijn conclusie heeft opgemerkt, het aandeel vluchten waarvan de vertraging recht op compensatie krachtens verordening nr. 261/2004 geeft, volgens de aan het Hof verstrekte informatie over de frequentie van langdurige vertragingen en de kostprijs van deze compensatie voor de luchtvaartmaatschappijen, minder dan 0,15 % bedraagt.

83 Ten slotte zijn aan het Hof geen concrete gegevens verstrekt op basis waarvan kan worden vastgesteld dat uitkering van compensatie in geval van langdurige vertraging ertoe leidt dat de tarieven hoger worden of het aantal korteafstandsvluchten verlaagt en verafgelegen bestemmingen minder vaak worden aangedaan.

84 Bijgevolg dient te worden vastgesteld dat uit het onderzoek van de derde vraag, sub b, in zaak C-629/10 niet is gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 kunnen aantasten.

Tweede en vijfde vraag in zaak C-629/10

85 Aangezien deze vragen zijn gesteld voor het geval de eerste vraag in zaak C-629/10 ontkennend wordt beantwoord, behoeft op deze vragen niet te worden geantwoord.

Vierde vraag in zaak C-629/10: werking in de tijd van het onderhavige arrest

86 Met de vierde vraag in zaak C-629/10 wenst de verwijzende rechter te vernemen welke gevolgen het onderhavige arrest in de tijd heeft met betrekking tot het recht op compensatie voor passagiers wier vlucht drie uur vertraging of meer heeft opgelopen ten opzichte van de oorspronkelijk geplande aankomsttijd.

87 TUI Travel e.a. stellen dat mocht het Hof de eerste vraag bevestigend en de derde vraag ontkennend beantwoorden, het de werking in de tijd van het onderhavige arrest moet beperken zodat de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 niet kunnen dienen als grondslag voor een vordering tot het verkrijgen van compensatie voor passagiers wier vlucht vertraging heeft opgelopen vóór de datum van het onderhavige arrest, behalve voor passagiers die op de datum van dit arrest bij de rechter reeds een vordering tot het verkrijgen van compensatie hadden ingediend. Ondanks het arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, kunnen luchtvaartmaatschappijen en andere betrokken marktdeelnemers immers thans redelijkerwijs concluderen dat artikel 7 van verordening nr. 261/2004 niet van toepassing is op passagiers van een vertraagde vlucht daar dit arrest alsdan in strijd zou zijn met de duidelijke bewoordingen van deze verordening en met het reeds aangehaalde arrest IATA en ELFAA.

88 Volgens vaste rechtspraak verklaart en preciseert de uitlegging die het Hof krachtens de hem bij artikel 267 VWEU verleende bevoegdheid geeft aan een voorschrift van Unierecht, de betekenis en de strekking van dat voorschrift zoals het sedert het tijdstip van de inwerkingtreding ervan moet of had moeten worden verstaan en toegepast. Hieruit volgt dat de rechter het aldus uitgelegde voorschrift zelfs kan en moet toepassen op rechtsbetrekkingen die zijn ontstaan en tot stand zijn gekomen vóór

het arrest waarbij op het verzoek om uitlegging is beslist, indien voor het overige is voldaan aan de voorwaarden waaronder een geschil over de toepassing van dat voorschrift voor de bevoegde rechter kan worden gebracht (zie met name arresten van 3 oktober 2002, Barreira Pérez, C-347/00, Jurispr. blz. I-8191, punt 44, en 17 februari 2005, Linneweber en Akritidis, C-453/02 en C-462/02, Jurispr. blz. I-1131, punt 41).

89 Slechts in uitzonderlijke gevallen kan het Hof uit hoofde van een aan de rechtsorde van de Unie inherent algemeen beginsel van rechtszekerheid besluiten beperkingen te stellen aan de mogelijkheid voor iedere belanghebbende om met een beroep op een door het Hof uitgelegde bepaling te goeder trouw tot stand gekomen rechtsbetrekkingen opnieuw ter discussie te stellen (zie met name arrest van 23 mei 2000, Buchner e.a., C-104/98, Jurispr. blz. I-3625, punt 39, en arrest Linneweber en Akritidis, reeds aangehaald, punt 42).

90 Alsdan staat het evenwel aan het Hof om één enkel tijdstip vast te stellen vanaf hetwelk de uitlegging die het aan een voorschrift van Unierecht heeft gegeven, in werking treedt.

91 In deze context heeft het Hof reeds geoordeeld dat een beperking in de tijd van de werking van deze uitlegging slechts kan worden aangebracht in het arrest waarin de gevraagde uitlegging wordt gegeven. Dit principe waarborgt de gelijke behandeling van de lidstaten en de andere justitiabelen ten aanzien van dat recht en voldoet daarmee aan de uit het rechtszekerheidsbeginsel voortvloeiende vereisten (arrest van 6 maart 2007, Meilicke e.a., C-292/04, Jurispr. blz. I-1835, punt 37).

92 De uitlegging waarom de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), in zaak C-629/10 heeft verzocht, betreft het bij verordening nr. 261/2004 verleende recht op compensatie die verschuldigd is aan passagiers wanneer zij wegens vertraging van hun vlucht drie uur tijdverlies of meer lijden, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie uur na de door de luchtvervoerder oorspronkelijk geplande aankomsttijd of later bereiken. Uit punt 61 van het arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald, is reeds gebleken dat luchtreizigers dat recht hebben.

93 Vastgesteld dient te worden dat het Hof in laatstgenoemd arrest de werking van de uitlegging van verordening nr. 261/2004 wat het in het vorige punt bedoelde recht op compensatie betreft niet in de tijd heeft beperkt.

94 Derhalve hoeft de werking van het onderhavige arrest niet in de tijd te worden beperkt.

Kosten

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

Het Hof (Grote kamer) verklaart voor recht:

1) De artikelen 5 tot en met 7 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 moeten aldus worden uitgelegd dat passagiers van een vertraagde vlucht krachtens deze verordening recht op compensatie hebben wanneer zij wegens deze vlucht drie uur tijdverlies of meer lijden, dat wil zeggen wanneer zij drie uur na de door de luchtvervoerder oorspronkelijk geplande aankomsttijd of later hun eindbestemming bereiken. Passagiers hebben wegens een

dergelijke vertraging evenwel geen recht op compensatie wanneer de luchtvervoerder kan aantonen dat de langdurige vertraging het gevolg is van buitengewone omstandigheden die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvervoerder geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.

2) Uit het onderzoek van de prejudiciële vragen is niet gebleken van feiten of omstandigheden die de geldigheid van de artikelen 5 tot en met 7 van verordening nr. 261/2004 kunnen aantasten.

ondertekeningen