



Jurisprudentie

CONCLUSIE VAN ADVOCaat-GENERAAL
Y. BOT
van 15 mei 2012¹

Gevoegde zaken C-581/10 en C-629/10

**Emeka Nelson,
Bill Chinazo Nelson,
Brian Cheimezie Nelson (C-581/10)**

tegen

Deutsche Lufthansa AG

[verzoek van het Amtsgericht Köln (Duitsland) om een prejudiciële beslissing]

en

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Co. Ltd,

International Air Transport Association,

The Queen (C-629/10)

tegen

Civil Aviation Authority

[verzoek van de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court) (Verenigd Koninkrijk) om een prejudiciële beslissing]

„Vervoer — Gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand van luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vlucht — Recht op compensatie voor vertraagde vlucht — Verenigbaarheid van dit recht met Verdrag van Montreal”

1. De onderhavige zaken betreffen de uitlegging en de geldigheid van de artikelen 5, 6 en 7 van verordening (EG) nr. 261/2004.²

2. Met hun prejudiciële vragen wensen het Amtsgericht Köln (Duitsland) en de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court) (Verenigd Koninkrijk), in wezen te vernemen of het Hof de in het arrest van 19 november 2009, *Sturgeon e.a.*³, gegeven uitlegging van die bepalingen bevestigt, dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op compensatie met passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld en aldus aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde compensatie, wanneer zij door een vertraging van de vlucht drie of meer uur tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie uur of meer dan drie uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.⁴

1 — Oorspronkelijke taal: Frans.

2 — Verordening 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).

3 — C-402/07 en C-432/07, Jurispr. blz. I-10923.

4 — Punt 69.

3. In deze conclusie geef ik het Hof in overweging die uitlegging te bevestigen en te verklaren dat de artikelen 5, 6 en 7 van deze verordening verenigbaar zijn met het op 9 december 1999 te Montreal ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer⁵, het evenredigheidsbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel.

I – Toepasselijke bepalingen

A – Internationale regelgeving

4. Het Verdrag van Montreal is namens de Europese Gemeenschap goedgekeurd bij beslissing 2001/539/EG⁶ en is, wat de Unie betreft, in werking getreden op 28 juni 2004.

5. Artikel 19 van het Verdrag van Montreal bepaalt dat de vervoerder aansprakelijk is 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.

6. Artikel 29 van het Verdrag van Montreal luidt:

„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.”

B – Unierecht

7. In punt 1 van de considerans van verordening nr. 261/2004 wordt verklaard dat het optreden van de Gemeenschap op het vlak van luchtvervoer onder meer moet zijn gericht op de waarborging van een hoog niveau van bescherming van de passagiers.

8. Volgens punt 14 van de considerans van die verordening dienen de verplichtingen die worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen die de vluchten uitvoeren, te worden beperkt of uitgesloten in gevallen waarin een gebeurtenis het gevolg is van buitengewone omstandigheden die zelfs door het treffen van alle redelijke maatregelen niet voorkomen hadden kunnen worden. Dergelijke omstandigheden kunnen zich met name voordoen in gevallen van politieke onstabieleit, weersomstandigheden die uitvoering van de vlucht in kwestie verhinderen, beveiligingsproblemen, onverwachte vliegveiligheidsproblemen en stakingen die gevolgen hebben voor de vluchtuitvoering van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert.

5 — Hierna: „Verdrag van Montreal”.

6 — Besluit van de Raad van 5 april 2001 inzake de sluiting door de Europese Gemeenschap van het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer (Verdrag van Montreal) (PB L 194, blz. 38).

9. Volgens punt 15 van de considerans van de betreffende verordening wordt er 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 een 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 5 van verordening nr. 261/2004 luidt als volgt:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

[...]

- b) wordt de betrokken passagiers door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert bijstand geboden als bedoeld in artikel 9, lid 1, sub a, en artikel 9, lid 2, en – in het geval van een andere vlucht die naar redelijke verwachting ten vroegste daags na de geplande vertrektijd van de geannuleerde vlucht zal vertrekken – als bedoeld in artikel 9, lid 1, sub b, en artikel 9, lid 1, sub c;
- c) hebben de betrokken passagiers recht op de in artikel 7 bedoelde compensatie door de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert [...]

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.

[...]”

11. Artikel 6 van deze verordening 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 onder 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, ingeval 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 aanbidding van de bijstand binnen de in dit artikel voor iedere vluchtafstand bepaalde tijdsperiode.”

12. Artikel 7 van verordening nr. 261/2004, „Recht op compensatie”, legt in lid 1 forfaitaire compensatiebedragen vast naargelang de afstand van de betrokken vlucht. Zo krijgen passagiers op grond van deze bepaling een compensatie ten belope van 250 EUR voor alle vluchten tot en met 1 500 km, 400 EUR voor alle intracommunautaire vluchten van meer dan 1 500 km en alle andere vluchten tussen 1 500 en 3 500 km en 600 EUR voor alle niet onder die categorieën vallende vluchten.

II – Feiten van de hoofdgedingen

A – *Zaak C-581/10*

13. E. Nelson had voor zichzelf en zijn twee zonen vlucht LH 565 Lagos-Frankfurt am Main van 27 maart 2008 om 22.50 uur geboekt. Op 28 maart 2008, omstreeks 2.00 uur, werd die vlucht geannuleerd naar aanleiding van een technisch defect aan het neuswielbesturingssysteem van het toestel. Nelson en zijn zonen werden daarop ondergebracht in een hotel. Op 28 maart 2008 om 16.00 uur werden zij van het hotel naar de luchthaven gebracht, nu het vliegtuig was vervangen door een uit Frankfurt am Main (Duitsland) overgebracht toestel. De uiteindelijke vertrektijd van de vlucht Lagos-Frankfurt am Main was 29 maart 2008 om 1.00 uur. De verwijzende rechter verduidelijkt dat die vlucht hetzelfde vluchtnummer – LH 565 – droeg en overwegend dezelfde passagiers vervoerde als de personen die de vlucht van 27 maart 2008 hadden geboekt. De vlucht kwam op 29 maart 2008 om 7.10 uur in Frankfurt am Main aan met een vertraging van meer dan 24 uur op de oorspronkelijk voorziene aankomsttijd.

14. Volgens Nelson geeft die vertraging hem en zijn twee zonen recht op de in artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 voorziene compensatie. Om die reden heeft hij bij het Amtsgericht Köln een vordering ingesteld die strekt tot veroordeling van luchtvaartmaatschappij Deutsche Lufthansa AG tot betaling van 600 EUR aan elk van hen op grond van de artikelen 5, lid 1, sub c, en 7, lid 1, van deze verordening.

15. Deutsche Lufthansa AG is van mening dat de vlucht niet kan worden gekwalificeerd als „geannuleerd” in de zin van verordening nr. 261/2004, aangezien zij is uitgevoerd. Het gaat volgens haar dus in casu om een vertraagde vlucht, waarvoor deze verordening niet in compensatie voorziet.

16. In afwachting van de uitspraak in de gevoegde zaken die hebben geleid tot het reeds aangehaalde arrest *Sturgeon e.a.*, heeft de verwijzende rechter de behandeling van de zaak geschorst. Na dat arrest is de behandeling voortgezet. Desondanks heeft de verwijzende rechter nog twijfels over de verenigbaarheid van artikel 7 van verordening nr. 261/2004, zoals uitgelegd door het Hof in voornoemd arrest, met het Verdrag van Montreal. Het Amtsgericht heeft derhalve besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof prejudiciële vragen te stellen.

B – *Zaak C-629/10*

17. In het hoofdgeding staan TUI Travel plc (hierna: „TUI Travel”), British Airways plc, easyJet Airline Co. Ltd en de International Air Transport Association (internationale organisatie voor luchtvervoer; hierna: „IATA”) tegenover de Civil Aviation Authority (burgerluchtvaartautoriteit; hierna: „CAA”).

18. TUI Travel bezit zeven, in verschillende lidstaten gevestigde, luchtvaartmaatschappijen. Die maatschappijen verrichten hoofdzakelijk chartervluchten voor rekening van TUI Travel, die vooral actief is als touroperator. De IATA is een internationale beroepsorganisatie die ongeveer 230 luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigt die samen goed zijn voor 93 % van het reguliere internationale passagiersvervoer.

19. Het hoofdgeding is ontstaan naar aanleiding van een verzoek van verzoeksters aan de CAA om bevestiging dat zij verordening nr. 261/2004 niet in die zin zou uitleggen dat deze de luchtvaartmaatschappijen verplicht passagiers een compensatie te betalen in geval van vertraging. De CAA heeft geweigerd een dergelijke uitlegging te bevestigen en heeft te kennen gegeven dat zij is gebonden door het reeds aangehaalde arrest *Sturgeon e.a.* Verzoeksters hebben daarop een vordering ingesteld bij de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court). Die heeft besloten de behandeling van de zaak te schorsen en het Hof een aantal prejudiciële vragen te stellen.

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

III – Prejudiciële vragen

A – *Zaak C-581/10*

21. Het Amtsgericht Köln verzoekt het Hof om een prejudiciële beslissing over de navolgende vragen:

- „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?”

B – *Zaak C-629/10*

22. De High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), verzoekt het Hof om een prejudiciële beslissing over de navolgende vragen:

- „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?"

IV – Beoordeling

A – Inleidende opmerkingen

23. Aangezien bepaalde vragen van het Amtsgericht Köln en de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), verknocht zijn, stel ik het Hof de volgende volgorde van behandeling voor.

24. Om te beginnen verzoekt het Amtsgericht Köln met zijn derde vraag en de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), met zijn eerste vraag het Hof in werkelijkheid om de uitlegging te bevestigen die het in het arrest Sturgeon e.a. aan de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 heeft gegeven.

25. Vervolgens vraagt de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), of, in de veronderstelling dat het Hof zijn rechtspraak in Sturgeon e.a. zou herzien, de artikelen 5, 6 en 7 van die verordening ongeldig zijn wegens schending van het beginsel van gelijke behandeling.

26. Voorts hebben de eerste en de tweede vraag van het Amtsgericht Köln en de derde vraag van de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), in wezen betrekking op de verenigbaarheid van de artikelen 5, 6 en 7 van de betrokken verordening met het Verdrag van Montreal voor zover de passagiers van een vertraagde vlucht aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bepaalde compensatie, alsook met het evenredigheidsbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel.

27. Met zijn vierde vraag wenst de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), in wezen ook te vernemen of de werking van het arrest van het Hof in de onderhavige zaken moet worden begrensd in de tijd ingeval het Hof zou oordelen dat de artikelen 5, 6 en 7 van deze verordening aldus moeten worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij een compensatie verschuldigd is aan de passagier van een vertraagde vlucht.

28. Tot slot, indien het Hof van oordeel is dat die bepalingen aldus moeten worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij geen compensatie verschuldigd is aan de passagier van een vertraagde vlucht, vraagt de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), met zijn vijfde vraag welke werking aan het arrest Sturgeon e.a. moet worden gegeven tussen de datum van die uitspraak, 19 november 2009, en de datum van het arrest in de onderhavige zaken.

B – Prejudiciële vragen

1. Recht van de vliegtuigpassagier op compensatie voor een vertraagde vlucht

29. Het Hof heeft reeds de gelegenheid gehad om na te gaan of een luchtvaartmaatschappij op grond van de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 een compensatie verschuldigd is aan passagiers van vertraagde vluchten. In het arrest *Sturgeon e.a.* heeft het Hof namelijk geoordeeld dat die artikelen aldus moeten worden uitgelegd dat passagiers van vertraagde vluchten voor de toepassing van het recht op compensatie met passagiers van geannuleerde vluchten kunnen worden gelijkgesteld en aldus aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van die verordening bedoelde compensatie, wanneer zij door een vertraging van de vlucht drie of meer uur tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.⁷

30. De hoofdgedingen tonen echter aan dat de luchtvaartmaatschappijen voornoemd arrest weigeren toe te passen en geen compensatie betalen aan passagiers die zich in dergelijke situaties bevinden. Die maatschappijen staan op het standpunt dat de uitlegging door het Hof in het arrest *Sturgeon e.a.* van de artikelen 5, 6 en 7 van de betrokken verordening in strijd is met de in het reeds aangehaalde arrest *IATA en ELFAA* gevolgde benadering en dat het Hof de grenzen van zijn bevoegdheden heeft overschreden.

31. In dat laatste arrest werd het Hof verzocht uitspraak te doen over de geldigheid van die bepalingen. De verwijzende rechter vroeg in het bijzonder of de artikelen 5 en 6 van verordening nr. 261/2004 niet ongeldig waren wegens onverenigbaarheid met het rechtszekerheidsbeginsel.

32. Dienaangaande heeft het Hof in punt 76 van dat arrest geoordeeld dat „de considerans van een gemeenschapshandeling de inhoud ervan weliswaar kan preciseren [...], maar dat deze niet kan worden aangevoerd om van de bepalingen zelf van die handeling af te wijken”. Vervolgens heeft het uitgelegd dat „uit de bewoordingen van [de punten 14 en 15 van de considerans van verordening nr. 261/2004] valt af te leiden dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, in het algemeen van al haar verplichtingen moet worden ontheven wanneer sprake is van buitengewone omstandigheden, zodat een zekere ambiguïteit ontstaat tussen de aldus uitgedrukte bedoeling van de communautaire wetgever en de inhoud van de artikelen 5 en 6 van [die] verordening [...] op zich, waarin dit ontslag van aansprakelijkheid minder algemeen is geformuleerd. Deze onduidelijkheid is echter niet zo ernstig dat de regeling die is neergelegd in deze twee artikelen, die zelf zeker niet voor meer dan één uitleg vatbaar zijn, daardoor inconsistent wordt”.

33. De regering van het Verenigd Koninkrijk leidt uit dat punt af dat volgens het Hof verordening nr. 261/2004 geen enkele verplichting inhoudt om een compensatie te betalen aan passagiers van een vertraagde vlucht en dat het Hof niet heeft geoordeeld dat punt 15 van de considerans van die verordening kon worden gebruikt om de betekenis van de bepalingen van de betrokken verordening te wijzigen.⁸ Het Hof heeft bijgevolg ten onrechte zijn redenering in het arrest *Sturgeon e.a.* op dat punt van de considerans gebaseerd en geoordeeld dat compensatie ook verschuldigd kan zijn in geval van vertraging.

34. Volgens mij kan een dergelijke analyse niet worden afgeleid uit punt 76 van het arrest *IATA en ELFAA* en is de uitlegging van het Hof in het arrest *Sturgeon e.a.* niet in strijd met de in eerstbedoeld arrest gevolgde benadering.

7 — Punt 69 van dit arrest.

8 — Punten 35 tot en met 38 van haar opmerkingen in zaak C-581/10.

35. Dat punt moet immers in zijn context worden gezien. In de zaak die heeft geleid tot het arrest IATA en ELFAA moest het Hof zich, zoals gezegd, uitspreken over de geldigheid van de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004. Verzoeksters betoogden dat in die verordening in punt 14 en 15 van de considerans op inconsistente wijze wordt bepaald dat buitengewone omstandigheden de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert geheel of gedeeltelijk van haar aansprakelijkheid kunnen ontslaan in geval van annulering of langdurige vertraging van vluchten, terwijl de artikelen 5 en 6 van deze verordening, die de verplichtingen van de maatschappij in een dergelijk geval regelen, de mogelijkheid van ontslag van aansprakelijkheid niet kennen, behalve voor de compensatieplicht.⁹

36. Die verzoeksters verwonderden er zich in werkelijkheid over dat in de tekst van verordening nr. 261/2004 geen vrijstelling was voorzien voor de verplichting om bijstand en verzorging te verlenen aan passagiers in geval van vertraging van een vlucht wegens buitengewone omstandigheden. Volgens hen wijzen de punten 14 en 15 van de considerans van die verordening erop dat de luchtvaartmaatschappij van elke verplichting, van om het even welke aard, moet worden ontslaan in geval van buitengewone omstandigheden, zowel bij annulatie als bij vertraging van de vlucht. Zij waren dus van mening dat die punten van de considerans juncto artikel 6 van bedoelde verordening – dat betrekking heeft op vertraging – tot een zekere onduidelijkheid leiden, wat het rechtszekerheidsbeginsel aantast.¹⁰

37. Over dat aspect heeft het Hof in punt 76 van het arrest IATA en ELFAA geoordeeld dat een dergelijke onduidelijkheid niet zo ernstig is dat de regeling die is neergelegd in de artikelen 5 en 6 van verordening nr. 261/2004, die zelf zeker niet voor meer dan één uitleg vatbaar zijn, daardoor inconsistent wordt. Met andere woorden neemt – naar mijn oordeel – volgens het Hof de onduidelijkheid die kan volgen uit de lezing van de punten 14 en 15 van de considerans van die verordening niet weg dat uit de tekst zelf duidelijk blijkt dat het verweer wegens buitengewone omstandigheden niet algemeen kan worden gehanteerd, maar enkel voor de compensatieplicht.

38. Derhalve kan uit die analyse niet worden afgeleid dat de door het Hof in het arrest Sturgeon e.a. verstrekte uitlegging van de artikelen 5, 6 en 7 van de betrokken verordening in strijd is met de door hem in het arrest IATA en ELFAA gevolgde benadering.

39. Wat betreft het beginsel op zich om een vliegtuigpassagier met een vertraging van minstens drie uur een compensatie te betalen, zie ik geen reden voor het Hof om zijn uitlegging van die bepalingen in het arrest Sturgeon e.a. te herzien, aangezien partijen in de hoofdgedingen geen nieuw argument hebben aangebracht dat die uitlegging van het Hof in twijfel kan trekken.

40. In dat arrest heeft het Hof een teleologische uitlegging gegeven aan verordening nr. 261/2004.¹¹ De uitlegging van de artikelen 5, 6 en 7 van die verordening is ingegeven door punt 15 van haar considerans en vindt haar oorsprong in de doelstelling zelf van de verordening, namelijk – zoals bekend – een hoog niveau van bescherming van luchtreizigers te waarborgen, ongeacht of zij worden geconfronteerd met een instapweigering, een annulering of een vertraging van de vlucht, aangezien zij in al deze gevallen soortgelijke ernstige moeilijkheden en ongemakken ondervinden die verband houden met het luchtvervoer.¹²

9 – Zie punt 75 van dat arrest.

10 – Zie meer bepaald punt 31 van de opmerkingen van de European Low Fares Airline Association en de punten 132 tot en met 135 van de opmerkingen van de IATA in de zaak die heeft geleid tot het reeds aangehaalde arrest IATA en ELFAA.

11 – Zie punten 41 en 42 van dat arrest.

12 – Zie arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald (punt 44).

41. Het Hof heeft punt 15 van de considerans van verordening nr. 261/2004 in feite a contrario uitgelegd. Dat punt bepaalt immers dat „sprake [is] van buitengewone omstandigheden [en dus van vrijstelling van de compensatieplicht] 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”. Het Hof heeft daaruit dus in punt 43 van het arrest *Sturgeon e.a.* afgeleid dat ook het begrip langdurige vertraging verbonden is met een recht op compensatie.

42. Zoals het Hof overigens heeft toegelicht in punt 47 van het arrest *Sturgeon e.a.*, moet een gemeenschapshandeling volgens een algemeen uitleggingsbeginsel zo veel mogelijk aldus worden uitgelegd dat de geldigheid ervan niet wordt aangetast. Evenzo moet, wanneer een bepaling van het Unierecht voor verschillende uitleggingen vatbaar is, de voorkeur worden gegeven aan de uitlegging die de nuttige werking van de bepaling verzekert.

43. De benadering van het Hof in dat arrest bestaat er net in om de geldigheid van de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 niet ter discussie te stellen, door de uitlegging te kiezen die het behoud van de nuttige werking van die bepalingen mogelijk maakt. Het Hof heeft immers in punt 52 van voornoemd arrest overwogen dat die verordening onder meer beoogt de schade te herstellen die voor de betrokken passagiers bestaat in het geleden tijdsverlies, dat onomkeerbaar is en dus slechts door een compensatie kan worden goedgeemaakt. Het heeft daaruit afgeleid dat de passagiers van wie de vlucht is geannuleerd en die van wie de vlucht is vertraagd, vergelijkbare schade lijden, namelijk tijdsverlies, en zich dus voor de toepassing van het in artikel 7 van de betrokken verordening bedoelde recht op compensatie in een vergelijkbare situatie bevinden.¹³

44. Het zou bijgevolg in strijd zijn met het beginsel van gelijke behandeling om deze passagiers anders te behandelen, hoewel hun situatie vergelijkbaar is. Om die reden heeft het Hof in punt 61 van het arrest *Sturgeon e.a.* geoordeeld dat de passagiers van een vertraagde vlucht zich kunnen beroepen op het in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 voorziene recht op compensatie.

45. Bovendien heeft het Hof geoordeeld dat een vertraging als langdurig moet worden beschouwd en recht geeft op een dergelijke compensatie wanneer de passagiers hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken. Die uitlegging van het in punt 15 van de considerans van die verordening vermelde begrip „langdurige vertraging” is ook bekritiseerd, onder meer door de luchtvaartmaatschappijen en in de rechtsleer, die van mening zijn dat de bepaling van een dergelijke duur willekeurig is en niet wordt gerechtvaardigd door de bedoelde verordening.

46. Ik ben het daar niet mee eens. In de eerste plaats zij eraan herinnerd dat het rechtszekerheidsbeginsel een fundamenteel beginsel van het recht van de Unie is, dat onder meer verlangt dat een regeling duidelijk en nauwkeurig omschreven is, opdat de justitiabelen ondubbelzinnig hun rechten en verplichtingen kunnen kennen en dienovereenkomstig hun voorzieningen kunnen treffen.¹⁴ Toegepast op de situatie van passagiers van een vertraagde vlucht en de luchtvaartmaatschappijen, betekent dit dat eerstbedoelden moeten kunnen weten vanaf wanneer zij aanspraak kunnen maken op de uitkering van een compensatie, en laatstbedoelden vanaf wanneer zij die compensatie verschuldigd zijn. Door de bepaling van een tijdlimiet kan worden vermeden dat de nationale gerechten het begrip langdurige vertraging verschillend beoordelen en daardoor juridische onzekerheid ontstaat.¹⁵ Passagiers die meer dan vier uur hebben verloren, zouden in bepaalde lidstaten een compensatie krijgen en in andere niet als sommige nationale gerechten zouden oordelen

13 — Ibidem (punt 54).

14 — Zie arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald (punt 68 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

15 — Zie in dit verband de punten 88 tot en met 90 van de conclusie van advocaat-generaal Sharpston in de zaak die heeft geleid tot het arrest *Sturgeon e.a.*, reeds aangehaald.

dat die vertraging een langdurige vertraging is in de zin van verordening nr. 261/2004 en andere daarentegen van oordeel zouden zijn dat dit niet het geval is. Los van de juridische onzekerheid zou daardoor ongelijkheid ontstaan tussen vliegtuigpassagiers die zich nochtans in dezelfde situatie bevinden.

47. In de tweede plaats zij eraan herinnerd dat het Hof zich, om te bepalen vanaf welk tijdsverlies passagiers van een vertraagde vlucht aanspraak kunnen maken op de betaling van een compensatie, heeft gebaseerd op de situatie van passagiers van geannuleerde vluchten die overeenkomstig artikel 5, lid 1, sub c-iii, van verordening nr. 261/2004 een andere vlucht aangeboden krijgen, aangezien de situatie van die laatsten vergelijkbaar is met die van passagiers van een vertraagde vlucht en beide categorieën passagiers in beginsel op hetzelfde ogenblik worden ingelicht over het voorval dat hun luchtvervoer bemoeilijkt.¹⁶ Bovendien bereiken deze twee categorieën passagiers hun eindbestemming later dan oorspronkelijk gepland en lijden zij dus een vergelijkbaar tijdsverlies.¹⁷ Het Hof heeft vervolgens opgemerkt dat passagiers die overeenkomstig artikel 5, lid 1, sub c-iii, van deze verordening een andere vlucht aangeboden krijgen, recht hebben op de in artikel 7 van de betrokken verordening bedoelde compensatie wanneer de hun door de vervoerder aangeboden andere vlucht niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen niet minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt. Deze passagiers kunnen dus aanspraak maken op compensatie wanneer zij drie of meer uur tijd verliezen ten opzichte van de oorspronkelijke planning van de vervoerder.¹⁸

48. Het Hof heeft daaruit geconcludeerd dat de passagiers van vertraagde vluchten zich kunnen beroepen op het in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde recht op compensatie wanneer zij door dergelijke vluchten drie of meer uur tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.¹⁹

49. Gelet op het voorgaande moet bijgevolg worden geconcludeerd dat de artikelen 5, 6 en 7 van die verordening aldus moeten worden uitgelegd dat de passagiers van vertraagde vluchten zich kunnen beroepen op het in artikel 7 van de verordening bedoelde recht op compensatie wanneer zij door een vertraagde vlucht drie of meer uur tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken.

50. Derhalve hoeft de tweede vraag van de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), niet te worden beantwoord.

2. Verenigbaarheid van de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 met het Verdrag van Montreal, het evenredigheidsbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel

51. Het Amtsgericht Köln vraagt in wezen hoe het in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde recht op compensatie zich verhoudt tot de artikelen 19 en 29 van het Verdrag van Montreal, voor zover die laatste bepalingen vergoeding wegens vertraging in het vervoer van vliegtuigpassagiers anders dan tot herstel van geleden schade uitsluiten.

16 — Arrest *Sturgeon e.a.*, reeds aangehaald (punten 55 en 56).

17 — *Ibidem* (punt 56).

18 — *Ibidem* (punt 57).

19 — *Ibidem* (punt 61).

52. Daarnaast vraagt de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court) – in werkelijkheid – of, in de veronderstelling dat het Hof oordeelt dat passagiers van vertraagde vluchten aanspraak kunnen maken op de in artikel 7 van die verordening voorziene compensatie, die bepaling (gedeeltelijk) ongeldig is wegens onverenigbaarheid met het Verdrag van Montreal, schending van het evenredigheidsbeginsel en/of schending van het rechtszekerheidsbeginsel.

53. Aangaande de verenigbaarheid van het in artikel 7 van de betrokken verordening voorziene recht op compensatie met de artikelen 19 en 29 van het Verdrag van Montreal, zij eraan herinnert dat het Hof heeft geoordeeld dat elke vertraging in het luchtvervoer algemeen gesproken twee soorten schade kan veroorzaken, namelijk, enerzijds, schade die voor alle passagiers vrijwel identiek is en die kan worden gecompenseerd door onmiddellijk gestandaardiseerde bijstand of verzorging aan alle belanghebbenden, en, anderzijds, individuele schade die aan de reden van hun verplaatsing inherent is en waarvan de schadeloosstelling een beoordeling van geval tot geval van de omvang van de veroorzaakte schade verlangt. Deze schade kan derhalve slechts achteraf en op individuele basis worden vergoed.²⁰

54. Het Verdrag van Montreal regelt de voorwaarden van compensatie van het tweede type schade.²¹ Aangezien de in artikel 6 van verordening nr. 261/2004 bedoelde bijstand en verzorging van passagiers in geval van langdurige vertraging van vluchten gestandaardiseerde, onmiddellijk uit te voeren compensatiemaatregelen vormen, zijn het geen maatregelen waarvoor dit verdrag de uitvoeringsvoorwaarden vastlegt.²²

55. Zoals verzorging en bijstand, is compensatie op grond van artikel 7 van deze verordening een onmiddellijke en gestandaardiseerde maatregel die beoogt schade te herstellen die voor de passagier van een vertraagde vlucht bestaat in een onomkeerbaar tijdverlies.²³ Dat wordt bevestigd doordat het hier een forfaitaire compensatie betreft, waarvan het bedrag niet afhangt van de individuele schade, maar van de afgelegde of af te leggen vluchtafstand, en een algemene compensatie, die zich immers zonder onderscheid uitstrekt tot alle passagiers die aan de toekenningsvoorwaarden voldoen.

56. Derhalve is artikel 7 van verordening nr. 261/2004 volgens mij verenigbaar met de artikelen 19 en 29 van het Verdrag van Montreal.

57. Wat de naleving van het evenredigheidsbeginsel betreft, heeft het Hof zich reeds uitgesproken over de verenigbaarheid van artikel 7 van deze verordening met dit beginsel.²⁴ Het heeft in dat verband geoordeeld dat de maatregelen van de artikelen 5 en 6 van de betrokken verordening²⁵ zelf dienen ter onmiddellijke compensatie voor bepaalde vormen van schade voor de vliegtuigpassagiers in geval van annulering of langdurige vertraging van vluchten, en dus de belanghebbenden een hoog beschermingsniveau kunnen garanderen overeenkomstig het doel van verordening nr. 261/2004.²⁶

20 — Zie arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald (punt 43). Zie eveneens arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald (punt 51).

21 — Zie arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald (punt 44).

22 — Ibidem (punt 46).

23 — Zie in deze zin arrest Sturgeon e.a., reeds aangehaald (punt 52).

24 — Zie arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald (punt 81).

25 — Namelijk bijstand en verzorging van de passagiers, zoals voorzien in de artikelen 8 en 9 van verordening nr. 261/2004, evenals compensatie zoals voorzien in artikel 7 van die verordening.

26 — Arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald (punt 84).

58. Daarenboven heeft het Hof aangegeven dat vaststaat dat de reikwijdte van de verschillende door de Uniewetgever voorziene maatregelen varieert naargelang van de omvang van de door de passagiers geleden schade, die wordt beoordeeld aan de hand van de duur van de vertraging en het wachten op de volgende vlucht, dan wel de tijd die is verlopen totdat de belanghebbenden in kennis zijn gesteld van de annulering van de vlucht. De aldus gehanteerde criteria voor vaststelling van het recht van de passagiers op deze maatregelen lijken dus niet in strijd te zijn met het evenredigheidsvereiste.²⁷

59. Sommige partijen in het hoofdgeding voeren daarenboven aan dat compensatie van de passagiers van een vertraagde vlucht ertoe zou leiden dat de luchtvaartmaatschappijen een willekeurige en buitensporig zware financiële last wordt opgelegd. Die compensatie zou onevenredig zijn gelet op het doel van verordening nr. 261/2004.

60. In dit verband kunnen volgens de door de Europese Organisatie voor de veiligheid van de luchtvaart (Eurocontrol) aan de Europese Commissie gerapporteerde cijfers minder dan 1,2 % van de vluchten onder de bepalingen van die verordening over vertraagde vluchten vallen. Bovendien is minder dan 0,5 % van de vertraagde vluchten – wegens buitengewone omstandigheden of niet – met drie uur of langer vertraagd. Het aandeel vluchten waarvan de vertraging recht geeft op de in artikel 7 van de betrokken verordening voorziene compensatie bedraagt minder dan 0,15 %.²⁸

61. Vertragingen van meer dan drie uur die recht geven op die compensatie lijken dus weinig voor te komen. De gevolgen van de compensatie die verschuldigd is in geval van een vertraging van meer dan drie uur lijken mij bijgevolg niet onevenredig gelet op het doel van verordening nr. 261/2004, namelijk – zoals eerder aangegeven – de verzekering van een hoog niveau van bescherming van de vliegtuigpassagiers.

62. Dit temeer daar, zoals het Hof heeft aangegeven in het arrest *Sturgeon e.a.*, 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 voorkomen konden worden, dat wil zeggen van omstandigheden waarop de luchtvaartmaatschappij geen daadwerkelijke invloed kan uitoefenen.²⁹ Bovendien 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, overeenkomstig artikel 13 van deze verordening.³⁰ Tot slot heeft het Hof ook geoordeeld dat het bedrag van de compensatie die verschuldigd is aan de passagier van een vertraagde vlucht die drie of meer dan drie uur na de oorspronkelijk geplande aankomsttijd zijn eindbestemming bereikt, overeenkomstig artikel 7, lid 2, sub c, van de betrokken verordening met 50 % kan worden verlaagd wanneer de vertraging voor een niet onder artikel 7, lid 2, sub a en b, vallende vlucht minder dan vier uur bedraagt.³¹ De financiële last voor de luchtvaartmaatschappijen in geval van een vertraging van meer dan drie uur kan dus nihil of uitermate beperkt zijn.

63. Gelet op het voorgaande is artikel 7 van verordening nr. 261/2004 volgens mij verenigbaar met het evenredigheidsbeginsel.

64. Tot slot vraagt de verwijzende rechter in zaak C-629/10 in wezen of de uitlegging van die bepaling door het Hof in het arrest *Sturgeon e.a.* verenigbaar is met het rechtszekerheidsbeginsel.

27 — *Ibidem* (punt 85).

28 — Zie het werkdokument van de diensten van de Commissie bij de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad van 11 april 2011 betreffende de toepassing van verordening (EG) nr. 261/2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie en bijstand aan luchtreizigers in geval van instapweigering en bij annulering of langdurige vertraging van vluchten [SEC(2011) 428 definitief]. Dit document is beschikbaar in het Engels.

29 — Zie punt 67 van dat arrest.

30 — Punt 68 van voornoemd arrest.

31 — Punt 63 van het arrest *Sturgeon e.a.*, reeds aangehaald.

65. Volgens verzoeksters in het hoofdgeding in zaak C-629/10 schendt die uitlegging het rechtszekerheidsbeginsel omdat zij in tegenspraak is met de duidelijke en ondubbelzinnige bewoordingen van verordening nr. 261/2004, met de bedoeling van de Uniewetgever en met het arrest IATA en ELFAA.

66. Op grond van de in de punten 31 tot en met 48 van onderhavige conclusie uiteengezette redenen is de betreffende uitlegging naar mijn oordeel niet in strijd met het rechtszekerheidsbeginsel.

67. Gelet op een en ander ben ik van mening dat de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 verenigbaar zijn met het Verdrag van Montreal, het evenredigheidsbeginsel en het rechtszekerheidsbeginsel.

3. Werking in de tijd van het arrest in de onderhavige zaken

68. Verzoeksters in het hoofdgeding in de zaak C-629/10 vragen het Hof de werking van het arrest in de onderhavige zaken te beperken in de tijd in het geval dat de eerste vraag van de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), in die zaak bevestigend wordt beantwoord en de derde vraag van deze rechterlijke instantie ontkennend. Zij betogen dat de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004 geen grondslag moeten kunnen vormen voor schadeclaims van passagiers voor vertraagde vluchten vóór de datum van het arrest in de onderhavige zaken, behalve voor passagiers die op die datum reeds een rechtsvordering ter verkrijging van die compensatie hadden ingediend.

69. In dit verband zij eraan herinnerd dat 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, verklaart en preciseert. Hieruit volgt dat het aldus uitgelegde voorschrift door de rechter ook kan en moet worden toegepast op rechtsbetrekkingen die zijn ontstaan en tot stand 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.³²

70. Het Hof kan, bij wijze van uitzondering en gelet op de ernstige verstoringen waartoe zijn arrest voor in het verleden ontstane situaties zou kunnen leiden, voor alle betrokkenen de mogelijkheid beperken om een beroep te doen op de uitlegging die het in een prejudiciële zaak aan een bepaling van het recht van de Unie geeft.³³

71. Het Hof heeft bovendien geoordeeld dat de werking in de tijd van de aan het Hof gevraagde uitlegging van een bepaling van het recht van de Unie noodzakelijkerwijs op één enkel tijdstip dient te worden vastgesteld. In dit verband waarborgt het beginsel dat een beperking slechts kan worden aangebracht in het arrest waarin de gevraagde uitlegging wordt gegeven, de gelijke behandeling van de lidstaten en de andere justitiabelen ten aanzien van dat recht, en voldoet het daarmee aan de uit het rechtszekerheidsbeginsel voortvloeiende vereisten.³⁴

32 — Zie onder meer arrest van 6 maart 2007, Meilicke e.a. (C-292/04, Jurispr. blz. I-1835, punt 34 en aldaar aangehaalde rechtspraak).

33 — Zie onder meer arrest van 29 juli 2010, Brouwer (C-577/08, Jurispr. I-7489, punt 33). Zie ook arrest Meilicke e.a., reeds aangehaald (punt 35).

34 — Arrest Meilicke e.a., reeds aangehaald (punt 37).

72. In de onderhavige zaken zijn de bepalingen van het recht van de Unie waarvan een uitlegging wordt gevraagd de artikelen 5, 6 en 7 van verordening nr. 261/2004. Het Hof wordt in wezen gevraagd of die bepalingen aldus moeten worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij een compensatie moet betalen aan passagiers van vertraagde vluchten. Het Hof heeft zich al over deze vraag kunnen uitspreken in het reeds aangehaalde arrest *Sturgeon e.a.*³⁵, en de onderhavige prejudiciële vragen strekken er in werkelijkheid enkel toe te vernemen of het Hof de uitlegging die het in dat arrest van de bedoelde bepalingen heeft gegeven, bevestigt.

73. Vastgesteld zij evenwel dat het Hof in dat arrest de werking ervan in de tijd niet heeft beperkt.

74. Derhalve moet volgens mij de werking in de tijd van het arrest in de onderhavige zaken evenmin worden beperkt.

75. Aangezien ik het Hof in overweging geef de eerste vraag van de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), in zaak C-629/10 bevestigend te beantwoorden, is het niet nodig de vijfde vraag van deze rechterlijke instantie te beantwoorden.

V – Conclusie

76. Op grond van het voorgaande geef ik het Hof in overweging, de vragen van het Amtsgericht Köln en de High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division (Administrative Court), te beantwoorden als volgt:

„De artikelen 5, 6 en 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:

- de passagiers van vertraagde vluchten zich kunnen beroepen op het in artikel 7 van verordening nr. 261/2004 bedoelde recht op compensatie wanneer zij door een vertraagde vlucht drie of meer uur tijd verliezen, dat wil zeggen wanneer zij hun eindbestemming drie of meer uur na de door de luchtvaartmaatschappij oorspronkelijk geplande aankomsttijd bereiken;
- zij verenigbaar zijn met het op 9 december 1999 te Montreal ondertekende Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, het evenredigheidsbeginsel, alsook het rechtszekerheidsbeginsel.”

35 — Zie punt 69 van dat arrest.