Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

11. juni 2020*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 5, stk. 3 – artikel 7, stk. 1 – kompensation til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser – fritagelse – begrebet »usædvanlige omstændigheder« – »uregerlige passagerer« (*Unruly passengers*) – muligheden for at påberåbe sig en usædvanlig omstændighed for en flyvning, som ikke påvirkes heraf – begrebet »restriktive foranstaltninger««

I sag C-74/19,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (retten i første instans i Lissabon, Portugal) ved afgørelse af 21. januar 2019, indgået til Domstolen den 31. januar 2019, i sagen

LE

mod

Transportes Aéreos Portugueses SA,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Vilaras, og dommerne S. Rodin, D. Šváby (refererende dommer), K. Jürimäe og N. Piçarra,

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitssekretær: ekspeditionssekretær M. Ferreira,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 5. december 2019,

efter at der er afgivet indlæg af:

– Transportes Aéreos Portugueses SA ved advogada M. Riso,

– den portugisiske regering ved L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa og L. Guerreiro, som befuldmægtigede,

– den tyske regering ved J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl og A. Berg, som befuldmægtigede,

– den franske regering ved A.-L. Desjonquères og A. Ferrand, som befuldmægtigede,

* Processprog: portugisisk.

– den østrigske regering først ved G. Hesse, derefter ved J. Schmoll, som befuldmægtigede,

– den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,

– Europa-Kommissionen ved B. Rechena og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

– Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) ved S. Rostren og R. Sousa Uva, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 27. februar 2020,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1).

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem LE og luftfartsselskabet, Transportes Aéreos Portugueses SA (herefter »TAP«), vedrørende sidstnævntes afslag på at yde kompensation til denne passager, hvis flyafgang blev væsentligt forsinket.

Retsforskrifter

Folkeretten

Tokyokonventionen

3 Konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer (*De Forenede Nationers traktatsamling*, bind 704, s. 219, herefter »Tokyokonventionen«) blev indgået i Tokyo den 14. september 1963 og trådte i kraft den 4. december 1969.

4 Samtlige medlemsstater er parter i Tokyokonventionen, men Den Europæiske Union er ikke part heri.

5 Denne konventions artikel 1, stk. 1, bestemmer:

»Denne konvention skal finde anvendelse på:

a) overtrædelser af straffelove

b) handlinger, der, hvad enten de er lovovertrædelser eller ej, vil kunne bringe eller bringer sikkerheden for luftfartøjet eller deri værende personer eller gods i fare eller medfører risiko for god orden og disciplin ombord.«

6 Konventionens artikel 6, stk. 1, fastsætter:

»Luftfartøjschefen kan, når han har rimelig grund til at tro, at en person ombord i luftfartøjet har begået eller står i begreb med at begå en lovovertrædelse eller handling, som er omtalt i artikel 1, stk. 1, over for en sådan person træffe de rimelige foranstaltninger, herunder anvendelse af tvang, som er påkrævede:

a) for at beskytte sikkerheden for luftfartøjet eller deri værende personer eller gods eller

b) for at opretholde god orden og disciplin ombord eller

c) for at sætte ham i stand til at udlevere en sådan person til kompetente myndigheder eller sætte ham fra borde i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel.«

7 Efter at ændringsprotokollen til konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået om bord i luftfartøjer, undertegnet i Montreal den 4. april 2014, trådte i kraft den 1. januar 2020, er Tokyokonventionens artikel 6 blevet ændret. Denne ændring finder imidlertid ikke tidsmæssig anvendelse på de faktiske omstændigheder i hovedsagen.

EØS-aftalen

8 Under kapitlet med overskriften »Transport« bestemmer artikel 47, stk. 2, i Aftale om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde af 2. maj 1992 (EFT 1994, L 1, s. 3), som ændret ved Aftale om Republikken Bulgariens og Rumæniens deltagelse i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EUT 2007, L 221, s. 15) (herefter »EØS-aftalen«), at de særlige bestemmelser om alle transportformer fremgår af EØS-aftalens bilag XIII.

9 Denne aftales artikel 126, stk. 1, har følgende ordlyd:

»Denne aftale gælder for de områder, hvor Traktaten om Oprettelse af Det Europæiske Økonomiske Fællesskab finder anvendelse, og på de betingelser, der er fastsat i nævnte traktat, og for Republikken Islands, Fyrstendømmet Liechtensteins og Kongeriget Norges område.«

10 Under overskriften »Henvisninger til områder« bestemmer punkt 8 i første protokol til denne aftale følgende:

»Hvor der i de omhandlede retsakter henvises til »Fællesskabets« eller »fællesmarkedets/det fælles markeds« område, betragtes disse henvisninger i forbindelse med aftalen som henvisninger til de kontraherende parters områder som defineret i aftalens artikel 126.«

11 Under overskriften »Indledning« fastsætter bilag XIII til EØS-aftalen med overskriften »Liste som omhandlet i artikel 47« følgende:

»Når de i dette bilag omhandlede retsakter indeholder begreber eller henvisninger til procedurer, der er specielle for Fællesskabets retsorden, som f.eks.:

– præambler

– hvem EF-retsakter er rettet til

– EF's områder og sprog

– rettigheder og forpligtelser, som EF-medlemsstaterne eller deres offentlige organer, virksomheder eller borgere har i forhold til hinanden, og

– informations- og notifikationsprocedurer

gælder protokol 1 om horisontale tilpasninger, medmindre andet er bestemt i dette bilag.«

EU-retten

Forordning nr. 261/2004

12 1. og 13.-15. betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

»(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

[…]

(13) Passagerer fra aflyste flyafgange bør enten kunne få refunderet billetprisen eller omlagt deres rejse under tilfredsstillende forhold, og der bør sørges for dem på passende måde, medens de venter på en senere afgang.

(14) Ligesom under Montreal-konventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

(15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«

13 Artikel 3, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 bestemmer:

»Denne forordning gælder:

a) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse

b) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.«

14 Denne forordnings artikel 5 bestemmer følgende:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[…]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7 […]

[…]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

[…]«

15 Under titlen »Kompensationsret« fastsætter forordningens artikel 7 følgende i stk. 1:

»Når der henvises til denne artikel, modtager passageren en fast kompensation som følger:

[…]

c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

[…]«

16 Under overskriften »Ret til refusion eller omlægning af rejsen« fastsætter artikel 8 i forordning nr. 261/2004 følgende i stk. 1:

»Når der henvises til denne artikel tilbydes passageren valget mellem:

a)

– refusion inden syv dage i henhold til reglerne i artikel 7, stk. 3, af den fulde købspris for billetten for så vidt angår den del eller de dele af rejsen, der ikke er blevet foretaget, og for så vidt angår den del eller de dele, der allerede er foretaget, såfremt flyvningen ikke længere tjener noget formål i passagerens oprindelige rejseplan, samt, hvis det er relevant

– en returflyvning til vedkommendes første afgangssted ved førstgivne lejlighed

b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed

c) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.«

Forordning (EF) nr. 216/2008

17 Punkt 7.d i bilag IV med overskriften »Væsentlige krav til flyveoperationer, jf. artikel 8« til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT 2008, L 79, s. 1) havde følgende ordlyd:

»I en nødsituation, som bringer luftfartøjets operation og sikkerhed og/eller sikkerheden for personer om bord i fare, skal luftfartøjschefen træffe de forholdsregler, vedkommende skønner nødvendige af hensyn til sikkerheden. […]«

18 Forordning nr. 216/2008 blev ophævet med virkning fra den 11. september 2018 ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT 2018, L 212, s. 1). Forordning 2018/1139 finder imidlertid ikke tidsmæssig anvendelse på tvisten i hovedsagen.

Forordning nr. 965/2012

19 I punkt »CAT.GEN.MPA.105 Luftfartøjschefens ansvar«, litra a), i bilag IV med overskriften »Erhvervsmæssige lufttransportoperationer« til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT 2012, L 296, s. 1), som ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 800/2013 af 14. august 2013 (EUT 2013, L 227, s. 1) (herefter »forordning nr. 965/2012«), anføres følgende:

»Ud over at overholde CAT.GEN.MPA.100 skal luftfartøjschefen:

[…]

4) have bemyndigelse til at landsætte enhver person eller enhver del af fragten, som kan udgøre en potentiel fare for luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed

5) ikke tillade befordring i luftfartøjet af personer, som forekommer påvirkede af alkohol eller narkotika i en sådan grad, at det kan bringe luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed i fare

[…]«

20 Dette bilags punkt »CAT.GEN.MPA.110 Luftfartøjschefens beføjelser« har følgende ordlyd:

»Luftfartsforetagendet skal træffe alle rimelige foranstaltninger for at sikre, at alle personer om bord på luftfartøjet overholder alle retmæssige ordrer, som luftfartøjschefen udsteder for at opretholde sikkerheden om bord på luftfartøjet og for personer eller ejendom, der befordres deri.«

Forordning (EF) nr. 376/2014

21 Artikel 2, nr. 7), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EUT 2014, L 122, s. 18) bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[…]

7) »begivenhed«: enhver sikkerhedsrelateret episode, herunder navnlig et havari eller en alvorlig hændelse, som bringer, eller som, hvis den ikke korrigeres eller imødegås, kan bringe et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person i fare.«

22 Artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning nr. 376/2014 fastsætter:

»Begivenheder, der kan udgøre en væsentlig risiko for luftfartssikkerheden, og som falder ind under følgende kategorier, indberettes af de i stk. 6 anførte personer gennem de obligatoriske indberetningsordninger i medfør af denne artikel:

a) begivenheder relateret til operationen af luftfartøjet, f.eks.:
   i) kollisionsrelaterede begivenheder
   ii) start og landingsrelaterede begivenheder
   iii) brændstofrelaterede begivenheder
   iv) flyvningsbegivenheder
   v) kommunikationsrelaterede begivenheder
   vi) begivenheder relaterede til skader, nødsituationer og andre kritiske situationer
   vii) uarbejdsdygtig besætning og andre besætningsrelaterede begivenheder
   viii) vejrforhold eller sikkerhedsrelaterede begivenheder.«

Gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018

23 Artikel 1 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018 af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til forordning nr. 376/2014 (EUT 2015, L 163, s. 1), bestemmer følgende:

»Den detaljerede klassifikation af begivenheder, der skal henvises til ved indberetning via de obligatoriske indberetningsordninger af begivenheder i henhold til artikel 4, stk. 1, i forordning [nr. 376/2014], er fastsat i bilag I-V til nærværende forordning.«

24 Punkt 6, nr. 2), i bilag I til gennemførelsesforordning 2015/1018 fastsætter som en af de i artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 376/2014 omhandlede begivenheder hvad angår sikkerheden »[v]anskeligheder med at styre berusede, voldelige eller uregerlige passagerer«.

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

25 LE havde hos TAP reserveret en flyrejse fra Fortaleza (Brasilien) til Oslo (Norge) med en tilsluttet forbindelse i Lissabon (Portugal).

26 Denne flyvning blev gennemført den 21. og 22. august 2017 med en forsinkelse ved ankomsten til Oslo på næsten 24 timer. Denne forsinkelse skyldtes, at LE ikke havde kunnet boarde den anden flyvning i flyvningen med tilsluttet forbindelse fra Lissabon til Oslo, fordi den første flyforbindelse fra Fortaleza til Lissabon var forsinket. Den sidstnævnte forsinkelse skyldtes, at det luftfartøj, der foretog denne flyvning, ved den foregående flyvning fra Lissabon til Fortaleza var blevet omdirigeret til Las Palmas på Gran Canaria (Spanien) for at sætte en uregerlig passager fra borde, der havde bidt en anden passager og overfaldet andre passagerer samt kabinebesætningsmedlemmer. LE blev således transporteret til Oslo med TAP's følgende flyvning den følgende dag.

27 LE fremsatte på grund af denne forsinkelse på mere end tre timer et krav over for TAP om betaling af en kompensation på 600 EUR som fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 7, stk. 1, litra a), som fortolket af Domstolen.

28 Eftersom TAP nægtede at betale denne kompensation, da den omtvistede, væsentlige forsinkelse skyldtes en usædvanlig omstændighed, og afsendelsen af et andet fly ikke ville have kunnet hindre denne forsinkelse, har LE anlagt sag for Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (retten i første instans i Lissabon, Portugal).

29 Den forelæggende ret nærer tvivl om den retlige kvalifikation af den omstændighed, der forårsagede den nævnte forsinkelse, med hensyn til spørgsmålet, om et transporterende luftfartsselskab kan påberåbe sig en sådan omstændighed, når denne har påvirket det luftfartøj, der foretog den pågældende flyvning, men på en flyvning, der gik forud for den forsinkede flyvning, samt om de foranstaltninger, som dette luftfartsselskab har iværksat, er af rimelig karakter.

30 På denne baggrund har Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (retten i første instans i Lissabon) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Er den omstændighed, at en passager under en flyvning bider andre passagerer og overfalder [kabine]besætningsmedlemmer, der forsøger at berolige den pågældende – hvilket ifølge [luftfartøjschefen] begrunder, at flyet sætter kursen mod den nærmeste lufthavn for at sætte den pågældende passager af og losse dennes bagage, hvorefter flyet ankommer forsinket til bestemmelsesstedet – omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder«, som er nævnt i 14. betragtning til forordning [nr. 261/2004]?

2) Kan luftfartsselskabet fritages for ansvaret for en forsinket flyafgang ved returflyvningen, hvor den passager, som har [fremsat krav om kompensation] (nu sagsøger), boarder, som følge af en »usædvanlig omstændighed«, som opstår på det samme flys udrejse, som gennemføres umiddelbart inden returflyvningen?

3) For så vidt angår artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004: traf luftfartsselskabet (nu sagsøgte) alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, uden at det på trods heraf var muligt at forhindre forsinkelsen, idet luftfartsselskabet på baggrund af en undersøgelse konkluderede, at afsendelsen af et nyt fly ikke ville forhindre den allerede opståede forsinkelse, og transitpassageren (nu sagsøgeren) blev henvist til den følgende dags flyvning, eftersom nævnte selskab kun havde én daglig flyvning til passagerens endelige bestemmelsessted?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Indledende bemærkning

31 I henhold til dens artikel 3, stk. 1, litra b), gælder forordning nr. 261/2004 navnlig for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor EUF-traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

32 I medfør af EØS-aftalens artikel 47, stk. 2, sammenholdt med denne aftales artikel 126, stk. 1, punkt 8 i protokol nr. 1 til denne aftale og med bilag XIII til den nævnte aftale, gælder forordning nr. 261/2004 på de heri fastsatte betingelser imidlertid for flyafgange til og fra en lufthavn beliggende på Norges geografiske område.

33 Eftersom det på ingen måde under sagens behandling for Domstolen er blevet anført, at den pågældende passager i Brasilien har modtaget modydelser eller kompensation og har fået bistand, hvilket det imidlertid tilkommer den forelæggende ret at efterprøve, er en tilsluttet flyforbindelse, som foretages af et EF-luftfartsselskab, i dette tilfælde TAP, fra Fortaleza med endeligt bestemmelsessted i Oslo dermed omfattet af anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004.

Om det første spørgsmål

34 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at en passagers forstyrrende adfærd, som begrundede, at luftfartøjschefen omdirigerede den berørte flyvning til en anden lufthavn end bestemmelseslufthavnen for at sætte denne passager fra borde og losse vedkommendes bagage, henhører under begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse.

35 Det skal bemærkes, at for så vidt angår flyaflysninger eller lange forsinkelser, dvs. tre timer eller mere, har EU-lovgiver haft til hensigt at fastlægge forpligtelserne for luftfartsselskaberne i artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 (dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 18).

36 Det fremgår af 14. og 15. betragtning til forordningen samt af dens artikel 5, stk. 3, som fortolket af Domstolen, at luftfartsselskabet er fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagerer kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvis det kan godtgøre, at en aflysning eller forsinkelse på tre timer eller mere i forhold til ankomsttidspunktet skyldes »usædvanlige omstændigheder«, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at det, i tilfælde, hvor en sådan omstændighed opstår, har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, med henblik på at undgå, at dette fører til aflysning eller lang forsinkelse af den pågældende flyafgang, uden at det kan kræves af luftfartsselskabet, at det anvender foranstaltninger, der ville være urimeligt belastende for virksomheden på det pågældende tidspunkt (dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 19).

37 Ifølge fast retspraksis kan begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, idet disse to betingelser er kumulative (dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 20, og af 12.3.2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, præmis 38).

38 I medfør af 14. betragtning til denne forordning kan sådanne omstændigheder navnlig indtræffe som følge af sikkerhedsrisici (dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 21).

39 Det står fast, at en passagers forstyrrende adfærd, der begrundede, at luftfartøjschefen, som det i henhold til Tokyokonventionens artikel 6 og punkt 7.d i bilag IV til forordning nr. 216/2008 tilkommer at træffe alle nødvendige foranstaltninger i sikkerhedens interesse, omdirigerede den berørte flyvning til en anden lufthavn end bestemmelseslufthavnen for at sætte denne passager fra borde og losse vedkommendes bagage, faktisk indebærer en risiko for denne flyvnings sikkerhed.

40 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at EU-lovgiver, som det fremgår af artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning nr. 376/2014, sammenholdt med denne forordnings artikel 2, nr. 7), artikel 1 i gennemførelsesforordning 2015/1018 og med punkt 6, nr. 2), i bilag I til denne forordning, har anført, at vanskelighederne ved at styre berusede, voldelige eller uregerlige passagerer kan udgøre en væsentlig risiko for luftfartssikkerheden og derfor skal indberettes gennem de obligatoriske indberetningsordninger, der er fastsat i artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 376/2014.

41 Desuden er en forstyrrende adfærd af en sådan alvor, at den begrundede, at luftfartøjschefen omdirigerede den berørte flyvning, for det første ikke en del af det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.

42 Selv om luftbefordring af passagerer er denne transportørs hovedopgave og naturligvis udsætter transportøren for at skulle håndtere adfærden hos de passagerer, som selskabet transporterer, forholder det sig ikke desto således, at en adfærd som den i hovedsagen omhandlede ikke udgør en forventelig adfærd hos en passager, som det ikke alene påhviler at følge alle luftfartøjschefens ordrer, der afgives for at sikre sikkerheden om bord, jf. punkt »CAT.GEN.MPA.110 Luftfartøjschefens beføjelser« i bilag IV til forordning nr. 965/2012, men som ligeledes skal sikre ikke selv at skade en ordentlig gennemførelse af den transportkontrakt, som binder vedkommende til det pågældende transporterende luftfartsselskab.

43 For det andet kan en sådan adfærd principielt ikke kontrolleres af det pågældende transporterende luftfartsselskab, idet adfærden skyldes en passager, hvis adfærd og reaktioner på kabinebesætningsmedlemmernes anmodninger principielt ikke er forudsigelige, og idet luftfartøjschefen og kabinebesætningsmedlemmerne om bord på luftfartøjet kun har begrænsede midler til at kontrollere en sådan passager.

44 Det skal i denne forbindelse fremhæves, at luftfartøjschefens beslutning som reaktion på denne adfærd om at omdirigere luftfartøjet for at sætte den nævnte passager fra borde og losse vedkommendes bagage i overensstemmelse med punkt »CAT.GEN.MPA.105 Luftfartøjschefens ansvar«, litra a), i bilag IV til forordning nr. 965/2012 blev truffet inden for rammerne af det ansvar, som påhviler ham i medfør af artikel 8 i og punkt 7.d i bilag IV til forordning nr. 216/2008 til at træffe de forholdsregler, vedkommende skønner nødvendige af hensyn til sikkerheden.

45 Det forholder sig imidlertid anderledes, hvis det – hvilket det påhviler den forelæggende ret at efterprøve – viser sig, at det transporterende luftfartsselskab ses at have bidraget til, at den pågældende forstyrrende passagers adfærd indtraf, eller hvis denne transportør kunne have forebygget denne adfærd og truffet passende foranstaltninger på et tidspunkt, hvor dette kunne gøres uden væsentlige følger for afviklingen af den pågældende flyafgang, på grundlag af tegn, der indikerede en sådan adfærd.

46 Hvad angår det sidstnævnte kan dette, som generaladvokaten har anført i punkt 51 i forslaget til afgørelse, og som den franske og den østrigske regering og Europa-Kommissionen har anført, bl.a. være tilfældet, hvis det pågældende transporterende luftfartsselskab lader en passager, der allerede før, eller endda under, boardingen udviser adfærdsproblemer, boarde, selv om luftfartøjschefen i henhold til

punkt »NCC.GEN.106 Luftfartøjschefens ansvar og beføjelser«, litra b), i bilag VI til forordning nr. 965/2012 har beføjelse til at nægte at befordre eller at landsætte enhver person eller enhver del af bagagen eller fragten, som kan udgøre en potentiel fare for luftfartøjets eller de ombordværendes sikkerhed.

47 I et sådant tilfælde kunne transportøren imidlertid have kontrolleret en passagers forstyrrende adfærd – selv om denne adfærd fortsat ikke er en del af det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse – hvilket udelukker, at en sådan adfærd kan kvalificeres som »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

48 Det følger af det ovenstående, at det første spørgsmål skal besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at en passagers forstyrrende adfærd, som begrundede, at luftfartøjschefen omdirigerede den berørte flyvning til en anden lufthavn end bestemmelseslufthavnen for at sætte denne passager fra borde og losse vedkommendes bagage, henhører under begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, medmindre det transporterende luftfartsselskab har bidraget til, at denne adfærd indtraf, eller hvis denne transportør undlod at træffe passende foranstaltninger på grundlag af tegn, der indikerede en sådan adfærd, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.

Om det andet spørgsmål

49 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse eller aflysning af en flyafgang kan påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, som ikke påvirkede den nævnte aflyste eller forsinkede flyvning, men en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj.

50 Som bemærket i nærværende doms præmis 36 kan luftfartsselskabet fritages for sin forpligtelse til at udbetale kompensation til passagerene i henhold til artikel 5, stk. 1, og artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvis det navnlig kan godtgøre, at aflysningen eller den væsentlige forsinkelse af den pågældende flyafgang skyldes »usædvanlige omstændigheder«.

51 Det skal i denne henseende for det første bemærkes, at hverken 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 eller denne forordnings artikel 5, stk. 3, begrænser de transporterende luftfartsselskabers mulighed for at påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed« til alene at gælde det tilfælde, hvor denne omstændighed har påvirket den forsinkede eller aflyste flyafgang, og ikke det tilfælde, hvor den nævnte usædvanlige omstændighed havde påvirket den forudgående flyafgang gennemført med samme luftfartøj.

52 For det andet forudsætter den afvejning af luftfartspassagererne og luftfartsselskabernes interesser, som gjaldt for vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 67, og af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 39), at der tages hensyn til den måde, hvorpå luftfartsselskaberne anvender luftfartøjerne, og navnlig til den omstændighed, som de parter, der har deltaget i denne sag, har gjort gældende, at ét luftfartøj for visse kategorier af flyafgange kan gennemføre flere successive flyvninger samme dag, hvilket indebærer, at alle usædvanlige omstændigheder, der påvirker et luftfartøj på en tidligere flyafgang, påvirker dette luftfartøjs efterfølgende flyvning eller flyvninger.

53 Et transporterende luftfartsselskab skal for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse eller aflysning af en flyafgang dermed kunne påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, der påvirkede en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj.

54 Henset til ikke alene det formål, der er nævnt i første betragtning til forordning nr. 261/2004, om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, men ligeledes til ordlyden af denne forordnings artikel 5, stk. 3, forudsætter påberåbelsen af en sådan usædvanlig omstændighed dermed, at der er direkte årsagsforbindelse mellem indtrædelsen af den omstændighed, der påvirkede en forudgående flyvning, og den senere flyafgangs forsinkelse eller aflysning, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere i betragtning af de faktiske oplysninger, som den råder over, og bl.a. under hensyn til den måde, hvorpå det pågældende luftfartøj anvendes.

55 Det følger af det ovenstående, at det andet spørgsmål skal besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse eller aflysning af en flyafgang kan påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, der påvirkede en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj, forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og forsinkelsen eller aflysningen af den efterfølgende flyafgang, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere, bl.a. under hensyn til den måde, hvorpå det pågældende transporterende luftfartsselskab anvendte det omhandlede luftfartøj.

Om det tredje spørgsmål

56 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at den omstændighed, at et luftfartsselskab, fordi det luftfartøj, der skal transportere en passager, er blevet påvirket af en usædvanlig omstændighed, omlægger en passagers rejse med en flyafgang, der gennemføres af dette selskab, hvorved passageren ankommer dagen efter den oprindeligt fastsatte dato, udgør en »rimelig foranstaltning«, der fritager denne transportør for den forpligtelse til at betale kompensation, der er fastsat i denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1.

57 Som det er bemærket i nærværende doms præmis 36, er det transporterende luftfartsselskab i tilfælde, hvor der opstår en usædvanlig omstændighed, kun fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagererne kompensation i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, hvis det kan godtgøre, at det har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, med henblik på at undgå, at denne omstændighed fører til aflysning eller lange forsinkelser af den pågældende flyafgang, uden at det kan kræves af luftfartsselskabet, at det anvender foranstaltninger, der ville være urimeligt belastende for virksomheden på det pågældende tidspunkt.

58 Det følger heraf, i overensstemmelse med det formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, der er omhandlet i første betragtning til forordning nr. 261/2004, og med kravet om en omlægning af rejsen, der er rimelig, tilfredsstillende og sker ved førstgivne lejlighed, for passagerer, der påvirkes af en aflysning eller en væsentlig forsinkelse af en flyafgang, som nævnt i 12. og 13. betragtning til denne forordning samt i dens artikel 8, stk. 1, at såfremt der indtræffer en usædvanlig omstændighed, kan det luftfartsselskab, som vil frigøre sig fra den forpligtelse til at betale kompensation til passagererne, der er fastsat i den nævnte forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, ved vedtagelsen af de rimelige foranstaltninger, der er omtalt i den foregående præmis, principielt ikke nøjes med at tilbyde de berørte passagerer en omlægning af rejsen til deres endelige bestemmelsessted med den efterfølgende flyafgang, som selskabet selv gennemfører, hvorved passagererne ankommer til bestemmelsesstedet dagen efter den oprindeligt fastsatte dato for deres ankomst.

59 Den omhu, der kræves af dette luftfartsselskab for at gøre det muligt at frigøre sig fra forpligtelsen til at betale kompensation, forudsætter nemlig, at selskabet har anvendt alle til rådighed stående midler for at sikre en omlægning af rejsen, der er rimelig, tilfredsstillende og sker ved førstgivne lejlighed,

hvorunder hører søgning af andre direkte eller indirekte flyafgange, der eventuelt gennemføres af andre luftfartsselskaber, som eventuelt er medlemmer af samme luftfartsselskabsalliance, hvorved passageren ankommer mindre forsinket end med det berørte luftfartsselskabs næste flyafgang.

60 Det er således kun, såfremt der ikke er ledige pladser på en anden direkte eller indirekte flyafgang, der giver den berørte passager mulighed for at nå sit endelige bestemmelsessted mindre forsinket end med det berørte luftfartsselskabs næste flyafgang, eller såfremt gennemførelsen af en sådan omlægning af rejsen ville være urimeligt belastende for dette luftfartsselskab på det pågældende tidspunkt, at dette selskab skal anses for at have anvendt alle de midler, som det rådede over, ved at omlægge den berørte passagers rejse til den næste flyafgang, som dette luftfartsselskab gennemførte.

61 Det tredje spørgsmål skal derfor besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at den omstændighed, at et luftfartsselskab, fordi det luftfartøj, der skal transportere en passager, er blevet påvirket af en usædvanlig omstændighed, omlægger en passagers rejse med en flyafgang, der gennemføres af dette selskab, hvorved passageren ankommer dagen efter den oprindeligt fastsatte dato, ikke udgør en »rimelig foranstaltning«, der fritager denne transportør for den forpligtelse til at betale kompensation, der er fastsat i denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, medmindre der ikke var andre muligheder for at foretage en direkte eller indirekte omlægning af rejsen med en flyafgang, som gennemføres af luftfartsselskabet selv eller af et hvilket som helst andet luftfartsselskab, og som ankommer mindre forsinket end med det berørte luftfartsselskabs næste flyafgang, eller medmindre gennemførelsen af en sådan omlægning af rejsen ville være urimeligt belastende for virksomheden på det pågældende tidspunkt, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere.

Sagsomkostninger

62 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Fjerde Afdeling) for ret:

1) **Artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at en passagers forstyrrende adfærd, som begrundede, at luftfartøjschefen omdirigerede den berørte flyvning til en anden lufthavn end bestemmelseslufthavnen for at sætte denne passager fra borde og losse vedkommendes bagage, henhører under begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse, medmindre det transporterende luftfartsselskab har bidraget til, at denne adfærd indtraf, eller hvis denne transportør undlod at træffe passende foranstaltninger på grundlag af tegn, der indikerede en sådan adfærd, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.**

2) **Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse eller aflysning af en flyafgang kan påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, der påvirkede en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj, forudsat at der er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og forsinkelsen eller**

aflysningen af den efterfølgende flyafgang, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere, bl.a. under hensyn til den måde, hvorpå det pågældende transporterende luftfartsselskab anvendte det omhandlede luftfartøj.

3) **Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at den omstændighed, at et luftfartsselskab, fordi det luftfartøj, der skal transportere en passager, er blevet påvirket af en usædvanlig omstændighed, omlægger en passagers rejse med en flyafgang, der gennemføres af dette selskab, hvorved passageren ankommer dagen efter den oprindeligt fastsatte dato, ikke udgør en »rimelig foranstaltning«, der fritager denne transportør for den forpligtelse til at betale kompensation, der er fastsat i denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, medmindre der ikke var andre muligheder for at foretage en direkte eller indirekte omlægning af rejsen med en flyafgang, som gennemføres af luftfartsselskabet selv eller af et hvilket som helst andet luftfartsselskab, og som ankommer mindre forsinket end med det berørte luftfartsselskabs næste flyafgang, eller medmindre gennemførelsen af en sådan omlægning af rejsen ville være urimeligt belastende for virksomheden på det pågældende tidspunkt, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere.**

Underskrifter