ARREST VAN HET HOF (Vierde kamer)

11 juni 2020*

„Prejudiciële verwijzing – Luchtvervoer – Verordening (EG) nr. 261/2004 – Artikel 5, lid 3 – Artikel 7, lid 1 – Compensatie van passagiers in geval van instapweigering en annulering of langdurige vertraging van een vlucht – Vrijstelling – Begrip ‚buitengewone omstandigheden' – Storende passagiers (*Unruly passengers*) – Mogelijkheid om zich te beroepen op een buitengewone omstandigheid voor een vlucht die daardoor niet wordt geraakt – Begrip ‚redelijke maatregelen'"

In zaak C-74/19,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (rechter in eerste aanleg Lissabon, Portugal) bij beslissing van 21 januari 2019, ingekomen bij het Hof op 31 januari 2019, in de procedure

LE

tegen

Transportes Aéreos Portugueses SA,

wijst

HET HOF (Vierde kamer),

samengesteld als volgt: M. Vilaras, kamerpresident, S. Rodin, D. Šváby (rapporteur), K. Jürimäe en N. Piçarra, rechters,

advocaat-generaal: P. Pikamäe,

griffier: M. Ferreira, hoofdadministrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 5 december 2019,

gelet op de opmerkingen van:

– Transportes Aéreos Portugueses SA, vertegenwoordigd door M. Riso, advogada,

– de Portugese regering, vertegenwoordigd door L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa en L. Guerreiro als gemachtigden,

– de Duitse regering, vertegenwoordigd door J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl en A. Berg als gemachtigden,

* Procestaal: Portugees.

– de Franse regering, vertegenwoordigd door A.-L. Desjonquères en A. Ferrand als gemachtigden,

– de Oostenrijkse regering, aanvankelijk vertegenwoordigd door G. Hesse, vervolgens door J. Schmoll als gemachtigden,

– de Poolse regering, vertegenwoordigd door B. Majczyna als gemachtigde,

– de Europese Commissie, vertegenwoordigd door B. Rechena en N. Yerrell als gemachtigden,

– het Europees Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), vertegenwoordigd door S. Rostren en R. Sousa Uva als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 27 februari 2020,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van artikel 5, lid 3, 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 2004, L 46, blz. 1, met rectificatie in PB 2006, L 365, blz. 89).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen LE en de luchtvaartmaatschappij Transportes Aéreos Portugueses SA (hierna: „TAP") over de weigering van deze luchtvaartmaatschappij om compensatie te betalen aan deze passagier, wiens vlucht langdurige vertraging heeft opgelopen.

Toepasselijke bepalingen

Internationaal recht

Verdrag van Tokio

3 Het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen (*United Nations Treaty Series*, deel 704, blz. 219; hierna: „Verdrag van Tokio") is op 14 september 1963 in Tokio ondertekend en op 4 december 1969 in werking getreden.

4 Alle lidstaten zijn partij bij het Verdrag van Tokio, maar niet de Europese Unie.

5 Artikel 1, lid 1, van dit verdrag bepaalt:

„Dit verdrag is van toepassing op:

a) strafbare feiten;

b) handelingen die, al dan niet strafbare feiten zijnde, de veiligheid van het vliegtuig of van de personen of goederen aan boord daarvan in gevaar brengen of kunnen brengen of die de goede orde en discipline aan boord in gevaar brengen."

6 Artikel 6, lid 1, van dit verdrag luidt als volgt:

„De gezagvoerder van het luchtvaartuig mag, indien hij redelijke gronden heeft om aan te nemen dat een persoon aan boord van het luchtvaartuig een strafbaar feit of een handeling als bedoeld in artikel 1, eerste lid, heeft begaan of op het punt staat te begaan, ten aanzien van die persoon alle redelijke maatregelen nemen, vrijheidsbeperking daaronder begrepen, die nodig zijn om:

a) de veiligheid van het luchtvaartuig of van de zich aan boord bevindende personen of goederen te waarborgen;

b) de goede orde en discipline aan boord te handhaven; of

c) hem in staat te stellen de betrokken persoon aan de bevoegde autoriteiten over te dragen of hem het luchtvaartuig te doen verlaten, krachtens de bepalingen van dit hoofdstuk."

7 Naar aanleiding van de inwerkingtreding op 1 januari 2020 van het op 4 april 2014 te Montreal tot stand gekomen Protocol tot wijziging van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen is artikel 6 van het Verdrag van Tokio gewijzigd. Deze wijziging is echter, althans ratione temporis, niet van toepassing op de feiten in het hoofdgeding.

EER-Overeenkomst

8 In het hoofdstuk met als opschrift „Vervoer" bepaalt artikel 47, lid 2, van de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte van 2 mei 1992 (PB 1994, L 1, blz. 3), zoals gewijzigd bij de Overeenkomst betreffende de deelname van de Republiek Bulgarije en Roemenië aan de Europese Economische Ruimte (PB 2007, L 221, blz. 15) (hierna: „EER-Overeenkomst"), dat de specifieke bepalingen betreffende alle wijzen van vervoer zijn opgenomen in bijlage XIII bij de EER-Overeenkomst.

9 Artikel 126, lid 1, van deze Overeenkomst is als volgt geformuleerd:

„De Overeenkomst is van toepassing op de gebieden waar het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap van toepassing is en onder de in dat Verdrag neergelegde voorwaarden, en op de grondgebieden van IJsland, het Vorstendom Liechtenstein en het Koninkrijk Noorwegen."

10 Onder het opschrift „Verwijzingen naar de grondgebieden" bepaalt punt 8 van Protocol 1 bij deze Overeenkomst:

„Wanneer de desbetreffende besluiten verwijzingen bevatten naar het grondgebied van de ‚Gemeenschap' of van de ‚gemeenschappelijke markt', worden deze verwijzingen voor de toepassing van de Overeenkomst beschouwd als verwijzingen naar de grondgebieden van de overeenkomstsluitende partijen, zoals bepaald in artikel 126 van de Overeenkomst."

11 Bijlage XIII bij de EER-Overeenkomst, met als opschrift „Vervoer – Lijst bedoeld in artikel 47", bepaalt onder „Inleiding":

„Wanneer de in deze bijlage genoemde besluiten begrippen bevatten of betrekking hebben op procedures die specifiek zijn voor de communautaire rechtsorde, zoals:

– preambules;

– degenen tot wie de communautaire besluiten zijn gericht;

– verwijzingen naar gebieden of talen van de EG;

– verwijzingen naar rechten en verplichtingen van de lidstaten [...], hun overheidsorganen, ondernemingen of personen in relatie tot elkaar, en

– verwijzingen naar informatie- en kennisgevingsprocedures,

is Protocol 1 betreffende horizontale aanpassingen van toepassing, tenzij in deze bijlage anders is bepaald."

Unierecht

Verordening nr. 261/2004

12 De overwegingen 1 en 13 tot en met 15 van verordening nr. 261/2004 luiden als volgt:

„(1) Het optreden van de Gemeenschap 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.

[...]

(13) Passagiers van wie de vlucht geannuleerd wordt, moeten hun tickets terugbetaald kunnen krijgen of onder bevredigende voorwaarden een andere vlucht naar hun bestemming krijgen, en moeten tijdens het wachten op een latere vlucht voldoende worden verzorgd.

(14) Evenals in het kader van het Verdrag van Montreal 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 onstabiliteit, weersomstandigheden die de 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.

(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."

13 Artikel 3, lid 1, van verordening nr. 261/2004 luidt:

„Deze verordening is van toepassing:

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

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

14 Artikel 5 van die verordening luidt:

„1. In geval van annulering van een vlucht:

[...]

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

[...]

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.

[...]"

15 Onder het opschrift „Recht op compensatie" bepaalt artikel 7, lid 1, van deze verordening:

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

[...]

c) 600 EUR voor alle niet onder a) of b) vallende vluchten.

[...]"

16 Onder het opschrift „Recht op terugbetaling of een alternatief reisplan", bepaalt artikel 8, lid 1, van verordening nr. 261/2004:

„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."

Verordening nr. 216/2008

17 Punt 7.d van bijlage IV („Essentiële eisen voor vluchtuitvoeringen bedoeld in artikel 8") bij verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van richtlijn 91/670/EEG, verordening (EG) nr. 1592/2002 en richtlijn 2004/36/EG (PB 2008, L 79, blz. 1), luidt als volgt:

„In een noodsituatie, waarbij de vluchtuitvoering of de veiligheid van het luchtvaartuig en/of de personen aan boord in gevaar komen, moet de gezagvoerder alle maatregelen nemen die hij in het belang van de veiligheid noodzakelijk acht. [...]"

18 Verordening nr. 216/2008 is met ingang van 11 september 2018 ingetrokken bij verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de verordeningen (EG) nr. 552/2004 en nr. 216/2008 en verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad (PB 2018, L 212, blz. 1). Verordening 2018/1139 is evenwel ratione temporis niet van toepassing op het hoofdgeding.

Verordening nr. 965/2012

19 Punt „CAT.GEN.MPA.105 Verantwoordelijkheden van de gezagvoerder" van bijlage IV („Commercieel luchtvervoer") bij verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures voor vluchtuitvoering overeenkomstig verordening nr. 216/2008 (PB 2012, L 296, blz. 1), zoals gewijzigd bij verordening (EU) nr. 800/2013 van de Commissie van 14 augustus 2013 (PB 2013, L 227, blz. 1) (hierna: „verordening nr. 965/2012"), luidt:

„De gezagvoerder dient zich aan CAT.GEN.MPA.100 te houden en:

[...]

4) is bevoegd om personen of delen van de vracht die de veiligheid van het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar kunnen brengen, uit het luchtvaartuig te verwijderen;

5) mag niet toestaan dat in het luchtvaartuig een persoon wordt vervoerd die zodanig onder invloed van alcohol of verdovende middelen verkeert dat de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden in gevaar kan komen;

[...]"

20 Punt „CAT.GEN.MPA.110 Bevoegdheid van de gezagvoerder" van die bijlage luidt als volgt:

„De exploitant treft alle redelijke maatregelen om ervoor te zorgen dat alle in het luchtvaartuig aanwezige personen gehoor geven aan alle rechtmatige bevelen die door de gezagvoerder worden gegeven ter waarborging van de veiligheid van het luchtvaartuig en van de daarin vervoerde personen of goederen."

Verordening nr. 376/2014

21 Artikel 2, punt 7, van verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie (PB 2014, L 122, blz. 18) bepaalt het volgende:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

7. ‚voorval': elke veiligheidsgerelateerde gebeurtenis die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengt, of, indien niet gecorrigeerd of ondervangen, in gevaar zou kunnen brengen, en die in het bijzonder een ongeval of een ernstig incident omvat".

22 In artikel 4, lid 1, onder a), van verordening nr. 376/2014 is bepaald:

„Door middel van de systemen voor verplichte melding overeenkomstig dit artikel melden de in lid 6 bedoelde personen de voorvallen die een belangrijk risico voor de luchtvaartveiligheid kunnen inhouden en die tot de hierna vermelde categorieën behoren:

a) voorvallen in verband met de vluchtuitvoering, zoals:
   i) voorvallen in verband met botsingen;
   ii) voorvallen in verband met starten en landen;
   iii) voorvallen in verband met de brandstof;
   iv) voorvallen tijdens de vlucht;
   v) voorvallen in verband met de communicatie;
   vi) voorvallen in verband met letsel, noodsituaties en andere kritieke situaties;
   vii) voorvallen die verband houden met het arbeidsongeschikt worden van bemanningsleden of die anderszins met bemanningsleden verband houden, en
   viii) voorvallen in verband met weersomstandigheden of in verband met beveiliging".

Uitvoeringsverordening 2015/1018

23 Artikel 1 van uitvoeringsverordening (EU) 2015/1018 van de Commissie van 29 juni 2015 tot vaststelling van een lijst waarbij voorvallen in de burgerluchtvaart die verplicht moeten worden gemeld overeenkomstig verordening nr. 376/2014, worden ingedeeld in categorieën (PB 2015, L 163, blz. 1), bepaalt:

„De gedetailleerde indeling van de voorvallen waarnaar moet worden verwezen wanneer voorvallen worden gemeld via verplichte meldingssystemen, overeenkomstig artikel 4, lid 1, van verordening [...] nr. 376/2014, is uiteengezet in de bijlagen I tot en met V bij deze verordening."

24 Op het gebied van beveiliging noemt punt 6.2. van bijlage I bij uitvoeringsverordening 2015/1018 als voorvallen overeenkomstig artikel 4, lid 1, van verordening nr. 376/2014 de „moeilijkheden met onder invloed verkerende, gewelddadige of weerspannige passagiers".

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

25 LE heeft bij TAP een vlucht gereserveerd van Fortaleza (Brazilië) naar Oslo (Noorwegen) met een aansluitende vlucht in Lissabon (Portugal).

26 Deze vlucht is op 21 en 22 augustus 2017 uitgevoerd met een vertraging bij aankomst in Oslo van bijna 24 uur. Deze vertraging is ontstaan doordat LE de aansluitende vlucht van Lissabon naar Oslo heeft gemist wegens een vertraging bij de aankomst van de eerste vlucht tussen Fortaleza en Lissabon. De laatstgenoemde vertraging was te wijten aan het feit dat het luchtvaartuig dat deze vlucht heeft uitgevoerd tijdens zijn eerdere vlucht van Lissabon naar Fortaleza moest worden omgeleid naar Las Palmas de Gran Canaria (Spanje) om een storende passagier van boord te halen die een passagier had gebeten en andere passagiers en leden van het cabinepersoneel had aangevallen. LE werd daarom de dag daarop naar Oslo vervoerd met de volgende vlucht die door TAP werd uitgevoerd.

27 Wegens deze vertraging van meer dan drie uur heeft LE TAP verzocht om betaling van de compensatie van 600 EUR waarin is voorzien bij artikel 5, lid 1, onder c), van verordening nr. 261/2004, gelezen in samenhang met artikel 7, lid 1, onder a), van die verordening, zoals deze bepalingen worden uitgelegd door het Hof.

28 Aangezien TAP heeft geweigerd om deze compensatie te betalen op grond dat de litigieuze langdurige vertraging haar oorsprong vond in een buitengewone omstandigheid en het zenden van een ander vliegtuig deze vertraging niet had kunnen verhelpen, heeft LE zich gewend tot de Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (rechter in eerste aanleg Lissabon, Portugal).

29 De verwijzende rechter heeft twijfels over de juridische kwalificatie van de omstandigheid die aan die vertraging ten grondslag ligt, over de vraag of de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, zich op een dergelijke omstandigheid kan beroepen wanneer het luchtvaartuig waarmee de vlucht in kwestie is uitgevoerd weliswaar door deze omstandigheid is getroffen, doch deze omstandigheid zich tijdens een vorige vlucht voordeed, en over de vraag of de door deze luchtvaartmaatschappij getroffen maatregelen redelijk zijn.

30 Daarop heeft de Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa de behandeling van de zaak geschorst en het Hof verzocht om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen:

„1) Valt onder het begrip ‚buitengewone omstandigheden', als bedoeld in overweging 14 van [verordening nr. 261/2004], de situatie waarin een passagier tijdens een vlucht andere passagiers bijt en de bemanningsleden die hem probeerden te kalmeren, aanvalt, zodat het volgens de gezagvoerder van het vliegtuig gerechtvaardigd is om de vlucht om te leiden naar de dichtstbijzijnde luchthaven om de passagier van boord te halen en zijn bagage uit te laden, waardoor het vliegtuig met vertraging aankomt op de bestemming?

2) Kan de luchtvaartmaatschappij worden vrijgesteld van aansprakelijkheid voor de vertraging bij het opstijgen van het vliegtuig voor de terugvlucht, waarop de passagier die vergoeding vordert (verzoeker in deze zaak) instapt, omdat er zich met hetzelfde vliegtuig een ‚buitengewone omstandigheid' heeft voorgedaan op de heenvlucht, die onmiddellijk daaraan voorafging?

3) Heeft de luchtvaartmaatschappij (verweerster in deze zaak) voor de toepassing van artikel 5, lid 3, van [verordening nr. 261/2004] alle redelijke maatregelen getroffen – ook al kon de vertraging daarmee niet worden voorkomen – door na onderzoek te concluderen dat het inzetten van een ander vliegtuig de opgelopen vertraging niet zou goedmaken en door de transitpassagier (verzoeker in deze zaak) op de vlucht van de volgende dag te zetten, omdat de luchtvaartmaatschappij slechts één vlucht per dag naar de eindbestemming van de passagier uitvoert?"

Beantwoording van de prejudiciële vragen

Opmerking vooraf

31 Volgens artikel 3, lid 1, onder b), van verordening nr. 261/2004 is deze verordening onder meer van toepassing op passagiers die vertrekken vanaf een in een derde land gelegen luchthaven naar een luchthaven op het grondgebied van een lidstaat waarop het VWEU van toepassing is, tenzij zij bepaalde voordelen of compensatie hebben ontvangen en bijstand hebben gekregen in dat derde land, indien de luchtvaartmaatschappij die de vlucht in kwestie uitvoert, een communautaire luchtvaartmaatschappij is.

32 Evenwel is op grond van artikel 47, lid 2, van de EER-Overeenkomst, gelezen in samenhang met artikel 126, lid 1, ervan, punt 8 van Protocol 1 bij deze Overeenkomst en bijlage XIII bij deze Overeenkomst, verordening nr. 261/2004 onder de daarin vastgestelde voorwaarden van toepassing op vluchten van of naar een luchthaven op Noors grondgebied.

33 Aangezien in de loop van de procedure bij het Hof niet is aangevoerd dat de betrokken passagier in Brazilië voordelen of compensatie heeft ontvangen en bijstand heeft gekregen, hetgeen de verwijzende rechter evenwel heeft na te gaan, valt een rechtstreeks aansluitende vlucht die door een communautaire vervoerder, in casu TAP, vanuit Fortaleza is uitgevoerd en waarvan de eindbestemming Oslo is, bijgevolg binnen de werkingssfeer van verordening nr. 261/2004.

Eerste vraag

34 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat het storende gedrag van een passagier dat heeft gerechtvaardigd dat de gezagvoerder van het luchtvaartuig de betrokken vlucht heeft omgeleid naar een andere luchthaven dan die van aankomst teneinde deze passagier en zijn bagage van boord te halen, onder het begrip „buitengewone omstandigheden” in de zin van die bepaling valt.

35 In herinnering moet worden gebracht dat de Uniewetgever voor gevallen van annulering van een vlucht of langdurige vertraging – te weten van een duur van drie uur of meer – de in artikel 5, lid 1, van verordening nr. 261/2004 vervatte verplichtingen van luchtvaartmaatschappijen heeft willen aanpassen (arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 18).

36 Zo is de luchtvaartmaatschappij volgens de overwegingen 14 en 15 en artikel 5, lid 3, van die verordening, zoals zij door het Hof zijn uitgelegd, bevrijd van haar verplichting tot compensatie van de passagiers op basis van artikel 7 van verordening nr. 261/2004 indien zij in staat is om aan te tonen dat de annulering of de aankomstvertraging van drie uur of meer het gevolg is van „buitengewone omstandigheden” die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen en, in geval een dergelijke omstandigheid zich voordoet, dat zij aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen, om te voorkomen dat deze zou leiden tot annulering of langdurige vertraging van de betrokken vlucht, waarbij evenwel niet van haar kan worden verlangd dat zij offers brengt die uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbaar zijn (arrest van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 19).

37 Volgens vaste rechtspraak kunnen als „buitengewone omstandigheden” in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 gebeurtenissen worden aangemerkt die naar hun aard of oorsprong niet inherent zijn aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij en

waar deze geen daadwerkelijke invloed op kan uitoefenen, waarbij die twee voorwaarden cumulatief zijn (arresten van 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punt 20, en 12 maart 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punt 38).

38 Volgens overweging 14 van die verordening kunnen dergelijke omstandigheden zich met name voordoen in geval van beveiligingsproblemen (arrest van 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punt 21).

39 Vast staat dat het storende gedrag van een passagier dat heeft gerechtvaardigd dat de gezagvoerder van het luchtvaartuig – die overeenkomstig artikel 6 van het verdrag van Tokio en punt 7.d van bijlage IV bij verordening nr. 216/2008 verplicht is om alle maatregelen te nemen die in het belang van de veiligheid noodzakelijk zijn – de betrokken vlucht naar een andere luchthaven dan de luchthaven van aankomst heeft omgeleid teneinde deze passagier en zijn bagage van boord te halen, daadwerkelijk de veiligheid van deze vlucht in gevaar heeft gebracht.

40 In dit verband dient erop te worden gewezen dat de Uniewetgever, zoals blijkt uit artikel 4, lid 1, onder a), van verordening nr. 376/2014, gelezen in samenhang met artikel 2, punt 7, van deze verordening, artikel 1 van uitvoeringsverordening 2015/1018 en punt 6.2 van bijlage I bij deze verordening, heeft aangegeven dat de moeilijkheden om passagiers die onder invloed verkeren, gewelddadig of weerspannig zijn, onder controle te houden, een aanzienlijk risico kunnen opleveren voor de veiligheid van het luchtverkeer, en dat zij daarom moeten worden gemeld via de in artikel 4, lid 1, van verordening nr. 376/2014 bedoelde systemen voor de verplichte melding van voorvallen.

41 Bovendien is storend gedrag dat zo ernstig is dat het rechtvaardigt dat de gezagvoerder de vlucht in kwestie omleidt, niet inherent aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

42 Hoewel het luchtvervoer van passagiers de hoofdtaak van die luchtvaartmaatschappij vormt en dit natuurlijk met zich meebrengt dat zij moet omgaan met het gedrag van de passagiers die zij vervoert, neemt dit immers niet weg dat een gedraging als aan de orde in het hoofdgeding geen gedrag vormt dat kan worden verwacht van een passagier, die niet alleen alle opdrachten van de gezagvoerder moet opvolgen die de veiligheid aan boord moeten waarborgen, overeenkomstig punt „CAT.GEN.MPA.110 Autoriteit van de gezagvoerder” van bijlage IV bij verordening nr. 965/2012, maar er ook zelf op moet toezien dat hij de goede uitvoering van de vervoersovereenkomst die hij heeft gesloten met de betrokken luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert niet in gevaar brengt.

43 Voorts heeft de betrokken luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert in beginsel geen controle over dergelijk gedrag, aangezien dit uitgaat van een passagier, wiens gedrag en reacties op de verzoeken van de bemanning in beginsel niet voorspelbaar zijn, en de gezagvoerder en de bemanning slechts over beperkte middelen beschikken om een dergelijke passagier onder controle te houden.

44 In dit verband moet worden benadrukt dat de als reactie op dit gedrag door de gezagvoerder genomen beslissing om het luchtvaartuig om te leiden teneinde de passagier en zijn bagage van boord te halen, overeenkomstig punt „CAT.GEN.MPA.105 Verantwoordelijkheden van de gezagvoerder”, onder a), van bijlage IV bij verordening nr. 965/2012, is genomen in het kader van de krachtens artikel 8 en punt 7.d van bijlage IV van verordening nr. 216/2008 op hem rustende verantwoordelijkheid om elke maatregel te nemen die hij noodzakelijk acht in het belang van de veiligheid.

45 Dit zou echter anders zijn indien blijkt, hetgeen de verwijzende rechter heeft na te gaan, dat de betrokken luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ertoe heeft bijgedragen dat de betrokken passagier zich storend is gaan gedragen, of indien deze luchtvaartmaatschappij op basis van voortekenen van dergelijk gedrag op dergelijk gedrag had kunnen anticiperen en de aangepaste maatregelen had kunnen op een tijdstip waarop zij dat kon doen zonder grote gevolgen voor het verloop van de betrokken vlucht.

46 Zoals de advocaat-generaal in punt 51 van zijn conclusie, evenals de Franse en de Oostenrijkse regering en de Europese Commissie hebben opgemerkt kan dit laatste met name het geval zijn wanneer de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een passagier heeft laten instappen die zich reeds vóór of tijdens het instappen storend gedroeg, terwijl volgens punt „NCC.GEN.106 Verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de gezagvoerder", onder b), van bijlage VI bij verordening nr. 965/2012, de gezagvoerder de bevoegdheid heeft om het vervoer van personen, bagage of vracht die de veiligheid van het luchtvaartuig of de inzittenden in gevaar kunnen brengen, te weigeren of om deze uit het luchtvaartuig te verwijderen.

47 In een dergelijk geval zou het storende gedrag van een passagier, dat weliswaar nog steeds niet inherent is aan de normale uitoefening van het bedrijf van de betrokken luchtvaartmaatschappij, niettemin door die luchtvaartmaatschappij kunnen worden beheerst, zodat dit gedrag niet kan worden aangemerkt als „buitengewone omstandigheid" in de zin van artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004.

48 Gelet op een en ander moet op de eerste vraag worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat het storende gedrag van een passagier dat heeft gerechtvaardigd dat de gezagvoerder van het luchtvaartuig de betrokken vlucht heeft omgeleid naar een andere luchthaven dan die van aankomst teneinde deze passagier en zijn bagage van boord te halen, valt onder het begrip „buitengewone omstandigheid" in de zin van die bepaling, tenzij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ertoe heeft bijgedragen dat de passagier zich storend is gaan gedragen, of, gelet op de voortekenen van dergelijk gedrag, niet de aangepaste maatregelen heeft getroffen. Het staat aan de verwijzende rechter om dit na te gaan.

Tweede vraag

49 Met zijn tweede vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, om vrijgesteld te worden van haar verplichting tot compensatie van de passagiers in geval van langdurige vertraging of annulering van een vlucht, zich kan beroepen op een „buitengewone omstandigheid" waardoor niet de geannuleerde of vertraagde vlucht is getroffen, maar een eerdere vlucht die zijzelf met hetzelfde luchtvaartuig had uitgevoerd.

50 Zoals is opgemerkt in punt 36 van dit arrest, kan de luchtvaartmaatschappij ontkomen aan haar verplichting tot compensatie van de passagiers op basis van artikel 5, lid 1, en artikel 7 van verordening nr. 261/2004 indien zij in staat is om aan te tonen dat de annulering of de langdurige vertraging van de betrokken vlucht te wijten is aan „buitengewone omstandigheden".

51 Ten eerste moet in dit verband worden opgemerkt dat noch de overwegingen 14 en 15, noch artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004 de mogelijkheid voor de betrokken luchtvaartmaatschappijen die de vlucht uitvoeren om zich op een „buitengewone omstandigheid" te beroepen, beperken tot enkel het geval waarin deze omstandigheid de vertraagde of geannuleerde vlucht heeft getroffen, met uitsluiting van het geval waarin die omstandigheid betrekking had op een eerdere vlucht die door hetzelfde luchtvaartuig is uitgevoerd.

52 Ten tweede vereist de afweging van de belangen van de luchtreizigers tegen die van de luchtvaartmaatschappijen die ten grondslag lag aan de vaststelling van verordening nr. 261/2004 (arresten van 19 november 2009, Sturgeon e.a., C-402/07 en C-432/07, EU:C:2009:716, punt 67, en 23 oktober 2012, Nelson e.a., C-581/10 en C-629/10, EU:C:2012:657, punt 39), dat rekening wordt gehouden met de wijze waarop de luchtvaartuigen door de luchtvaartmaatschappijen worden geëxploiteerd, en in het bijzonder met de door de belanghebbenden die aan de onderhavige procedure hebben deelgenomen genoemde omstandigheid dat ten minste voor bepaalde categorieën vluchten

hetzelfde luchtvaartuig verschillende opeenvolgende vluchten kan uitvoeren tijdens dezelfde dag, waardoor elke buitengewone omstandigheid die een luchtvaartuig op een eerdere vlucht treft, gevolgen heeft voor de latere vlucht of vluchten ervan.

53 Bijgevolg moet de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, om vrijgesteld te worden van haar verplichting tot compensatie van de passagiers in geval van langdurige vertraging of annulering van een vlucht, zich kunnen beroepen op een „buitengewone omstandigheid" die gevolgen had voor een eerdere vlucht die zijzelf met hetzelfde luchtvaartuig heeft uitgevoerd.

54 Gelet op niet alleen de in overweging 1 van verordening nr. 261/2004 vermelde doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen, maar ook op de bewoordingen van artikel 5, lid 3, van deze verordening, veronderstelt een beroep op een dergelijke buitengewone omstandigheid niettemin dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen deze omstandigheid waardoor een eerdere vlucht is getroffen en de vertraging of de annulering van een latere vlucht. Het staat aan de verwijzende rechter om dit te beoordelen aan de hand van de feitelijke gegevens waarover hij beschikt. Daarbij dient hij met name rekening te houden met de wijze waarop het betrokken luchtvaartuig wordt geëxploiteerd.

55 Gelet op het voorgaande moet op de tweede vraag worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, om vrijgesteld te worden van haar verplichting tot compensatie van de passagiers in geval van langdurige vertraging of annulering van een vlucht, zich kan beroepen op een „buitengewone omstandigheid" waardoor een eerdere vlucht die zijzelf met hetzelfde luchtvaartuig heeft uitgevoerd, is getroffen, op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen deze omstandigheid en de vertraging of annulering van de latere vlucht. Het staat aan de verwijzende rechter om dit te beoordelen. Daarbij dient hij met name rekening te houden met de wijze waarop het betreffende luchtvaartuig door de betrokken luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert wordt geëxploiteerd.

Derde vraag

56 Met zijn derde vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat het feit dat een luchtvaartmaatschappij een passagier met een andere vlucht ter bestemming brengt omdat het luchtvaartuig dat de passagier vervoert door een buitengewone omstandigheid is getroffen, en die luchtvaartmaatschappij dat doet met een door haarzelf uitgevoerde vlucht, waardoor deze passagier de dag na de oorspronkelijk vastgestelde dag aankomt, een „redelijke maatregel" vormt waardoor deze luchtvaartmaatschappij wordt vrijgesteld van haar compensatieverplichting als bedoeld in artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van deze verordening.

57 Zoals in punt 36 van dit arrest in herinnering wordt gebracht, is de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ingeval een buitengewone omstandigheid zich voordoet slechts van haar compensatieverplichting uit hoofde van artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van verordening nr. 261/2004 vrijgesteld wanneer zij kan bewijzen dat zij aan de situatie aangepaste maatregelen heeft getroffen met inzet van alle beschikbare materiële, financiële en personeelsmiddelen, om te voorkomen dat deze situatie zou leiden tot annulering of langdurige vertraging van de betrokken vlucht, waarbij evenwel niet van haar kan worden verlangd dat zij offers brengt die uit het oogpunt van de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip onaanvaardbaar zijn.

58 In overeenstemming met de in overweging 1 van verordening nr. 261/2004 genoemde doelstelling om een hoog niveau van bescherming van de passagiers te waarborgen en het vereiste in de overwegingen 12 en 13 en artikel 8, lid 1, van die verordening dat de passagiers die door een annulering of langdurige vertraging van een vlucht worden getroffen bij de eerste gelegenheid en

onder bevredigende voorwaarden een redelijk alternatief vervoer moeten krijgen, volgt hieruit dat wanneer zich een buitengewone omstandigheid voordoet, een luchtvaartmaatschappij die wenst te ontkomen aan haar in artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7 van die verordening neergelegde verplichting om aan de passagiers compensatie te betalen, door de in het vorige punt bedoelde redelijke maatregelen te nemen, zich in beginsel niet ertoe kan beperken de betrokken passagiers alternatief vervoer naar hun eindbestemming aan te bieden met de volgende vlucht die zijzelf uitvoert en die op de dag na de oorspronkelijk geplande dag van aankomst ter bestemming aankomt.

59 De zorgvuldigheid die van deze luchtvaartmaatschappij wordt vereist om te kunnen worden vrijgesteld van haar verplichting tot compensatie, veronderstelt immers dat zij alle haar ter beschikking staande middelen aanwendt om ervoor te zorgen dat er bij de eerste gelegenheid en onder bevredigende voorwaarden een redelijk alternatief vervoer beschikbaar is. Dat kan onder meer betekenen dat zij moet zoeken naar andere rechtstreekse of indirecte vluchten die eventueel worden uitgevoerd door andere luchtvaartmaatschappijen die al dan niet tot dezelfde luchtvaartalliantie behoren en die minder laat aankomen dan de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij.

60 Alleen indien er geen enkele zetel beschikbaar is op een andere rechtstreekse of indirecte vlucht waarmee de betrokken passagier zijn eindbestemming minder laat kan bereiken dan de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij, of wanneer het organiseren van dergelijk alternatief vervoer voor deze luchtvaartmaatschappij een onaanvaardbaar offer vormt, gelet op de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip, moet deze luchtvaartmaatschappij dus worden geacht alle middelen te hebben aangewend waarover zij beschikte wanneer zij de betrokken passagier met een andere, namelijk de volgende door haar uitgevoerde vlucht ter bestemming brengt.

61 Derhalve moet op de derde vraag worden geantwoord dat artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, aldus moet worden uitgelegd dat het feit dat een luchtvaartmaatschappij een passagier met een andere vlucht ter bestemming brengt omdat het luchtvaartuig dat de passagier vervoert door een buitengewone omstandigheid is getroffen, en die luchtvaartmaatschappij dat doet met een door haarzelf uitgevoerde vlucht, waardoor deze passagier de dag na de oorspronkelijk vastgestelde dag aankomt, geen „redelijke maatregel" vormt waardoor deze luchtvaartmaatschappij wordt vrijgesteld van haar compensatieverplichting als bedoeld in artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van deze verordening, tenzij dat er geen enkele andere mogelijkheid voor een rechtstreekse of indirecte alternatieve vlucht bestond met een door haarzelf of door een andere luchtvaartmaatschappij uitgevoerde vlucht die op een minder laat tijdstip aankwam dan de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij, of dat het organiseren van een dergelijke alternatieve vlucht voor die laatste een onaanvaardbaar offer betekende gelet op de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip. Het staat aan de verwijzende rechter om dit te beoordelen.

Kosten

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

Het Hof (Vierde kamer) verklaart voor recht:

1) **Artikel 5, lid 3, 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, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat het storende gedrag van een passagier dat heeft gerechtvaardigd dat de gezagvoerder van het luchtvaartuig de betrokken vlucht**

heeft omgeleid naar een andere luchthaven dan die van aankomst teneinde deze passagier en zijn bagage van boord te halen, valt onder het begrip „buitengewone omstandigheid” in de zin van die bepaling, tenzij de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert ertoe heeft bijgedragen dat de passagier zich storend is gaan gedragen, of, gelet op de voortekenen van dergelijk gedrag, niet de aangepaste maatregelen heeft getroffen. Het staat aan de verwijzende rechter om dit na te gaan.

2) **Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert, om vrijgesteld te worden van haar verplichting tot compensatie van de passagiers in geval van langdurige vertraging of annulering van een vlucht, zich kan beroepen op een „buitengewone omstandigheid” waardoor een eerdere vlucht die zijzelf met hetzelfde luchtvaartuig heeft uitgevoerd, is getroffen, op voorwaarde dat er een rechtstreeks causaal verband bestaat tussen deze omstandigheid en de vertraging of annulering van de latere vlucht. Het staat aan de verwijzende rechter om dit te beoordelen. Daarbij dient hij met name rekening te houden met de wijze waarop het betreffende luchtvaartuig door de betrokken luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert wordt geëxploiteerd.**

3) **Artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, gelezen in het licht van overweging 14 ervan, moet aldus worden uitgelegd dat het feit dat een luchtvaartmaatschappij een passagier met een andere vlucht ter bestemming brengt omdat het luchtvaartuig dat de passagier vervoert door een buitengewone omstandigheid is getroffen, en die luchtvaartmaatschappij dat doet met een door haarzelf uitgevoerde vlucht, waardoor deze passagier de dag na de oorspronkelijk vastgestelde dag aankomt, geen „redelijke maatregel” vormt waardoor deze luchtvaartmaatschappij wordt vrijgesteld van haar compensatieverplichting als bedoeld in artikel 5, lid 1, onder c), en artikel 7, lid 1, van deze verordening, tenzij dat er geen enkele andere mogelijkheid voor een rechtstreekse of indirecte alternatieve vlucht bestond met een door haarzelf of door een andere luchtvaartmaatschappij uitgevoerde vlucht die op een minder laat tijdstip aankwam dan de volgende vlucht van de betrokken luchtvaartmaatschappij, of dat het organiseren van een dergelijke alternatieve vlucht voor die laatste een onaanvaardbaar offer betekende gelet op de mogelijkheden van haar onderneming op het relevante tijdstip. Het staat aan de verwijzende rechter om dit te beoordelen.**

ondertekeningen