ARREST VAN HET HOF (Derde kamer)

4 oktober 2012*

„Luchtvervoer — Verordening (EG) nr. 261/2004 — Compensatie voor luchtreizigers in geval van instapweigering — Begrip ‚instapweigering' — Uitsluiting van kwalificatie als ‚instapweigering' — Annulering van vlucht wegens staking in luchthaven van vertrek — Reorganisatie van vluchten volgend op geannuleerde vlucht — Recht op compensatie van passagiers van deze vluchten"

In zaak C-22/11,

betreffende een verzoek om een prejudiciële beslissing krachtens artikel 267 VWEU, ingediend door de Korkein oikeus (Finland) bij beslissing van 13 januari 2011, ingekomen bij het Hof op 17 januari 2011, in de procedure

Finnair Oyj

tegen

Timy Lassooy,

wijst HET HOF (Derde kamer),

samengesteld als volgt: K. Lenaerts, kamerpresident, J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz en D. Šváby (rapporteur), rechters,

advocaat-generaal: Y. Bot,

griffier: C. Strömholm, administrateur,

gezien de stukken en na de terechtzitting op 1 maart 2012,

gelet op de opmerkingen van:

— Finnair Oyj, vertegenwoordigd door T. Väätäinen, asianajaja,

— Lassooy, vertegenwoordigd door M. Wilska, kuluttaja-asiamies, P. Hannula en J. Suurla, lakimiehet,

— de Finse regering, vertegenwoordigd door H. Leppo als gemachtigde,

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

— de Italiaanse regering, vertegenwoordigd door G. Palmieri als gemachtigde, bijgestaan door G. Aiello, avvocato dello Stato,

* Procestaal: Fins.

— de Oostenrijkse regering, vertegenwoordigd door A. Posch als gemachtigde,

— de Poolse regering, vertegenwoordigd door M. Szpunar als gemachtigde,

— de Europese Commissie, vertegenwoordigd door I. Koskinen en K. Simonsson als gemachtigden,

gehoord de conclusie van de advocaat-generaal ter terechtzitting van 19 april 2012,

het navolgende

Arrest

1 Het verzoek om een prejudiciële beslissing betreft de uitlegging van de artikelen 2, sub j, 4 en 5 van verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van verordening (EEG) nr. 295/91 (PB L 46, blz. 1).

2 Dit verzoek is ingediend in het kader van een geding tussen de luchtvaartmaatschappij Finnair Oyj (hierna: „Finnair") en T. Lassooy naar aanleiding van de weigering van Finnair om hem te compenseren voor de instapweigering voor een vlucht tussen Barcelona (Spanje) en Helsinki (Finland) op 30 juli 2006.

Toepasselijke bepalingen

Verordening (EEG) nr. 295/91

3 Verordening (EEG) nr. 295/91 van de Raad van 4 februari 1991 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor compensatie bij instapweigering in het geregeld luchtvervoer (PB L 36, blz. 5), die tot 16 februari 2005 van kracht was, bepaalde in artikel 1:

„Deze verordening stelt gemeenschappelijke minimumregels vast die van toepassing zijn wanneer aan passagiers de toegang wordt geweigerd tot een overboekte geregelde vlucht waarvoor zij in het bezit zijn van een geldig vervoerbiljet waarbij bevestiging van boeking heeft plaatsgevonden en die vertrekt van een op het grondgebied van een lidstaat gelegen luchthaven waarop het [EG-]Verdrag van toepassing is, ongeacht de staat waar de luchtvaartmaatschappij gevestigd is, de nationaliteit van de passagier en de plaats van bestemming."

Verordening nr. 261/2004

4 De punten 1, 3, 4, 9, 10, 14 en 15 van de considerans van verordening nr. 261/2004 luiden:

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

[...]

(3) Hoewel [verordening nr. 295/91] een minimum aan bescherming voor de passagiers heeft gecreëerd, blijft het aantal passagiers aan wie tegen hun wil de toegang tot een vlucht wordt geweigerd te hoog, evenals het aantal passagiers dat wordt getroffen door annuleringen zonder voorafgaande waarschuwing en door langdurige vertragingen.

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

[...]

(9) Het aantal passagiers aan wie [tegen hun wil] de toegang tot een vlucht wordt geweigerd, dient omlaag te worden gebracht door de luchtvaartmaatschappijen te verplichten de mensen te vragen vrijwillig hun boekingen op te geven in ruil voor voordelen in plaats van passagiers de toegang tot een vlucht te weigeren, en door volledige compensatie voor degenen aan wie uiteindelijk tegen hun wil de toegang tot de vlucht wordt geweigerd.

(10) Passagiers aan wie tegen hun wil de toegang tot een vlucht is geweigerd, moeten hun reis kunnen annuleren onder terugbetaling van hun ticket, dan wel onder bevredigende voorwaarden kunnen voortzetten, 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 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[ze] vertragingen of annuleringen te voorkomen."

5 Artikel 2 van verordening nr. 261/2004, „Definities", bepaalt:

„Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

[...]

j) ‚instapweigering': weigering om passagiers op een vlucht te vervoeren, hoewel zij zich voor instappen hebben gemeld volgens de voorwaarden van artikel 3, lid 2, zonder dat de instapweigering is gebaseerd op redelijke gronden zoals redenen die te maken hebben met gezondheid, veiligheid of beveiliging, of ontoereikende reisdocumenten;

[...]"

6 Lid 2 van artikel 3 van die verordening, met als titel „Werkingssfeer”, bepaalt:

„Lid 1 is van toepassing op voorwaarde dat de passagiers

a) een bevestigde boeking voor de vlucht in kwestie hebben en zich – behalve in geval van annulering als bedoeld in artikel 5 – bij de incheckbalie melden,

— zoals bepaald en op de tijd die van tevoren door de luchtvaartmaatschappij, de touroperator of een erkend reisbureau schriftelijk (waaronder via elektronische weg) is aangegeven,

of, indien er geen tijd wordt aangegeven,

— uiterlijk 45 minuten voor de gepubliceerde vertrektijd, of

[...].”

7 Artikel 4 van diezelfde verordening, met als opschrift „Instapweigering”, luidt als volgt:

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

2. Indien het aantal vrijwilligers dat zich aanbiedt niet voldoende is om de resterende passagiers met boeking te laten meevliegen op de vlucht, kan de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert passagiers tegen hun wil de toegang tot de vlucht weigeren.

3. Indien passagiers tegen hun wil de toegang tot een vlucht wordt geweigerd, compenseert de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert hen onmiddellijk overeenkomstig artikel 7, en biedt zij hun bijstand overeenkomstig de artikelen 8 en 9.”

8 Artikel 5 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Annulering”, bepaalt in lid 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.”

9 Artikel 7 van verordening nr. 261/2004, met als opschrift „Recht op compensatie”, bepaalt in lid 1:

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

[...]

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

[...]”

10 De artikelen 8 en 9 van die verordening, gelezen in samenhang met artikel 4 daarvan, voorzien in een recht op terugbetaling of een alternatief reisplan en een recht op verzorging voor passagiers die niet aan boord zijn mogen gaan.

11 Artikel 13 van die verordening, „Recht op schadevergoeding", bepaalt:

„In gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij die een vlucht uitvoert compensatie betaalt of aan de overige verplichtingen voldoet die krachtens deze verordening op haar rusten, mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht om volgens het geldend [nationaal] recht compensatie te verlangen van enige persoon, inclusief derden. Deze verordening beperkt met name geenszins het recht van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert om terugbetaling te eisen van een touroperator of enige andere persoon waarmee de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft. Ook mag geen enkele bepaling van deze verordening worden uitgelegd als een beperking van het recht van een touroperator of een andere derde partij dan een passagier met wie een luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert een overeenkomst heeft, om volgens de relevante rechtsregels, terugbetaling of compensatie te verlangen van de luchtvaartmaatschappij die de vlucht uitvoert."

Hoofdgeding en prejudiciële vragen

12 Naar aanleiding van een staking van het personeel van de luchthaven van Barcelona op 28 juli 2006 moest de door Finnair uit te voeren lijnvlucht Barcelona-Helsinki van 11.40 uur worden geannuleerd. Finnair besloot om de latere vluchten te reorganiseren, zodat de passagiers van die vlucht niet al te lang hoefden te wachten.

13 De passagiers van deze vlucht zijn zo naar Helsinki (Finland) gebracht met de vlucht van hetzelfde uur van een dag later, 29 juli 2006, en met een speciaal daartoe gecharterde andere vlucht van diezelfde dag om 21.40 uur. Ten gevolge van deze reorganisatie hebben een aantal van de passagiers die een ticket voor de vlucht van 29 juli 2006 om 11.40 uur hadden gekocht, tot 30 juli 2006 moeten wachten om naar Helsinki terug te keren met de lijnvlucht van 11.40 uur of met een speciaal voor die gelegenheid gecharterde vlucht van 21.40 uur. Ook zijn enkele passagiers die hun ticket voor de vlucht van 30 juli 2006 om 11.40 uur hadden gekocht en zich naar behoren voor het instappen hadden gemeld, zoals Lassooy, met de speciale vlucht van diezelfde dag om 21.40 uur naar Helsinki gebracht.

14 Van mening dat Finnair hem zonder geldige reden het instappen had geweigerd in de zin van artikel 4 van verordening nr. 261/2004, heeft Lassooy beroep ingesteld bij de Helsingin käräjäoikeus (rechtbank van eerste aanleg te Helsinki) teneinde Finnair te doen veroordelen om hem de in artikel 7, lid 1, sub b, van die verordening bedoelde compensatie te betalen. Bij vonnis van 19 december 2008 heeft deze rechter zijn verzoek om compensatie afgewezen op grond dat genoemde verordening slechts voorzag in compensatie wegens instapweigeringen die verband hielden met overboekingen om economische redenen. Deze rechterlijke instantie heeft geoordeeld dat bedoeld artikel 4 op het onderhavige geval niet van toepassing was, aangezien de luchtvaartmaatschappij haar vluchten had gereorganiseerd wegens een staking in de luchthaven van Barcelona, een buitengewone omstandigheid in verband waarmee Finnair alle van haar te verwachten maatregelen had genomen.

15 Bij arrest van 31 augustus 2009 heeft de Helsingin hovioikeus (appelrechter te Helsinki) het vonnis van de Helsingin käräjäoikeus vernietigd en Finnair veroordeeld om Lassooy 400 EUR te betalen. Daarbij heeft de appelrechter geoordeeld dat verordening nr. 261/2004 niet enkel op gevallen van overboeking, maar ook op bepaalde gevallen van instapweigering om operationele redenen van toepassing is en dus uitsluit dat de luchtvaartmaatschappij van haar compensatieverplichting kan worden bevrijd om redenen die verband houden met een staking.

16 In het kader van de door Finnair ingestelde hogere voorziening heeft de Korkein oikeus (hooggerechtshof) haar twijfels geuit over de strekking van de verplichting tot compensatie van passagiers die zijn geconfronteerd met een „instapweigering" in de zin van artikel 4 van verordening nr. 261/2004, de gronden die een „instapweigering" kunnen rechtvaardigen in de zin van artikel 2,

sub j, van deze verordening en de mogelijkheid voor een luchtvaartmaatschappij om zich op de in artikel 5, lid 3, van deze verordening bedoelde buitengewone omstandigheden te beroepen voor vluchten die volgen op die welke wegens dergelijke omstandigheden zijn geannuleerd.

17 In deze omstandigheden heeft de Korkein oikeus de behandeling van de zaak geschorst en het Hof om een prejudiciële beslissing verzocht over de volgende vragen:

„1) Dient [verordening nr. 261/2004] en in het bijzonder artikel 4 daarvan aldus te worden uitgelegd dat de toepassing daarvan beperkt is tot instapweigeringen die het gevolg zijn van overboekingen door luchtvaartmaatschappijen om economische redenen, of is deze verordening ook van toepassing op instapweigeringen om andere redenen, zoals operationele redenen?

2) Dient [...] artikel 2, sub j, van [verordening nr. 261/2004] aldus te worden uitgelegd dat de daarin bedoelde redelijke gronden uitsluitend factoren omvatten die betrekking hebben op de passagiers, of kunnen ook andere gronden instapweigering rechtvaardigen? Indien deze verordening aldus moet worden opgevat dat een instapweigering eveneens kan worden gerechtvaardigd door andere gronden dan die welke verband houden met passagiers, moet de verordening dan aldus worden uitgelegd dat ook een reorganisatie van vluchten ten gevolge van de in de punten 14 en 15 van de considerans van de verordening bedoelde buitengewone omstandigheden deze instapweigering kan rechtvaardigen?

3) Dient [verordening nr. 261/2004] aldus te worden uitgelegd dat een luchtvaartmaatschappij zich niet alleen jegens de passagiers van de wegens buitengewone omstandigheden geannuleerde vlucht, maar ook jegens de passagiers van latere vluchten kan bevrijden van haar aansprakelijkheid krachtens artikel 5, lid 3, daarvan, wanneer zij de negatieve gevolgen van de buitengewone omstandigheden – zoals een staking – tracht te verdelen over een groep passagiers die groter is dan de groep passagiers van de geannuleerde vlucht, door de latere vluchten zo te reorganiseren dat voor geen enkele passagier de reis buitensporig wordt vertraagd? Anders gezegd, kan een luchtvaartmaatschappij zich ook op buitengewone omstandigheden beroepen jegens een passagier van een latere vlucht waarop deze omstandigheden geen directe invloed hebben gehad? Maakt het in dit verband enig verschil of de reisstatus en het recht op compensatie van de passagier worden beoordeeld uit het oogpunt van artikel 4 van de verordening, betreffende instapweigering, of uit het oogpunt van artikel 5, betreffende vluchtannulering?”

Beantwoording van de prejudiciële vragen

De eerste vraag

18 Met zijn eerste vraag wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of het begrip „instapweigering” in de zin van de artikelen 2, sub j, en 4, van verordening nr. 261/2004 aldus dient te worden uitgelegd dat het enkel doelt op instapweigeringen die het gevolg zijn van overboekingen, dan wel of het ook geldt voor instapweigeringen om andere redenen, zoals operationele redenen.

19 Vastgesteld moet worden dat de bewoordingen van artikel 2, sub j, van verordening nr. 261/2004, waarin het begrip „instapweigering” is omschreven, een dergelijke weigering niet relateren aan een door de betrokken luchtvaartmaatschappij om economische redenen gecreëerde „overboeking” van de betrokken vlucht.

20 Wat de context van deze bepaling en de doelstellingen betreft van de regeling waarin zij is opgenomen, blijkt niet enkel uit de punten 3, 4, 9 en 10 van de considerans van verordening nr. 261/2004, maar eveneens uit de voorbereidende stukken ervan en met name uit het op 21 december 2001 door de

Europese Commissie ingediende voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten [COM(2001) 784 definitief], dat de Uniewetgever deze verordening heeft vastgesteld om het destijds te hoge aantal passagiers die tegen hun wil niet aan boord mochten gaan, te verminderen door de leemten op te vullen in verordening nr. 295/91, die overeenkomstig artikel 1 ervan enkel gemeenschappelijke minimumregels vaststelde voor passagiers die niet aan boord mochten gaan van een overboekte lijnvlucht.

21 Tegen deze achtergrond heeft de Uniewetgever met artikel 2, sub j, van verordening nr. 261/2004 in de omschrijving van „instapweigering" elke verwijzing weggelaten naar de reden waarom een luchtvaartmaatschappij een passagier niet aan boord laat gaan.

22 Daarmee heeft de Uniewetgever de draagwijdte van die omschrijving verruimd tot meer dan alleen maar het voorheen in artikel 1 van verordening nr. 295/91 bedoelde geval van instapweigering wegens overboeking en daaraan een ruime strekking gegeven zodat het begrip thans geldt voor alle gevallen waarin een luchtvaartmaatschappij weigert een passagier te vervoeren.

23 Deze uitlegging vindt steun in de vaststelling dat de beperking van de strekking van het begrip „instapweigering" tot de gevallen van overboeking in de praktijk de aan passagiers krachtens verordening nr. 261/2004 geboden bescherming aanzienlijk zou verminderen en bijgevolg zou ingaan tegen de in punt 1 van de considerans van die verordening vermelde doelstelling ervan, die erin bestaat de passagiers een hoog beschermingsniveau te bieden, wat grond oplevert voor een ruime uitlegging van hun rechten (zie in die zin arresten van 10 januari 2006, IATA en ELFAA, C-344/04, Jurispr. blz. I-403, punt 69, en 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Jurispr. blz. I-11061, punt 18).

24 Zoals de advocaat-generaal in punt 37 van zijn conclusie heeft opgemerkt, heeft de zienswijze dat enkel de gevallen van overboeking onder het begrip „instapweigering" vallen, tot gevolg dat passagiers zoals verzoeker in het hoofdgeding, die zich in een niet aan hen toerekenbare situatie zoals overboeking om economische redenen bevinden, elke vorm van bescherming verliezen doordat hun de mogelijkheid wordt ontnomen om zich te beroepen op artikel 4 van verordening nr. 261/2004, waarvan lid 3 verwijst naar de bepalingen van deze verordening inzake de rechten op compensatie, terugbetaling of een alternatieve vlucht en verzorging, zoals bedoeld in de artikelen 7 tot en met 9 van die verordening.

25 Bijgevolg moet de omstandigheid dat een luchtvaartmaatschappij ten gevolge van de reorganisatie van de door haar gecharterde vluchten een passagier niet heeft laten instappen die zich had gemeld onder de in artikel 3, lid 2, van verordening nr. 261/2004 vastgestelde voorwaarden, als „instapweigering" in de zin van artikel 2, sub j, van deze verordening worden aangemerkt.

26 Gelet op een en ander moet op de eerste vraag worden geantwoord dat het begrip „instapweigering" in de zin van de artikelen 2, sub j, en 4, van verordening nr. 261/2004 aldus dient te worden uitgelegd dat het niet enkel betrekking heeft op instapweigeringen die het gevolg zijn van overboekingen, maar ook op instapweigeringen om andere redenen, zoals operationele redenen.

De tweede en de derde vraag

27 Met zijn tweede en derde vraag, die tezamen moeten worden onderzocht, wenst de verwijzende rechter in wezen te vernemen of „buitengewone omstandigheden" die een luchtvaartmaatschappij ertoe brengen om de op die omstandigheden volgende vluchten te reorganiseren, grond kunnen opleveren om een passagier op een van deze latere vluchten het instappen te weigeren en deze vervoerder

kunnen bevrijden van zijn verplichting tot compensatie overeenkomstig artikel 4, lid 3, van verordening nr. 261/2004 van de passagier die hij niet aan boord laat gaan van een van de na deze omstandigheden gecharterde vluchten.

28 In de eerste plaats wenst de verwijzende rechter te vernemen of de kwalificatie als „instapweigering" in de zin van artikel 2, sub j, van verordening nr. 261/2004 enkel kan worden afgewezen om redenen die verband houden met de passagiers als dusdanig, dan wel of ook redenen die geen verband houden met de passagiers maar wel met het feit dat een vervoerder zijn vluchten wegens „buitengewone omstandigheden" reorganiseert, aan een dergelijke kwalificatie in de weg kunnen staan.

29 In dit verband zij eraan herinnerd dat dit artikel 2, sub j, de kwalificatie als „instapweigering" om twee soorten redenen uitsluit. De eerste soort heeft betrekking op de niet-naleving van de in artikel 3, lid 2, van die verordening vastgestelde voorwaarden door de passagier die zich voor het instappen heeft gemeld. De tweede soort betreft de gevallen waarin deze weigering is gebaseerd op redelijke gronden „zoals redenen die te maken hebben met gezondheid, veiligheid of beveiliging, of ontoereikende reisdocumenten".

30 De eerste soort redenen is in het hoofdgeding niet aan de orde. Wat de tweede soort betreft, zij opgemerkt dat geen enkele van de in dat artikel 2, sub j, uitdrukkelijk vermelde redenen in het hoofdgeding relevant is. Door het gebruik van het voegwoord „zoals" heeft de Uniewetgever willen voorzien in een niet-limitatieve lijst van gevallen waarin een instapweigering redelijkerwijze kan worden gerechtvaardigd.

31 Uit een dergelijke formulering kan evenwel niet worden afgeleid dat instapweigeringen om een operationele reden zoals die welke in het hoofdgeding aan de orde is, redelijkerwijze gerechtvaardigd zijn.

32 De in het hoofdgeding aan de orde zijnde situatie is namelijk vergelijkbaar met een instapweigering wegens een „aanvankelijke" overboeking, aangezien de luchtvaartmaatschappij verzoekers plaats opnieuw heeft toegewezen, om andere passagiers te vervoeren, en dus zelf een keuze heeft gemaakt uit een aantal te vervoeren passagiers.

33 Deze herverdeling is verricht om te vermijden dat de betrokken passagiers van de wegens buitengewone omstandigheden geannuleerde vluchten niet het slachtoffer zouden worden van al te lange wachttijden. Deze reden is echter niet vergelijkbaar met die welke uitdrukkelijk in artikel 2, sub j, van verordening nr. 261/2004 zijn vermeld, aangezien zij absoluut niet toerekenbaar is aan de passagier die niet mocht instappen.

34 Het kan niet worden aanvaard dat een luchtvaartmaatschappij de gevallen waarin zij op legitieme gronden mag weigeren een passagier aan boord te laten gaan, aanzienlijk kan uitbreiden met een beroep op het belang van andere passagiers om binnen een redelijke termijn te worden vervoerd. Zo verliest die passagier noodzakelijkerwijze elke bescherming, wat indruist tegen het doel van verordening nr. 261/2004 om passagiers een hoog niveau van bescherming te garanderen door hun rechten ruim uit te leggen.

35 In de tweede plaats wenst de verwijzende rechter van het Hof te vernemen of een luchtvaartmaatschappij zich kan bevrijden van de krachtens de artikelen 4, lid 3, en 7 van verordening nr. 261/2004 op haar rustende verplichting tot compensatie voor „instapweigering" op grond dat deze weigering voortvloeit uit de reorganisatie van haar vluchten wegens „buitengewone omstandigheden".

36 In dit verband zij erop gewezen dat, anders dan artikel 5, lid 3, van verordening nr. 261/2004, de artikelen 2, sub j, en 4, ervan niet bepalen dat bij een „instapweigering" die verband houdt met „buitengewone omstandigheden" die ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet konden worden voorkomen, een luchtvaartmaatschappij wordt bevrijd van haar verplichting tot compensatie

van de passagiers die tegen hun wil niet mochten instappen (zie, naar analogie, arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punt 37). De Uniewetgever heeft dan ook niet gewild dat die compensatie zou kunnen worden geweigerd om redenen die verband houden met „buitengewone omstandigheden".

37 Voorts blijkt uit punt 15 van de considerans van verordening nr. 261/2004 dat „buitengewone omstandigheden" enkel betrekking kunnen hebben op „een specifiek vliegtuig op een specifieke dag", wat niet het geval is wanneer een passagier niet mag instappen wegens de reorganisatie van vluchten ten gevolge van dergelijke omstandigheden in verband met een eerdere vlucht. Het begrip „buitengewone omstandigheden" strekt er namelijk toe de verplichtingen van de luchtvaartmaatschappij te beperken en haar er zelfs van te bevrijden, wanneer de betrokken gebeurtenis ondanks het treffen van alle redelijke maatregelen niet kon worden voorkomen. Zoals de advocaat-generaal in punt 53 van zijn conclusie opmerkt, kan in geen geval worden aangenomen dat een dergelijke vervoerder die een op de datum van een staking van het luchthavenpersoneel geplande vlucht dient te annuleren en nadien zijn latere vluchten reorganiseert, door die staking verplicht was om twee dagen na de annulering van die vlucht een passagier die zich naar behoren voor het instappen heeft gemeld, niet aan boord te laten gaan.

38 Gelet op het uit de vaste rechtspraak van het Hof volgende vereiste van strikte uitlegging van uitzonderingen op bepalingen die rechten verlenen aan passagiers (zie in die zin arrest Wallentin-Hermann, reeds aangehaald, punt 17 en aldaar aangehaalde rechtspraak), kan dan ook niet worden aanvaard dat de luchtvaartmaatschappij zich kan bevrijden van haar verplichting tot compensatie bij „instapweigering" op grond dat deze weigering voortvloeit uit de reorganisatie van haar vluchten wegens „buitengewone omstandigheden".

39 Voorts zij eraan herinnerd dat volgens artikel 13 van verordening nr. 261/2004 de verplichtingen die de luchtvaartmaatschappijen krachtens deze verordening nakomen, niet afdoen aan de mogelijkheid voor hen om van eenieder die de „instapweigering" heeft veroorzaakt, ook van derden, schadevergoeding te vorderen. Deze schadevergoeding kan de financiële lasten die deze vervoerders als gevolg van deze verplichtingen dragen dus gedeeltelijk of zelfs geheel compenseren (arrest IATA en ELFAA, reeds aangehaald, punt 90).

40 Gelet op een en ander dient op de tweede en de derde vraag te worden geantwoord dat de artikelen 2, sub j, en 4, lid 3, van verordening nr. 261/2004 aldus moeten worden uitgelegd dat „buitengewone omstandigheden" die voor een luchtvaartmaatschappij aanleiding zijn om de op die omstandigheden volgende vluchten te reorganiseren, een „instapweigering" op die latere vluchten niet kunnen rechtvaardigen, en deze vervoerder niet kunnen bevrijden van zijn verplichting tot compensatie overeenkomstig artikel 4, lid 3, van die verordening van de passagier die hij niet aan boord heeft laten gaan van een van de na bedoelde omstandigheden gecharterde vluchten.

Kosten

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

Het Hof (Derde kamer) verklaart voor recht:

1) Het begrip „instapweigering" in de zin van de artikelen 2, sub j, en 4, 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, dient aldus te worden uitgelegd dat het niet enkel betrekking heeft op instapweigeringen die het gevolg zijn van overboekingen, maar ook op instapweigeringen om andere redenen, zoals operationele redenen.

2) **De artikelen 2, sub j, en 4, lid 3, van verordening nr. 261/2004 moeten aldus worden uitgelegd dat „buitengewone omstandigheden" die voor een luchtvaartmaatschappij aanleiding zijn om de op die omstandigheden volgende vluchten te reorganiseren, een „instapweigering" op die latere vluchten niet kunnen rechtvaardigen, en deze vervoerder niet kunnen bevrijden van zijn verplichting tot compensatie overeenkomstig artikel 4, lid 3, van die verordening van de passagier die hij niet aan boord heeft laten gaan van een van de na bedoelde omstandigheden gecharterde vluchten.**

ondertekeningen