



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Niende Afdeling)

17. september 2015\*

»Præjudiciel forelæggelse — luftfart — flypassageres rettigheder ved forsinkelse eller aflysning af et fly — forordning (EF) nr. 261/2004 — artikel 5, stk. 3 — boardingafvisning og aflysning af et fly — lang forsinkelse af et fly — kompensation og bistand til luftfartspassagerer — usædvanlige omstændigheder«

I sag C-257/14,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Rechtbank Amsterdam (Nederlandene) ved afgørelse af 29. april 2014, indgået til Domstolen den 28. maj 2014, i sagen:

**Corina van der Lans**

mod

**Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,**

har

DOMSTOLEN (Niende Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, K. Jürimäe, og dommerne J. Malenovský (refererende dommer) og M. Safjan,

generaladvokat: E. Sharpston

justitssekretær: fuldmægtig L. Carrasco Marco,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 7. maj 2015,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV ved advokaten P. Eijssvoogel, P. Huizing, R. Pessers og M. Lustenhouwer
- den nederlandske regering ved M. Bulterman og M. Noort, som befuldmægtigede
- den tyske regering ved T. Henze og J. Kemper, som befuldmægtigede
- den franske regering ved G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme og M. Hours, som befuldmægtigede

\* Processprog: nederlandsk.

- den italienske regering ved G. Palmieri som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato C. Colelli
- Det Forenede Kongeriges regering ved L. Christie, som befuldmægtiget, bistået af barrister J. Holmes
- Europa-Kommissionen ved F. Wilman og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

### Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af 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 L 46, s. 1).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en sag mellem Corina van der Lans og luftfartsselskabet Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (herefter »KLM«) vedrørende sidstnævntes afslag på at yde kompensation til sagsøgeren i hovedsagen, hvis flyafgang var blevet forsinket.

### Retsforskrifter

- 3 Forordning nr. 261/2004 indeholder bl.a. følgende betragtninger:
  - »(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.
  - (2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.
- [...]
- (14) Ligesom under Montrealkonventionen 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.«

4 Denne forordnings artikel 3, der har overskriften »Anvendelsesområde«, bestemmer i stk. 1, litra b):

»1. Denne forordning gælder

[...]

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 modbydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.«

5 Følgende er angivet i nævnte forordnings artikel 5:

»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 godtgøres, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

[...]«

6 Samme forordnings artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« fastsætter:

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

- a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km
- b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km
- c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.

2. Hvis en passager i henhold til artikel 8 får tilbudt omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning, og ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt på den oprindeligt reserverede flyvning:

- a) med to timer eller mere for alle flyvninger på 1 500 km eller mindre eller
- b) med tre timer eller mere for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km eller
- c) med fire timer for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b),

kan det transporterende luftfartsselskab nedsætte den i stk. 1 omhandlede kompensation med 50%.

3. Det i stk. 1 nævnte kompensationsbeløb udbetales kontant, ved elektronisk bankoverførsel, med bankanvisning eller bankcheck eller, med passagerens skriftlige billigelse, i rejsekuponer og/eller andre tjenesteydelser.

4. De i stk. 1 og 2 nævnte afstande måles efter storcirkelmetoden.«

7 Artikel 13 i forordning nr. 261/2004 bestemmer:

»Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav over for en rejsearrangør eller andre personer, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med. Tilsvarende må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser den ret, som en rejsearrangør eller tredjemand, der ikke er passager, med hvem det transporterende luftfartsselskab har kontrakt, har til at rejse erstatningskrav over for eller kræve kompensation af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse.«

#### **Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål**

- 8 Corina van der Lans havde reserveret en flybillet til en KLM-flyvning. Denne flyafgang til Amsterdam (Nederlandene) skulle lette fra Quito (Ecuador) den 13. august 2009 kl. 9.15 lokal tid. Afgangens fandt imidlertid ikke sted før den følgende dag kl. 19.30 lokal tid. Luftfartøjet, der blev anvendt til nævnte flyvning, ankom til Amsterdam med en forsinkelse på 29 timer.
- 9 Denne forsinkelse skyldes ifølge KLM den omstændighed, at det i lufthavnen i Guayaquil (Ecuador), hvorfra dette luftfartøj skulle være lettet med retning mod Amsterdam via Quito og Bonaire (De Nederlandske Antiller), under »push back«-proceduren, der består i på landjorden at skubbe luftfartøjet baglæns ved hjælp af en vogn, blev konstateret, at en af luftfartøjets motorer ikke ville starte på grund af manglende brændstoftilførsel.
- 10 Det fremgår ifølge KLM af flyets »aircraft technical log«, at der var opstået en kombination af to fejl. To dele var defekte, nemlig brændstofpumpen og den hydromekaniske enhed. Disse dele, som ikke var tilgængelige i Guayaquil, måtte transporteres med fly fra Amsterdam for efterfølgende at blive monteret på det omhandlede luftfartøj, der lettet fra Quito med den i denne doms præmis 8 nævnte forsinkelse.
- 11 De nævnte dele blev ikke nærmere undersøgt med henblik på at fastslå årsagen til hændelsen, da en sådan undersøgelse alene ville kunne gennemføres af fabrikanten af delene.
- 12 Corina van der Lans har anlagt sag ved retten i Amsterdam med påstand om, at hun tilkendes en erstatning på 600 EUR som følge af denne forsinkelse.
- 13 KLM har nedlagt påstand om frifindelse og påberåbt sig undtagelsen i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 i tilfælde af »usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet«.
- 14 Ifølge KLM havde de defekte dele ikke overskredet deres gennemsnitlige levetid. Desuden havde delenes fabrikant ikke tilvejebragt nogen form for særlig angivelse om, at fejl ville kunne opstå, når disse dele nåede en vis levetid. KLM gør ydermere gældende, at nævnte dele ikke var blevet inspiceret

inden afgang i forbindelse med det sædvanlige »preflight check«, men at de var blevet inspiceret i forbindelse med det seneste »check A«, der var blevet gennemført ca. en måned inden den i hovedsagen omhandlede flyvning.

- 15 Ifølge Corina van der Lans kan KLM ikke påberåbe sig, at der i dette tilfælde er opstået usædvanlige omstændigheder. Denne flyvnings forsinkelse er nemlig forårsaget af en teknisk fejl. Domstolen har i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) fastslået, at udbedringen af tekniske fejl er et led i luftfartsselskabets aktivitet og ikke kan betegnes som usædvanlige omstændigheder.
- 16 Tvisten i hovedsagen vedrører spørgsmålet, om undtagelsen, der er fastsat i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, kan påberåbes af KLM under omstændigheder som de i hovedsagen omhandlede.
- 17 I denne henseende ønsker den forelæggende ret afklaret, hvilken fortolkning der bør lægges til grund af udtrykkene »usædvanlige omstændigheder« og »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, som er anvendt i denne bestemmelse, navnlig hvis der i denne forbindelse tages hensyn til 14. betragtning til forordning nr. 261/2004 og til Domstolens relevante praksis, bl.a. dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Under disse omstændigheder har Rechtbank Amsterdam besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
  - »1) Hvorledes skal begrebet »begivenhed« [som omhandlet] i 14. betragtning til forordning [ nr. 261/2004] fortolkes?
  - 2) Usædvanlige omstændigheder som omhandlet i nævnte 14. betragtning er ikke, henset til præmis 22 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), sammenfaldende med de hændelser, der er anført som eksempler i opregningen i 14. betragtnings andet punktum, og som Domstolen i præmis 22 har betegnet som »begivenheder«. Er det korrekt, at de begivenheder, der omhandles i førnævnte præmis 22, ikke er de samme som den i 14. betragtning omhandlede »begivenhed«?
  - 3) Hvad sigtes der til med begrebet usædvanlige omstændigheder ved begivenheden »uforudsete sikkerhedsproblemer« som omhandlet i den ovenfor nævnte 14. betragtning, idet uforudsete sikkerhedsproblemer i henhold til præmis 23 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) ikke i sig selv kan udgøre usædvanlige omstændigheder, men, som det udtales i præmis 22, alene kan føre til, at de opstår?
  - 4) Ifølge præmis 23 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) kan en teknisk fejl anses for at udgøre et »uforudset sikkerhedsproblem«, og den er således en »begivenhed« som omhandlet i [...] [nævnte doms] præmis 22. Ifølge præmis 23 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) kan omstændighederne ved denne begivenhed imidlertid kun kvalificeres som »usædvanlige«, hvis de vedrører en begivenhed, som ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse. Ifølge [nævnte doms] præmis 24 må det anses for at udgøre et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse at løse en teknisk fejl, som skyldes manglende vedligeholdelse af et luftfartøj. Ifølge præmis 25 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) kan sådanne tekniske fejl derfor ikke i sig selv udgøre usædvanlige omstændigheder. Det synes at fremgå af disse præmisser, at en teknisk fejl, som tilhører kategorien »uforudsete sikkerhedsproblemer«, også kan være en begivenhed ved usædvanlige omstændigheder og selv kan udgøre en usædvanlig omstændighed. Hvorledes skal præmis 22-25 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) fortolkes, for at denne tilsyneladende uforenlighed kan ophæves?

- 5) Ordene »et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse« fortolkes i domme fra de lavere retsinstanser regelmæssigt som »i forbindelse med luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse« – hvilket i øvrigt er en fortolkning, der passer inden for rammerne af det nederlandske ord »inherent« (der ikke er denne doms autentiske tekst) – hvorfor eksempelvis sammenstød med fugle eller askeskyer ikke kan betragtes som »begivenheder« som omhandlet i præmis 23 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). I andre domme lægges der vægt på ordene »og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse« som omhandlet i præmis 23 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Skal ordene »et led i« fortolkes således, at kun begivenheder, som ligger inden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, omfattes af dette begreb?
- 6) Hvilken betydning skal der tillægges præmis 26 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), eller hvorledes skal denne præmis fortolkes i lyset af Domstolens besvarelse af spørgsmål 4 og 5?
- 7) a) Hvis spørgsmål 6 besvares således, at tekniske fejl, som må henregnes til kategorien uforudsete sikkerhedsproblemer, udgør usædvanlige omstændigheder, der vil kunne gøres gældende i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de skyldes en begivenhed, som ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, betyder dette da, at en teknisk fejl, der opstår pludseligt, og ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse og heller ikke er blevet opdaget under et sædvanligt eftersyn (»A-D checks« og »daily control«), kan udgøre eller netop ikke udgøre en usædvanlig omstændighed – forudsat at den ikke kunne opdages under et af de faste eftersyn – idet der således ikke kan antages at foreligge en begivenhed som omhandlet i præmis 26, og det derfor ikke kan afgøres, om denne er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og således ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol?
- b) Hvis spørgsmål 6 besvares således, at tekniske fejl, som må henregnes til kategorien uforudsete sikkerhedsproblemer, udgør begivenheder som omhandlet i præmis 22 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), og den tekniske fejl er opstået pludseligt og ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse og heller ikke er blevet opdaget under et sædvanligt eftersyn (de nævnte A-D checks og den ovenfor under de faktiske omstændigheder nævnte Daily Control), er denne fejl da et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og ligger den inden for eller netop uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol som omhandlet i den ovenfor nævnte præmis 26?
- c) Hvis spørgsmål 6 besvares således, at tekniske fejl, som tilhører kategorien uforudsete sikkerhedsproblemer, udgør begivenheder som omhandlet i præmis 22 i dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), og den tekniske fejl er opstået pludseligt og ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse og heller ikke er blevet opdaget under et sædvanligt eftersyn (»A-D checks« og »daily control«), hvilke omstændigheder skal da optræde ved den tekniske fejl, og hvornår må disse omstændigheder betragtes som usædvanlige, således at de kan gøres gældende i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004?
- 8) Et luftfartsselskab kan kun gøre usædvanlige omstændigheder gældende, hvis det kan godtgøre, at aflysningen/forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Er det korrekt at konkludere, at alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, sigter til at undgå, at der opstår usædvanlige omstændigheder og ikke til forholdsregler, der træffes for at holde forsinkelsen inden for den i artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004, jf. præmis 57-61 i dom Sturgeon m.fl. (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716), nævnte frist på tre timer?

- 9) I princippet må der antages at findes to slags forholdsregler til at begrænse en forsinkelse som følge af tekniske fejl til højst tre timer, nemlig på den ene side førelse af et reservedelslager på forskellige lokaliteter over hele verden, altså ikke alene i luftfartsselskabets hjemmelufthavn, og på den anden side ombooking af passagererne fra den forsinkede flyafgang. Skal luftfartsselskaberne ved fastsættelsen af omfanget af de lagre, de vil føre, og på hvilke lokaliteter dette skal være, gå ud fra, hvad der er almindeligt inden for luftfarten, også hos de luftfartsselskaber, der kun delvist falder under anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004?
- 10) Skal en ret ved besvarelsen af spørgsmålet, om der er truffet alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes for at begrænse en forsinkelse, der er indtrådt som følge af tekniske fejl, der påvirker flyvesikkerheden, tage hensyn til omstændigheder, der forøger følgerne af en forsinkelse, såsom den omstændighed, at det luftfartøj, der var ramt af de tekniske fejl, som i denne sag skal lande i flere lufthavne, før det kan returnere til sin hjemmebase, hvorved der kan opstå en akkumulation af tabt tid?»

## Om de præjudicielle spørgsmål

### *Formaliteten*

- 19 Den franske regering har gjort gældende, at anmodningen om præjudiciel afgørelse ikke kan antages til realitetsbehandling, da forordning nr. 261/2004 i henhold til dennes artikel 3, stk. 1, litra b), ikke finder anvendelse på tvisten i hovedsagen, for så vidt som der allerede i henhold til ecuadoriansk ret er fastsat en kompensations- og bistandsordning for flypassagerer, der rammes af boardingafvisning, aflysning eller forsinkelse af en flyafgang, som Carina van der Lans kan komme i betragtning til.
- 20 I henhold til Domstolens faste praksis kan den bl.a. kun afslå at træffe afgørelse vedrørende et præjudicielt spørgsmål fra en national ret, når det klart fremgår, at den EU-retlige bestemmelse, der er forelagt Domstolen til fortolkning, ikke kan finde anvendelse (dom Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).
- 21 Det fremgår i denne henseende af artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, at denne forordning finder anvendelse på passagerer, der rejser fra et tredjeland til en medlemsstat, på betingelse af, for det første, at det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EU-luftfartsselskab, og, for det andet, at de berørte passagerer ikke har modtaget modbydelser eller kompensation eller har fået bistand i det pågældende tredjeland.
- 22 Hvad angår den første af disse betingelser er det ubestridt, at KLM er et EU-luftfartsselskab.
- 23 Hvad angår den anden af disse betingelser, skal det bemærkes, at der er afvigelser mellem de forskellige sprogversioner af artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004. Visse versioner, bl.a. den tjekkiske, den tyske, den engelske, den italienske og den nederlandske version, anvender nemlig henholdsvis ordene »obdrželi«, »erhalten«, »received«, »ricevuto« og »ontvangen«. De kan dermed læses som om, de ikke udelukker anvendelsen af denne forordning i tilfælde, hvor de berørte passagerer rent faktisk har modtaget modbydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.
- 24 Andre sprogversioner, herunder bl.a. den spanske (»disfruten de«), den franske (»bénéficient«) og den rumænske (»beneficiat de«), antyder derimod nærmere, at anvendelsen af forordning nr. 261/2004 på forhånd er udelukket i tilfælde, hvor de berørte passagerer har ret til modbydelser eller kompensation og bistand i dette tredjeland, uafhængigt af, om de rent faktisk har modtaget disse ydelser.

- 25 Behovet for en ensartet fortolkning af en bestemmelse i EU-retten kræver imidlertid i tilfælde af forskelle mellem flere sprogversioner af denne, at den omhandlede bestemmelse fortolkes ud fra konteksten og formålet med det regelsæt, hvori den udgør et element (jf. i denne retning domme DR og TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, præmis 45, og Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, præmis 40).
- 26 Det er i denne forbindelse tilstrækkeligt at bemærke, at forordning nr. 261/2004, således som det tydeligt fremgår af første og anden betragtning til denne forordning, tager sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer (jf. domme IATA og ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, præmis 69, og Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, præmis 35).
- 27 Selv om artikel 3, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004, der skal læses i lyset af dette formål, ganske vist ikke kræver, at det bevises, at den berørte passager rent faktisk har modtaget modydelser eller kompensation og bistand i et tredjeland, kan den omstændighed alene, at det er muligt at modtage sådanne ydelser, imidlertid ikke i sig selv begrunde, at nævnte forordning ikke skulle finde anvendelse på denne passager.
- 28 Det kan således ikke anerkendes, at en passager kan blive frataget den beskyttelse, der tildeles i medfør af forordning nr. 261/2004 i tilfælde, hvor vedkommende kan have ret til en vis kompensation i et tredjeland, uden at det er godgjort, at denne kompensation opfylder formålet med den kompensation, der er garanteret i denne forordning, og at de betingelser, som kompensationen er underlagt, samt de forskellige metoder for kompensationens gennemførelse svarer til dem, der er fastsat i nævnte forordning.
- 29 De sagsakter, der er fremlagt for Domstolen, gør det imidlertid hverken muligt at afgøre, om formålet med kompensationen i henhold til lovgivningen i det pågældende tredjeland svarer til formålet med kompensationen, der er garanteret i forordning nr. 261/2004, eller om de betingelser, som retten til sådanne kompensationer er underlagt, og de forskellige metoder til deres gennemførelse svarer til dem, der er fastsat i denne forordning. Det tilkommer den forelæggende ret at undersøge, om dette er tilfældet.
- 30 Under disse omstændigheder kan det ikke udelukkes, at bestemmelsen, som ønskes fortolket, finder anvendelse i det foreliggende tilfælde.
- 31 Det må derfor fastslås, at anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling.

#### *Om realiteten*

- 32 Indledningsvis bemærkes, at det fremgår af fast retspraksis, at det som led i den samarbejdsprocedure mellem de nationale retter og Domstolen, som er indført ved artikel 267 TEUF, tilkommer Domstolen at give den nationale ret et hensigtsmæssigt svar, som sætter den i stand til at afgøre den tvist, der verserer for den. Ud fra dette synspunkt påhviler det Domstolen i givet fald at omformulere de spørgsmål, der forelægges den (jf. bl.a. dom Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, præmis 25 og den deri nævnte retspraksis).
- 33 I lyset af denne retspraksis skal de ti spørgsmål, som den forelæggende ret har rejst, samlet set forstås således, at det nærmere bestemt ønskes oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en teknisk fejl, såsom den i hovedsagen omhandlede, der er opstået pludseligt, som ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse, og som heller ikke er blevet opdaget under et sædvanligt eftersyn, er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand, og såfremt dette er tilfældet, hvilke forholdsregler luftfartselskabet med rimelighed skal træffe for at imødegå disse omstændigheder.

- 34 Det skal i denne henseende for det første bemærkes, at i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 har et transporterende luftfartsselskab ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.
- 35 Dernæst skal det bemærkes, at Domstolen har præciseret, at idet artikel 5, stk. 3, udgør en undtagelse til princippet om, at passagerer har krav på kompensation, skal denne bestemmelse fortolkes strengt (dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 20).
- 36 Endelig bemærkes, at hvad særligt angår de tekniske fejl, som kan opstå for et luftfartstøj, fremgår det af Domstolens praksis, at sådanne problemer kan anses for at udgøre uforudsete sikkerhedsproblemer og kan henhøre under sådanne omstændigheder. Imidlertid forholder det sig ikke desto mindre således, at omstændighederne ved en sådan begivenhed kun kan kvalificeres som »usædvanlige« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de vedrører en begivenhed, som i lighed med de begivenheder, der er nævnt i 14. betragtning til forordningen, ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse (jf. i denne retning dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 23).
- 37 Eftersom anvendelsen af luftfartøjer uundgåeligt er forbundet med forekomsten af tekniske fejl, må det imidlertid konstateres, at luftfartsselskaberne almindeligvis under udøvelsen af deres aktiviteter støder på sådanne fejl. I denne henseende kan de tekniske fejl, som afdækkes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjet, eller som følger af manglende vedligeholdelse, derfor ikke i sig selv udgøre »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 24 og 25).
- 38 Når det er sagt, kan visse tekniske fejl være omfattet af sådanne usædvanlige omstændigheder. Dette er f.eks. tilfældet, hvis den konstruktør, der har konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed afdækker, at luftfartøjerne, selv om de allerede er i drift, er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden. Det samme gælder, hvor der er tale om skader på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger (jf. i denne retning dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 26).
- 39 I det foreliggende tilfælde har KLM præciseret – hvilket det imidlertid tilkommer den forelæggende ret at efterprøve – at den i hovedsagen omhandlede tekniske fejl bestod i en motorfejl i det berørte fartøj, som skyldtes, at visse af fartøjets dele – der ikke havde overskredet deres gennemsnitlige levetid og for hvilke delenes fabrikant ikke havde tilvejebragt nogen form for særlig angivelse om, at fejl ville kunne opstå, når disse dele nåede en vis levetid – var defekte.
- 40 I denne sammenhæng forekommer det for det første, således som det fremgår af denne doms foregående præmis, at den tekniske fejl kun omfatter et bestemt luftfartøj. Der fremgår på ingen måde af de sagsakter, som er i Domstolens besiddelse, at konstruktøren af det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer eller en kompetent myndighed har afdækket, at ikke alene dette bestemte luftfartøj, men også andre af flådens luftfartøjer er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden, hvilket det under alle omstændigheder tilkommer den forelæggende ret at efterprøve. Hvis dette er tilfældet, gælder den retlige hypotese, der er nævnt i denne doms præmis 38, ikke i det foreliggende tilfælde.
- 41 Dernæst skal det bemærkes dels, at et maskinstop som det i hovedsagen omhandlede, der er provokeret af et for tidligt funktionssvigt af visse af delene på et luftfartøj, ganske vist udgør en pludselig opstået situation. Når det er sagt, er et sådant stop uløseligt forbundet med et sådant fartøjs

meget komplekse funktionsmåde, eftersom dette anvendes af luftfartsselskabet under ofte vanskelige og ekstreme forhold, herunder vejrforhold, ydermere under den forudsætning, at ingen af et luftfartøjs dele er bestandige.

- 42 Det skal derfor lægges til grund, at i forbindelse med et luftfartsselskabs aktiviteter er denne pludselige begivenhed uløseligt forbundet med luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, eftersom det almindeligvis konfronteres med denne slags uventede tekniske fejl.
- 43 Dels ligger forebyggelsen af et sådant maskinstop eller den reparation, der følger heraf, herunder udskiftning af en del, der for tidligt er blevet defekt, ikke uden for det berørte luftfartsselskabs faktiske kontrol, da det påhviler luftfartsselskabet at sikre, at de luftfartøjer, som selskabet anvender i forbindelse med sin erhvervsvirksomhed, er vedligeholdte og velfungerende.
- 44 Følgelig er en teknisk fejl som den i hovedsagen omhandlede ikke omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori dette er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.
- 45 Endelig skal det ydermere præciseres, at selv hvis et luftfartsselskab efter omstændighederne mener at kunne påberåbe sig, at det er fabrikanten af de defekte dele, der bærer ansvaret, er hovedformålet med forordning nr. 261/2004, der tager sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, samt den strenge fortolkning, som denne forordnings artikel 5, stk. 3, skal underlægges, til hinder for, at luftfartsselskabet kan begrunde sit eventuelle afslag på at give kompensation til de passagerer, der har været udsat for alvorlige gener, ved i denne henseende at påberåbe sig, at der foreligger en »usædvanlig omstændighed«.
- 46 I denne forbindelse bemærkes, at de forpligtelser, der følger af forordning nr. 261/2004, ikke begrænser luftfartsselskabernes ret til at søge kompensation hos enhver person, som har forårsaget forsinkelsen, herunder tredjemand, således som det følger af forordningens artikel 13. En sådan kompensation kan således lette eller fjerne den økonomiske byrde for luftfartsselskaberne som følge af de pågældende forpligtelser (dom Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 68 og den deri nævnte retspraksis).
- 47 Det kan ikke på forhånd udelukkes, at artikel 13 i forordning nr. 261/2004 kan påberåbes og anvendes over for en fabrikant, der har handlet ansvarspådragende, med henblik på at lette eller fjerne den økonomiske byrde, som luftfartsselskabet er pålagt på grund af sine forpligtelser i henhold til denne forordning.
- 48 I det omfang en teknisk fejl som den i hovedsagen omhandlede ikke er omfattet af udtrykket »usædvanlige omstændigheder«, er der ikke grund til i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 at tage stilling til, hvilke forholdsregler luftfartsselskabet med rimelighed skulle have truffet for at imødegå disse omstændigheder.
- 49 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal de forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en teknisk fejl, såsom den i hovedsagen omhandlede, der er opstået pludseligt, som ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse, og som heller ikke er blevet opdaget under et sædvanligt eftersyn, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand.

### **Sagens omkostninger**

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

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

**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 skal fortolkes således, at en teknisk fejl, såsom den i hovedsagen omhandlede, der er opstået pludseligt, som ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse, og som heller ikke er blevet opdaget under et sædvanligt eftersyn, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand.**

Underskrifter