Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

16. oktober 2025*

»Præjudiciel forelæggelse – luftfart – forordning (EF) nr. 261/2004 – kompensation til luftfartspassagerer i tilfælde af lange forsinkelser – betingelser – artikel 5, stk. 3 – begrebet »usædvanlige omstændigheder« – begrebet »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« med henblik på at imødegå en usædvanlig omstændighed eller følgerne af en sådan omstændighed – luftfartøj ramt af lynet under den foregående flyvning og derfor underkastet en obligatorisk inspektion«

I sag C-399/24,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig) ved afgørelse af 16. april 2024, indgået til Domstolen den 7. juni 2024, i sagen

Airhelp Germany GmbH

mod

Austrian Airlines AG,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, C. Lycourgos, og dommerne O. Spineanu-Matei, S. Rodin, N. Piçarra (refererende dommer) og N. Fenger,

generaladvokat: A. Biondi,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– AirHelp Germany GmbH ved Rechtsanwältin E. Stanonik-Palkovits,

– Austrian Airlines AG ved Rechtsanwälte M. Brenner og M. Klemm,

* Processprog: tysk.

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

2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem AirHelp Germany GmbH (herefter »AirHelp«) og Austrian Airlines AG vedrørende sidstnævntes afslag på at yde kompensation til en passager, hvis flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse var væsentligt forsinket.

Retsforskrifter

3 1., 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

»(1) Handling fra [Det Europæiske Fællesskabs] 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.

[...]

(14) Ligesom under [konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, der blev indgået i Montreal den 28. maj 1999 og godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 2001, L 194, s. 38)] 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 Forordningens artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer i stk. 1 og 3:

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

[...]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

[...]

iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

[...]

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

5 Nævnte forordnings artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« foreskriver i stk. 1:

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

[...]

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

[...]«

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

6 En passager havde en bekræftet samlet reservation hos Austrian Airlines til en direkte tilsluttet flyforbindelse fra Iași (Rumænien) til London-Heathrow (Det Forenede Kongerige) via Wien (Østrig). Den første flyvning på denne direkte tilsluttede rute, som skulle ankomme til Wien den 8. marts 2022, kl. 15.50, ankom først til sit bestemmelsessted kl. 22.53, dvs. med en forsinkelse på mere end syv timer. Som følge af denne forsinkelse nåede passageren ikke den tilsluttede flyforbindelse og ankom først til sit endelige bestemmelsessted, London-Heathrow, den følgende morgen.

7 Det luftfartøj, der oprindeligt var planlagt til at gennemføre flyvningen fra Iași til Wien, var under sin forudgående flyvning den 8. marts 2022, kort tid før det landede i Iași, under uvejrsskyer blevet ramt af et lyn. Efter en første sikkerhedsinspektion, der er obligatorisk efter en sådan begivenhed, konstaterede teknikerne synlige skader på et instrument på ydersiden af luftfartøjet, der er afgørende for flyvesikkerheden, og som bl.a. tjener til at måle atmosfærisk tryk. Denne konstatering førte til en obligatorisk grundig sikkerhedsinspektion af luftfartøjet og følgelig til, at det havde startforbud på ubestemt tid.

8 Under disse omstændigheder besluttede Austrian Airlines samme dag at chartre et erstatningsfly fra Wien for at gennemføre den omhandlede flyvning, om end med flere timers forsinkelse. I mellemtiden gav teknikerne i Iași ca. 40 minutter før dette luftfartøjs afgang fra Wien kl. 19.41 det lynskadede fly tilladelse til på ny at flyve til Wien alene med henblik på at blive underkastet en grundigere inspektion ved ankomsten.

9 Den af forsinkelsen berørte passager overdrog den potentielle fordring som følge af denne forsinkelse til AirHelp, som anlagde sag ved Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat, Østrig) med påstand om, at Austrian Airlines skulle betale AirHelp den kompensation på 400 EUR, der er omhandlet i artikel 7, stk. 1, litra b), i forordning nr. 261/2004. AirHelp gjorde for denne domstol gældende dels, at et lynnedslag ikke udgør en usædvanlig omstændighed, der kan fritage et transporterende luftfartsselskab for dets forpligtelse til at udbetale den kompensation, der er fastsat i forordningen, dels, at Austrian Airlines ikke havde truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at befordre den pågældende passager til sit endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed.

10 Austrian Airlines var derimod af den opfattelse, at såvel de skader på luftfartøjet, der blev forvoldt af det lyn, der ramte det, som den obligatoriske sikkerhedsinspektion, som luftfartøjet blev underkastet, var usædvanlige og for så vidt »ikke [kunne] planlægges eller påvirkes«, således at de skulle kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 3. Ved at vælge at chartre et erstatningsfly sikrede Austrian Airlines under alle omstændigheder den hurtigste omlægning af den pågældende passagers rejse fra Iași til hans endelige bestemmelsessted og traf derfor alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes for at afhjælpe forsinkelsen.

11 Ved dom af 30. oktober 2023 frifandt Bezirksgericht Schwechat (distriktsdomstolen i Schwechat) Austrian Airlines i forbindelse med AirHelps søgsmål, idet den bl.a. fandt, at et lynnedslag skulle kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne artikel 5, stk. 3. Ifølge denne domstol kunne der fastslås en tilstrækkelig årsagsforbindelse mellem på den ene side lynnedslaget i det fly, som havde gennemført den foregående flyvning, og som også skulle gennemføre flyvningen Iași-Wien, og på den anden side den forsinkelse, som den pågældende passager blev udsat for. Den nævnte ret fandt ligeledes, at eftersom chartringen af et erstatningsluftfartøj havde gjort det muligt for Austrian Airlines at undgå at aflyse flyafgangen Iași-Wien, som – om end forsinket – i sidste ende fandt sted samme dag, var det rimeligt ikke endnu en gang at skifte fly til fordel for det lynskadede fly, som faktisk havde fået tilladelse til at flyve igen fra kl. 19.00.

12 Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg, Østrig), for hvilken AirHelp har iværksat appel til prøvelse af denne dom, og som er den forelæggende ret, er af den opfattelse, at afgørelsen af den tvist, som er indbragt for den, afhænger af Domstolens afklaring af spørgsmålet om, hvorvidt et lynnedslag principielt udgør usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Den forelæggende ret har forklaret, at såfremt et lynnedslag skal kvalificeres som usædvanlige omstændigheder, er den forpligtet til derudover at undersøge, om Austrian Airlines traf alle rimelige foranstaltninger med henblik på at undgå den forsinkelse, som den pågældende passager led.

13 Den forelæggende ret har desuden præciseret, at det følger af dens faste praksis, at et lynnedslag udgør en usædvanlig omstændighed som omhandlet i denne artikel 5, stk. 3. Den forelæggende ret har imidlertid til hensigt eventuelt at bevæge sig væk fra denne retspraksis, som andre østrigske retsinstanser ikke følger, idet den anerkender, at atmosfærens tilstand er uløseligt

forbundet med luftfartsselskabernes sædvanlige aktivitetsudøvelse, og at ustabile atmosfæriske forhold, herunder lynnedslag, og heraf følgende skader på luftfartøjer følgelig kan henhøre under disse luftfartsselskabers ansvarsområde – til forskel fra en kollision med en fugl, som Domstolen i præmis 24 i dom af 4. maj 2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), kvalificerede som en usædvanlig omstændighed.

14 På denne baggrund har Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal artikel 5, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at der foreligger en »usædvanlig omstændighed«, hvis det fly, hvormed flyvningen skulle have været gennemført, på den umiddelbart foregående flyvning blev ramt af et lyn, hvilket medførte en obligatorisk sikkerhedskontrol af flyet ved certificerede teknikere med den konsekvens, at flyet først blev frigivet til transport ca. fem timer efter det planlagte afgangstidspunkt?«

Om det præjudicielle spørgsmål

15 Med sit eneste spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse omfatter et lynnedslag i et luftfartøj, der skulle anvendes til en flyvning, og hvilket medførte obligatoriske sikkerhedsinspektioner af dette luftfartøj, der førte til en forsinket genoptagelse af dets drift.

16 Det følger af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at et transporterende luftfartsselskab ikke har pligt til at udbetale kompensation i henhold til forordningens artikel 7, såfremt det kan godtgøre, at aflysningen af flyvningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, var blevet truffet.

17 Ifølge fast retspraksis finder denne artikel 5, stk. 3, ligeledes anvendelse, når passagerer ved ankomsten er udsat for lange forsinkelser, dvs. på tre timer eller mere. Denne bestemmelse gør det derfor muligt for luftfartsselskaberne at påberåbe sig usædvanlige omstændigheder i tilfælde af en sådan forsinkelse med henblik på at undgå betaling af den krævede kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning dom af 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines (Fejl i brændstofforsyningssystem), C-308/21, EU:C:2022:533, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).

18 Eftersom nævnte artikel 5, stk. 3, udgør en undtagelse til princippet om, at passagerer har krav på kompensation, og under hensyntagen til formålet med forordning nr. 261/2004, der, som det fremgår af første betragtning hertil, er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, skal begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i nævnte artikel 5, stk. 3, fortolkes strengt (dom af 13.6.2024, D. (Konstruktionsfejl ved motor), C-411/23, EU:C:2024:498, præmis 26 og den deri nævnte retspraksis).

19 Domstolen har allerede fastslået, at et transporterende luftfartsselskab for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en væsentlig forsinkelse eller aflysning af en flyafgang kan påberåbe sig en »usædvanlig omstændighed«, der påvirkede en forudgående flyafgang, som dette selskab selv gennemførte med samme luftfartøj, forudsat at der

er en direkte årsagsforbindelse mellem denne omstændigheds indtræden og forsinkelsen eller aflysningen af den efterfølgende flyafgang (jf. i denne retning dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 53 og 54).

20 Begrebet »usædvanlige omstændigheder« i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 betegner begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er uløseligt forbundet med det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, idet disse to betingelser er kumulative, og spørgsmålet om, hvorvidt de er blevet overholdt, skal bedømmes fra sag til sag (dom af 11.5.2023, TAP Portugal (Andenpilotens død), C-156/22 – C-158/22, EU:C:2023:393, præmis 18 og den deri nævnte retspraksis).

21 Det præciseres i 14. betragtning til forordning nr. 261/2004, i lyset af hvilken denne forordnings artikel 5, stk. 3, skal læses, at usædvanlige omstændigheder navnlig kan 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.

22 Hvad indledningsvis angår den første af de to kumulative betingelser, der er nævnt i denne doms præmis 20, skal det i det foreliggende tilfælde bemærkes, at en begivenhed såsom lynnedslag i et luftfartøj, som har medført obligatoriske sikkerhedsinspektioner heraf, ikke kan anses for at være uløseligt forbundet med luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse alene med den begrundelse, at atmosfærens tilstand er uløseligt forbundet med denne udøvelse, og at luftfartøjer er konstrueret således, at de kan modstå lynnedslag. En sådan begivenhed kan derfor ikke alene af disse grunde udelukkes fra begrebet »usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil.

23 I denne betragtning har EU-lovgiver således i begrebet »usædvanlige omstændigheder« medtaget »vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning«, herunder bl.a. risikoen for, at et luftfartøj rammes af lynet.

24 Det skal i denne sammenhæng bemærkes, at et lynnedslag i sagens natur kan sammenlignes med en kollision med et fremmedlegeme såsom en fugl, der af Domstolen kvalificeres som usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 24).

25 Hertil kommer, at når et luftfartøj, der er blevet ramt af lynet, skal underkastes sikkerhedsinspektioner, uanset om det er blevet beskadiget eller ej, kan sådanne inspektioner, som udelukkende skyldes lynnedslaget, ikke anses for at være uløseligt forbundet med luftfartøjets funktionssystem, selv om dette er konstrueret til at modstå lynnedslag (jf. analogt dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 25, og af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 24).

26 I denne henseende skal der navnlig sondres mellem et lynnedslag i et luftfartøj, der som konsekvens gør sikkerhedsinspektioner obligatoriske, og et for tidligt eller endog uventet funktionssvigt ved visse af delene på et luftfartøj, som principielt er uløseligt forbundet med dette fartøjs funktionssystem (jf. i denne retning dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 21 og 24 samt den deri nævnte retspraksis).

27 Det skal derfor fastslås, at et lynnedslag i et luftfartøj, som har medført obligatoriske sikkerhedsinspektioner af luftfartøjet, opfylder den første af de to kumulative betingelser for at kunne kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

28 Hvad dernæst angår den anden betingelse om manglende kontrol over omstændighederne, som luftfartsselskabet har påberåbt sig, fremgår det af Domstolens praksis, at begivenheder, hvis oprindelse er »intern«, skal adskilles fra dem, hvis oprindelse er »ekstern« for det transporterende luftfartsselskab (jf. i denne retning dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 39).

29 Begrebet »eksterne begivenheder« omfatter således sådanne begivenheder, som følger af luftfartsselskabets aktivitet og af eksterne omstændigheder, som i praksis er mere eller mindre hyppige, men som luftfartsselskabet ikke har kontrol over, fordi deres oprindelse udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed eller af handlinger foretaget af en tredjemand (jf. i denne retning dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 41).

30 I denne sammenhæng kan hyppigheden af den omhandlede begivenhed ikke i sig selv give grundlag for at fastslå, om der er tale om »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 (jf. analogt dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 36 og 37).

31 På baggrund af det ovenstående skal et lynnedslaget i et luftfartøj, som har medført obligatoriske sikkerhedsinspektioner af luftfartsfartøjet, anses for en begivenhed, hvis oprindelse udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed, som ligger uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol (jf. analogt dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 26).

32 Det følger heraf, at den anden kumulative betingelse for, at der foreligger »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, ligeledes er opfyldt.

33 Det skal i denne henseende bemærkes, at kvalificeringen af et sådant lynnedslag som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne artikel 5, stk. 3, gør det muligt at sikre kravet om passagerers sikkerhed om bord på et luftfartøj, hvilket er et formål, der forfølges med forordning nr. 261/2004, således som det er anført i første betragtning hertil, og som indebærer, at luftfartsselskaberne ikke skal gives incitament til at afholde sig fra at træffe alle de nødvendige forholdsregler ved at prioritere vedligeholdelse og punktlig afvikling af deres flyvninger frem for flysikkerheden (jf. i denne retning dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 25, af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 28, og af 13.6.2024, Finnair (Fejl ved brændstofviseren), C-385/23, EU:C:2024:497, præmis 38).

34 Hvad angår de »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, som et sådant luftfartsselskab burde have truffet for at undgå, at der indtræffer usædvanlige omstændigheder, som en betingelse for at blive fritaget for forpligtelsen til at udbetale kompensation til den pågældende passager i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, følger det af fast retspraksis, at der kun skal tages hensyn til de foranstaltninger, der kan påhvile luftfartsselskabet, forudsat at sådanne forholdsregler, bl.a. på det tekniske og administrative plan, faktisk kan træffes direkte eller indirekte, uden at det er urimeligt belastende for selskabet, og at luftfartsselskabet i dette tilfælde har godtgjort, at disse forholdsregler faktisk er blevet truffet (jf. i denne retning dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 48).

35 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at selv om forebyggende forholdsregler – såsom foranstaltninger til at undgå stormfulde områder – gør det muligt at undgå lynnedslag, er det særligt vanskeligt – på trods af meteorologiske data og moderne ruter, og således som Austrian Airlines har anført i sit svar på Domstolens skriftlige spørgsmål – helt at udelukke, at nogle af disse områder må gennemflyves.

36 Hvad i øvrigt angår »forholdsregler, [som et luftfartsselskab] med rimelighed kunne træffe[…]« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 15. betragtning hertil, med henblik på at undgå forsinkelser eller aflysninger af flyafgange som følge af usædvanlige omstændigheder, der ikke kunne undgås ved forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes som nævnt i denne doms præmis 34, følger det af fast retspraksis, at et luftfartsselskab, hvis flyafgang er blevet væsentligt forsinket eller aflyst, fordi sådanne omstændigheder indtraf, stadig, for at blive fritaget for den kompensationsforpligtelse, der er fastsat i artikel 7 i forordning nr. 261/2004, skal godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, åbenbart ikke – uden at dette ville være urimeligt belastende i lyset af selskabets kapacitet på det pågældende tidspunkt – kunne undgå, at disse omstændigheder, som det stod over for, førte til en aflysning eller lang forsinkelse af flyvningen (jf. i denne retning dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 28 og 29, og af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 19).

37 Det tilkommer den forelæggende ret, på baggrund af alle omstændighederne i hovedsagen og de beviser, som det pågældende luftfartsselskab har fremlagt, at vurdere, om dette selskab traf sådanne foranstaltninger, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden i lyset af dets kapacitet på det pågældende tidspunkt, navnlig ved at anvende alle til rådighed stående midler for at sikre en omlægning af rejsen, der er rimelig, tilfredsstillende og sker ved førstgivne lejlighed, for den passager, der er berørt af en lang forsinkelse eller en aflysning af en flyafgang, navnlig i overensstemmelse med målsætningen om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, der er omhandlet i første betragtning til forordningen (jf. i denne retning dom af 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines (Fejl i brændstofforsyningssystem), C-308/21, EU:C:2022:533, præmis 27 og den deri nævnte retspraksis).

38 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse omfatter et lynnedslag i et luftfartøj, der skulle anvendes til en flyvning, og hvilket medførte obligatoriske sikkerhedsinspektioner af dette luftfartøj, der førte til en forsinket genoptagelse af dets drift.

Sagsomkostninger

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

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje 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

begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse omfatter et lynnedslag i et luftfartøj, der skulle anvendes til en flyvning, og hvilket medførte obligatoriske sikkerhedsinspektioner af dette luftfartøj, der førte til en forsinket genoptagelse af dets drift.

Underskrifter