

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

19. november 2009*

I de forenede sager C-402/07 og C-432/07,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Bundesgerichtshof (Tyskland) og af Handelsgericht Wien (Østrig) ved afgørelser af 17. juli og 26. juni 2007, indgået til Domstolen henholdsvis den 30. august og den 18. september 2007, i sagerne

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

mod

Condor Flugdienst GmbH (sag C-402/07),

* Processprog: tysk.

og

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

mod

Air France SA (sag C-432/07),

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling)

sammensat af formanden for Tredje Afdeling, K. Lenaerts, som fungerende formand for Fjerde Afdeling, og dommerne R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis og J. Malenovský (refererende dommer),

generaladvokat: E. Sharpston
justitssekretær: fuldmægtig R. Şereş,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 24. september 2008,

efter at der er afgivet indlæg af:

- C. Sturgeon, G. Sturgeon og A. Sturgeon ved Rechtsanwalt R. Schmid

- S. Böck og C. Lepuschitz ved Rechtsanwalt M. Wukoschitz

- Condor Flugdienst GmbH ved Rechtsanwälte C. Marko og C. Döring

- Air France SA ved Rechtsanwalt O. Borodajkewycz

- den østrigske regering ved E. Riedl, som befuldmægtiget

- den græske regering ved s. Chala og D. Tsagkaraki, som befuldmægtigede

- den franske regering ved G. de Bergues og A. Hare, som befuldmægtigede

- den italienske regering ved I.M. Braguglia, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato W. Ferrante

- den polske regering ved M. Dowgielewicz, som befuldmægtiget

- den svenske regering ved A. Falk, som befuldmægtiget

- Det Forenede Kongeriges regering ved T. Harris som befuldmægtiget, bistået af barrister D. Beard

- Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved R. Vidal-Puig og P. Dejmek, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 2. juli 2009,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningerne om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 2, litra l), artikel 5, 6 og 7 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 L 46, s. 1).

- 2 Anmodningerne er blevet indgivet under sager anlagt dels af C. Sturgeon og hans familie (herefter »familien Sturgeon«) mod luftfartsselskabet Condor Flugdienst GmbH (herefter »Condor«), dels af S. Böck og C. Lepuschitz mod luftfartsselskabet Air France SA (herefter »Air France«) vedrørende disse luftfartsselskabers afslag på at betale kompensation til de nævnte passagerer i anledning af, at befordringen til ankomstlufthavnen fandt sted med forsinkelser på henholdsvis 25 og 22 timer i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt.

Retsforskrifter

- 3 Første til fjerde betragtning til forordning nr. 261/2004 er affattet således:

»(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.

- (3) Selv om Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning [(EFT L 36, s. 5)], skabte grundlæggende beskyttelse for passagererne, er der stadig for mange passagerer, der afvises mod deres vilje, eller berøres af aflysninger uden forudgående varsel eller lange forsinkelser.

- (4) Fællesskabet bør derfor forbedre de beskyttelsesstandarder, der blev fastsat i forordningen, så man både styrker passagerernes rettigheder og sikrer, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked.«

4 Følgende fremgår af betragtning 15 til forordning nr. 261/2004:

»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.«

5 Forordningens artikel 2 med overskriften »Definitioner« fastsætter:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

- l) »aflysning«: en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres.«

6 Forordningens artikel 5 med overskriften »Aflysning« indeholder følgende:

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

- a) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8

[...]

- 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 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.

[...]«

7 Artikel 6 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Forsinkelser« har følgende ordlyd:

»1. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer, at en flyafgang bliver forsinket ud over tidspunktet for den planlagte afgang

- a) med to timer eller mere for alle flyvninger på 1500 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 eller mere for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b),

tilbyder det transporterende luftfartsselskab passagererne

- i) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2
- ii) den bistand, der er specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c), når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt

- iii) den bistand, der er specificeret i artikel 8, stk. 1, litra a), når forsinkelsen er på mindst fem timer.

2. Bistand skal under alle omstændigheder tilbydes inden for de tidsfrister, der er anført ovenfor i forbindelse med hver enkelt afstandskategori.«

8 Forordningens artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer:

»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 for så vidt angår alle flyvninger på 1 500 km eller mindre, eller
- b) med tre timer for så vidt angår alle flyvninger inden for Fællesskabet på over 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%.

[...]«

- 9 Forordningens artikel 8, stk. 1, bestemmer, at når der henvises til denne artikel, tilbydes passageren ifølge stk. 1, litra a), valget mellem refusion af den fulde købspris for billetten og en returflyvning til vedkommendes første afgangssted, eller ifølge stk. 1, litra b) og c), omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted.

- 10 I medfør af artikel 9 i forordning nr. 261/2004 tilbydes passagererne, når der henvises til denne artikel, gratis måltider og forfriskninger, jf. artikel 9, stk. 1, litra a), gratis hotelophold og befordring til overnatsstedet, jf. artikel 9, stk. 1, litra b) og c), samt gratis to telefonopringninger, telex-, telefax- eller e-postmeddelelser, jf. artikel 9, stk. 2.

Tvisterne i hovedsagerne og de præjudicielle spørgsmål

Sag C-402/07

- 11 Familien Sturgeon bookede en flyafgang fra Frankfurt am Main (Tyskland) til Toronto (Canada) og retur hos Condor.
- 12 Returflyvningen fra Toronto til Frankfurt am Main var planlagt til den 9. juli 2005 kl. 16.20. Passagerne på denne flyafgang blev efter, at check in var gennemført, underrettet om, at flyafgangen var aflyst, hvilket ligeledes fremgik af lystavlen i lufthavnen. Passagerne fik udleveret deres bagage og blev transporteret til et hotel, hvor de tilbragte natten. Den følgende dag blev passagererne checket in ved et andet luftfartsselskabs skranke på en flyafgang med samme nummer som det, der fremgik af deres booking. Condor havde ikke planlagt en yderligere, ny flyafgang med samme flynummer den pågældende dag. Passagerne fik tildelt andre sæder end dagen før. Bookingen blev heller ikke ombooket til en flyafgang, planlagt af et andet flyselskab. Det omhandlede fly ankom til Frankfurt am Main den 11. juli 2005 omkring kl. 7.00, dvs. ca. 25 timer senere end den planlagte ankomst.

- 13 Familien Sturgeon var af den opfattelse, at flyafgangen under disse omstændigheder, og navnlig på grund af udsættelsens varighed på 25 timer, ikke var forsinket, men derimod aflyst.
- 14 Familien Sturgeon indledte søgsmål mod Condor ved Amtsgericht Rüsselsheim (Tyskland) med krav dels om en kompensation på 600 EUR pr. person, dels om erstatning, eftersom tabet ifølge familien ikke var resultatet af en forsinkelse, men af en aflysning af flyafgangen.
- 15 Condor nedlagde påstand om frifindelse for det fremsatte krav, idet den omhandlede flyafgang ifølge luftfartselskabet var forsinket og ikke aflyst. Efter at Condor inden søgsmålet havde forklaret denne forsinkelse med, at en orkan havde passeret Det Caribiske Hav, angav luftfartselskabet under retssagen tekniske defekter ved flyet og sygdom i besætningen som årsager til forsinkelsen.
- 16 Amtsgericht Rüsselsheim fastslog, at der var tale om en forsinkelse, ikke en aflysning, og tog derfor ikke familien Sturgeons påstand om kompensation til følge. Familien Sturgeon appellerede denne afgørelse til Landgericht Darmstadt, der stadfæstede førsteinstansens dom.
- 17 Familien Sturgeon iværksatte derfor »revisionsanke« for Bundesgerichtshof.

18 Da Bundesgerichtshof finder, at fortolkningen af artikel 2, litra l), og artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 er afgørende for bedømmelsen af denne anke, har Bundesgerichtshof besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Skal der ved fortolkningen af begrebet »aflysning« lægges afgørende vægt på, om den oprindelige flyveplanlægning opgives, således at en forsinkelse uanset længden heraf ikke udgør en aflysning, når luftfartsselskabet ikke opgiver den oprindeligt planlagte flyafgang?

- 2) For det tilfælde, at spørgsmål 1 skal besvares benægtende, spørges: Under hvilke omstændigheder skal en forsinket flyafgang ikke længere behandles som en forsinkelse, men som en aflysning? Afhænger besvarelsen af dette spørgsmål af forsinkelsens varighed?»

Sag C-432/07

19 S. Böck og C. Lepuschitz bookede en almindelig ruteflyvning fra Wien (Østrig) til Mexico City (Mexico) via Paris (Frankrig) og retur med Air France.

20 S. Böck og C. Lepuschitz' flyvning havde planlagt afgang den 7. marts 2005 kl. 21.30. Under check in blev de — inden check in faktisk var gennemført — underrettet om, at deres flyafgang var aflyst. Denne aflysning var forårsaget af en ændring af planlægningen af flyafgangene mellem Mexico og Paris, som skyldtes en teknisk fejl på det fly, der skulle flyve mellem Paris og Mexico, og som skyldes overholdelsen af flypersonalets lovpligtige hviletid.

- 21 For at nå tidligere frem til bestemmelsesstedet accepterede s. Böck og C. Lepuschitz et tilbud fra Air France om en flyafgang med Continental Airlines, der havde planlagt afgang dagen efter, den 8. marts 2005, kl. 12.30. De skulle først annullere deres billetter, før de kunne få udstedt nye billetter ved Continental Airlines' skranke.
- 22 De øvrige passagerer på flyafgangen Mexico-Paris, som ikke blev ombooket til flyvningen med Continental Airlines, forlod Mexico den 8. marts 2005 kl. 19.35 sammen med yderligere passagerer. Denne flyafgang, som havde det oprindelige rutenummer efterfulgt af bogstavet »A«, blev gennemført i tilgift til den almindelige ruteafgang, der ligeledes blev gennemført af Air France samme dag.
- 23 S. Böck og C. Lepuschitz ankom til Wien næsten 22 timer senere end det planlagte ankomsttidspunkt.
- 24 S. Böck og C. Lepuschitz indgav et søgsmål mod Air France ved Bezirksgericht für Handelssachen i Wien (Østrig) med påstand om et beløb på 600 EUR til hver som kompensation i henhold til artikel 5 og artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 med den begrundelse, at deres flyafgang blev aflyst. Bezirksgericht für Handelssachen frifandt Air France for påstanden, da forordning nr. 261/2004 trods den betydelige forsinkelse af flyafgangen ikke gør det muligt at konkludere, at flyafgangen var aflyst. S. Böck og C. Lepuschitz appellerede denne afgørelse til Handelsgericht Wien.

25 Under disse omstændigheder har Handelsgericht Wien besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Skal artikel 5, sammenholdt med artikel 2, litra l), og artikel 6 i forordning [...] nr. 261/2004 [...], fortolkes således, at en afgangsforsinkelse på 22 timer udgør »en forsinkelse« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordningens artikel 6?

- 2) Skal artikel 2, litra l), i forordning [...] nr. 261/2004 fortolkes således, at der i et tilfælde, hvor flypassagerer transporteres på et væsentligt senere tidspunkt (22 timer) under et udvidet rutenummer (det oprindelige rutenummer med tillæg af »A«), hvorved kun en — om end betydelig — del af de flypassagerer, der oprindeligt havde en reservation, men også yderligere passagerer, der ikke oprindeligt havde en reservation, transporteres, i stedet for en »forsinkelse« er tale om en »aflysning«?

Såfremt det andet spørgsmål [...] besvares bekræftende:

- 3) Skal artikel 5, stk. 3, i forordning [...] nr. 261/2004 fortolkes således, at en teknisk fejl ved flyet og de deraf følgende ændringer af flyveplanerne udgør usædvanlige omstændigheder (som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet)?«

26 Ved kendelse af 19. oktober 2007 har Domstolens præsident besluttet at forene sagerne C-402/07 og C-432/07 med henblik på den skriftlige forhandling, den mundtlige forhandling og dommen.

Om de præjudicielle spørgsmål

27 Sagsøgerne i hovedsagerne har for de forelæggende retter nedlagt påstand om, at henholdsvis Condor og Air France skal udbetale den i artikel 7 i forordning nr. 261/2004 fastsatte kompensation med den begrundelse, at disse selskaber har befordret sagsøgerne til deres respektive ankomstlufthavne med forsinkelser på henholdsvis 25 og 22 timer i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt. Condor og Air France har gjort gældende, at sagsøgerne ikke har ret til kompensation, dels fordi de omhandlede flyafgange ikke var aflyste, men forsinkede, dels fordi forordning nr. 261/2004 udelukkende fastsætter en ret til kompensation i tilfælde af aflysning. De nævnte luftfartselskaber har endvidere gjort gældende, at de omhandlede forsinkelser skyldtes tekniske fejl ved luftfartøjerne, som er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvilket fritager selskaberne fra pligten til at udbetale kompensation.

28 For at der kan gives de forelæggende retter et relevant svar, skal de forelagte spørgsmål under disse omstændigheder forstås således, at det nærmere bestemt ønskes oplyst,

- om en forsinkelse af en flyafgang skal anses for en aflysning af flyafgang som omhandlet i artikel 2, litra l), og artikel 5 i forordning nr. 261/2004, når der er tale om en lang forsinkelse

- om artikel 5, 6 og 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af kompensationsretten i forordningens artikel 7, og

- om en teknisk fejl ved et luftfartøj henhører under begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

Den første del af de præjudicielle spørgsmål vedrørende begrebet forsinkelse

- 29 Forordning nr. 261/2004 indeholder ikke en definition af »forsinket flyafgang«. Dette begreb kan imidlertid præciseres under hensyntagen til den sammenhæng, hvori det indgår.
- 30 Det bemærkes for det første, at en »flyafgang« som omhandlet i forordning nr. 261/2004 består i en transporthandling med fly, som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute (dom af 10.7.2008, sag C-173/07, Emirates Airlines, Sml. I, s. 5237, præmis 40). Ruten udgør således et væsentligt element ved flyafgangen, da denne gennemføres i overensstemmelse med en planlægning, som er foretaget på forhånd af luftfartselskabet.
- 31 Det følger desuden af artikel 6 i forordning nr. 261/2004, at fællesskabslovgiver har anlagt en forståelse af begrebet »forsinket flyafgang«, der kun tager det planlagte afgangstidspunkt i betragtning, og som derfor indebærer, at de øvrige faktorer, som påvirker flyafgangen efter afgangstidspunktet, skal forblive uændrede.
- 32 En flyafgang er således »forsinket« som omhandlet i artikel 6 i forordning nr. 261/2004, hvis den gennemføres i overensstemmelse med den oprindelige planlægning, og hvis det faktiske afgangstidspunkt er forsinket i forhold til det planlagte afgangstidspunkt.
- 33 Det bemærkes for det andet, at ifølge artikel 2, litra l), i forordning nr. 261/2004 er en aflyst flyvning til forskel fra en forsinket flyafgang en konsekvens af, at en planlagt flyvning ikke gennemføres. Det følger i den forbindelse heraf, at aflyste flyafgange og forsinkede flyafgange er to helt forskellige kategorier af flyvninger. Det kan således ikke udledes af denne forordning, at en forsinket flyafgang kan kvalificeres som en »aflyst flyafgang« alene under henvisning til, at forsinkelsens varighed forlænges, heller ikke selv om der måtte være tale om en lang forsinkelse.

34 En forsinket flyafgang kan, uanset varigheden af forsinkelsen, herunder hvis der er tale om en lang forsinkelse, følgelig ikke anses for aflyst, når den gennemføres i overensstemmelse med den oprindelige planlægning.

35 Under disse omstændigheder gælder, at når passagererne transporteres på en flyvning, hvis afgang er forsinket i forhold til det oprindeligt fastsatte afgangstidspunkt, kan flyafgangen kun kvalificeres som »aflyst«, når luftfartsselskabet transporterer passagererne på en anden flyvning, hvis oprindelige planlægning er forskellig fra den oprindeligt planlagte flyafgang.

36 Det er således principielt muligt at konkludere, at der foreligger en aflysning, når den forsinkede og oprindeligt planlagte flyafgang overføres til en anden flyafgang, dvs. når den oprindelige flyveplanlægning opgives, og passagererne på den oprindelige flyafgang slutter sig til en anden flyafgang, der er planlagt uafhængigt af den flyafgang, som de således overførte passagerer oprindeligt havde booket.

37 Derimod kan det principielt ikke konkluderes på baggrund af angivelser på lystavlen i lufthavnen af en »forsinkelse« eller en »aflysning« eller af oplysninger fra luftfartsselskabets personale, at der foreligger en forsinkelse eller en aflysning af flyafgangen. Det er principielt heller ikke en afgørende faktor, at passagererne får udleveret deres bagage eller får udstedt nye boardingpas. Disse omstændigheder er nemlig ikke forbundet med flyafgangens objektive kendetegn som sådan. De kan skyldes urigtige kvalificeringer eller omstændigheder i den omhandlede lufthavn, eller de kan desuden gøre sig gældende med hensyn til de berørte passagerers ventetid og behov for at tilbringe natten på hotel.

38 Det er principielt heller ikke afgørende, at den gruppe af passagerer, der oprindeligt havde foretaget bookningen, er den samme gruppe, som senere bliver transporteret. I det omfang forsinkelsen i forhold til det oprindeligt fastsatte afgangstidspunkt bliver længere, kan antallet af passagerer i den første af disse grupper nemlig blive mindre på grund af den omstændighed, at visse passagerer tilbydes en omlægning af rejsen på en anden flyvning, mens andre passagerer af personlige grunde vælger at opgive den

forsinkede flyafgang. Modsat er der ikke noget til hinder for, at luftfartsselskabet inden starten giver supplerende passagerer adgang til det fly, hvis afgang er forsinket, for så vidt som der opstår ledige pladser på den oprindeligt planlagte flyafgang.

- 39 På baggrund af det ovenstående skal den første del af de præjudicielle spørgsmål besvares med, at artikel 2, litra l), og artikel 5 og 6 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en forsinket flyafgang, uanset varigheden af forsinkelsen, herunder hvis der er tale om en lang forsinkelse, ikke kan anses for aflyst, når den gennemføres i overensstemmelse med luftfartsselskabets oprindelige planlægning.

Den anden del af de præjudicielle spørgsmål vedrørende retten til kompensation i tilfælde af forsinkelse

- 40 Artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 bestemmer, at hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med forordningens artikel 7.

- 41 Derimod fremgår det ikke udtrykkeligt af ordlyden af forordning nr. 261/2004, at passagerer på forsinkede flyafgange har en sådan ret. Som Domstolen imidlertid har understreget i sin praksis, skal der ved fortolkningen af en fællesskabsretlig bestemmelse ikke blot tages hensyn til dennes ordlyd, men også til den sammenhæng, hvori den indgår, og til de mål, der forfølges med den ordning, som den udgør en del af (jf. bl.a. dom af 19.9.2000, sag C-156/98, Tyskland mod Kommissionen, Sml. I, s. 6857, præmis 50, og af 7.12.2006, sag C-306/05, SGAE, Sml. I, s. 11519, præmis 34).

42 I denne henseende kan den dispositive del af en fællesskabsretsakt ikke udskilles fra dens begrundelse, hvorfor den om nødvendigt må fortolkes under hensyn til de betragtninger, som har ført til dens vedtagelse (dom af 29.4.2004, sag C-298/00 P, Italien mod Kommissionen, Sml. I, s. 4087, præmis 97 og den deri nævnte retspraksis).

43 Det bemærkes, at selv om muligheden for at påberåbe sig »usædvanlige omstændigheder«, der gør det muligt for luftfartsselskaber at undgå udbetaling af kompensation i medfør af artikel 7 i forordning nr. 261/2004, kun er fastsat ved forordningens artikel 5, stk. 3, der vedrører aflysning af flyafgange, anføres det dog i betragtning 15 til forordningen, at denne begrundelse også kan påberåbes, hvis en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en »en lang forsinkelse [eller] en forsinkelse natten over«. Da der er henvist til begrebet lang forsinkelse i sammenhæng med usædvanlige omstændigheder, må det antages, at fællesskabslovgiver ligeledes har forbundet begrebet med retten til kompensation.

44 Dette underbygges implicit af formålet med forordning nr. 261/2004, eftersom det fremgår af første til fjerde betragtning til forordningen, og navnlig af anden betragtning, at forordningen tilsigter at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer, uanset om de måtte være udsat for boardingafvisning, aflysning eller lange forsinkelser, da de alle er ofre for de samme alvorlige problemer og gener, der er forbundet med luftfart.

45 Dette gælder så meget desto mere, som de bestemmelser, der tildeler rettigheder til luftfartspassagererne, herunder retten til kompensation, skal fortolkes vidt (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, sag C-549/07, Wallentin-Hermann, Sml. I, s. 11061, præmis 17).

46 Under disse omstændigheder kan det ikke på forhånd formodes, at passagerer på forsinkede flyafgange er frataget en ret til kompensation, og at de ikke kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange med henblik på anerkendelse af en sådan ret.

- 47 Det bemærkes videre, at en fællesskabsretsakt ifølge et almindeligt fortolkningsprincip i videst muligt omfang skal fortolkes således, at dens gyldighed ikke drages i tvivl (jf. i denne retning dom af 4.10.2001, sag C-403/99, Italien mod Kommissionen, Sml. I, s. 6883, præmis 37). Tilsvarende gælder, at hvis en fællesskabsbestemmelse kan fortolkes på flere måder, skal den fortolkning, som kan sikre bestemmelsens effektive virkning, foretrækkes (jf. bl.a. dom af 22.9.1988, sag 187/87, Saarland m.fl., Sml. s. 5013, præmis 19, og af 24.2.2000, sag C-434/97, Kommissionen mod Frankrig, Sml. I, s. 1129, præmis 21).
- 48 I denne henseende skal enhver fællesskabsretsakt fortolkes i overensstemmelse med hele den primære ret, herunder i overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet, der kræver, at ensartede forhold ikke må behandles forskelligt, og at forskellige forhold ikke må behandles ensartet, medmindre en sådan forskellig behandling er objektivt begrundet (dom af 14.12.2004, sag C-210/03, Swedish Match, Sml. I, s. 11893, præmis 70, og af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403, præmis 95).
- 49 I betragtning af formålet med forordning nr. 261/2004, som er at styrke beskyttelsen af luftfartspassagerer ved at godtgøre den skade, som passagerer måtte lide under luftbefordring, skal de situationer, der er omfattet af denne forordning, navnlig sammenlignes i forhold til karakteren og omfanget af de forskellige gener og skader, som de berørte passagerer lider (jf. i denne retning dommen i sagen IATA og ELFAA, præmis 82, 85, 97 og 98).
- 50 I det foreliggende tilfælde skal situationen for passagerer på forsinkede flyafgange sammenlignes med situationen for passagerer på aflyste flyafgange.
- 51 Der erindres i denne forbindelse om, at forordning nr. 261/2004 har til formål at godtgøre skaderne på en standardiseret og umiddelbar måde gennem forskellige former for indgriben, som er undergivet regler vedrørende boardingafvisning, aflysning og lange forsinkelser i forbindelse med en flyafgang (jf. i denne retning dommen i sagen IATA og ELFAA, præmis 43).

52 Gennem denne indgriben har forordning nr. 261/2004 bl.a. til formål at afhjælpe de skader for passagererne, der består i et tab af tid, som i betragtning af sin uigenkaldelige karakter kun kan godtgøres med en kompensation.

53 Det må herved konstateres, at såvel passagerer på aflyste flyafgange som passagerer på forsinkede flyafgange lider nævnte tab af tid, hvis deres rejsetid før ankomsten til deres bestemmelsessted er længere end den rejsetid, der oprindeligt var planlagt af luftfartsselskabet.

54 Det må følgelig fastslås, at passagerer, hvis flyafgang har været genstand for en aflysning, og passagerer, der er berørt af en forsinkelse, har lidt et sammenligneligt tab, der består i et tab af tid, og de befinder sig således i en sammenlignelig situation i forhold til anvendelsen af kompensationsretten i artikel 7 i forordning nr. 261/2004.

55 Mere præcist adskiller situationen for passagerer på forsinkede flyafgange sig næsten ikke fra situationen for de passagerer på aflyste flyafgange, som har fået omlagt rejsen i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004, og som i yderste konsekvens kan blive underrettet om aflysningen af flyafgangen i selv samme øjeblik, de ankommer til lufthavnen (jf. dom af 9.7.2009, sag C-204/08, Rehder, Sml. I, s. 6073, præmis 19).

56 For det første underrettes de to kategorier af passagerer nemlig i princippet på det tidspunkt, hvor den hændelse, der vanskeliggør deres lufttransport, indtræder. For det andet når de deres endelige bestemmelsessted senere end det oprindeligt planlagte tidspunkt, og de lider derfor et sammenligneligt tab af tid, selv om de i øvrigt transporteres til deres endelige bestemmelsessted.

- 57 De passagerer, som har fået omlagt rejsen i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, litra c), nr. iii), i forordning nr. 261/2004, indrømmes kompensationsretten i forordningens artikel 7, når transportøren ikke omlægger deres rejse til en flyvning med afgang højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomst til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt. Disse passagerer opnår dermed en ret til kompensation, når de lider et tab af tid på tre timer eller mere i forhold til den varighed, som oprindeligt var planlagt af transportøren.
- 58 Hvis det derimod antages, at passagerer på forsinkede flyafgange ikke opnår ret til kompensation, vil disse passagerer blive behandlet mindre gunstigt, uanset at de eventuelt måtte lide et sammenligneligt tab af tid på tre timer eller mere under deres rejse.
- 59 Der ses imidlertid ikke at være objektive hensyn, der kan begrunde en sådan forskelsbehandling.
- 60 Da de skader, som luftfartspassagerer lider i tilfælde af en aflysning eller en lang forsinkelse, er sammenlignelige, kan man ikke uden at tilsidesætte princippet om forbud mod forskelsbehandling behandle passagerer på forsinkede flyafgange anderledes end passagerer på aflyste flyafgange. Dette gælder så meget desto mere med hensyn til det formål, som forfølges med forordning nr. 261/2004, og som er at sikre en højere beskyttelse af alle luftfartspassagerer.
- 61 Under disse omstændigheder må det fastslås, at passagerer på forsinkede flyafgange kan påberåbe sig kompensationsretten i artikel 7 i forordning nr. 261/2004, når de som følge af en sådan forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet.

- 62 Denne løsning er desuden i overensstemmelse med betragtning 15 til forordning nr. 261/2004. Som anført i denne doms præmis 43, må det nemlig antages, at fællesskabslovgiver med denne betragtning ligeledes har forbundet begrebet »lang forsinkelse« med retten til kompensation. Det skal bemærkes, at dette begreb vedrører en forsinkelse, hvortil fællesskabslovgiver knytter visse retlige konsekvenser. Eftersom forordningens artikel 6 allerede har indført sådanne retlige konsekvenser i tilfælde af visse flyafgange, der er forsinket to timer, må betragtning 15 til nævnte forordning nødvendigvis dække forsinkelser på tre timer eller mere.
- 63 Det skal præciseres, at den kompensation, som tilkommer en passager i henhold til artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, kan nedsættes med 50%, hvis betingelserne fastsat i forordningens artikel 7, stk. 2, er opfyldt. Selv om denne bestemmelse kun henviser til den situation, hvor passagererne får omlagt sin rejse, må det fastslås, at den fastsatte nedsættelse af kompensationen er afhængig af selve den forsinkelse, som passageren er udsat for, således at der intet er til hinder for, at denne bestemmelse kan finde tilsvarende anvendelse på kompensationer, der udbetales til passagerer på forsinkede flyafgange. Heraf følger, at kompensationen til en passager på en forsinket flyafgang, som ankommer til sit endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er fastsat, kan nedsættes med 50% i overensstemmelse med artikel 7, stk. 2, litra c), i forordning nr. 261/2004, når forsinkelsen for flyvninger, som ikke henhører under artikel 7, stk. 2, litra a) eller b), forbliver mindre end fire timer.
- 64 Konklusionen i denne doms præmis 61 afkræftes ikke af den omstændighed, at artikel 6 i forordning nr. 261/2004 foreskriver forskellige former for bistand til passagerer på forsinkede flyafgange i henhold til forordningens artikel 8 og 9.
- 65 Forordning nr. 261/2004 fastsætter nemlig — som Domstolen allerede har udtalt — forskellige former for indgriben for at afhjælpe de forskellige skader, som de ubehageligheder, der skyldes forsinkelser i luftbefordringen af passagerer, er udtryk for (jf. i denne retning dommen i sagen IATA og ELFAA, præmis 43 og 45).

- 66 Disse foranstaltninger er selvstændige, dvs. at de skal opfylde andre formål og opveje andre skader end dem, der følger af de nævnte forsinkelser.
- 67 Da det forholder sig således, skal det bemærkes, at lovgiver med vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 også ønskede at afveje passagerernes interesser over for luftfartsselskabernes interesser. Lovgiver har samtidigt med indførelsen af visse rettigheder for passagererne i forordningens betragtning 15 og artikel 5, stk. 3, fastsat, at luftfartsselskaberne ikke har pligt til at udbetale en kompensation, hvis de kan godtgøre, at aflysningen eller den lange forsinkelse skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, dvs. omstændigheder, som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.
- 68 Det bemærkes desuden, 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. Det findes endvidere ikke urimeligt, at udgifterne under forbehold for den ovennævnte regresmulighed umiddelbart afholdes af det luftfartsselskab, som de pågældende passagerer er bundet til ved en befordringskontrakt, hvorefter de har ret til en flyafgang, der ikke bør blive hverken aflyst eller forsinket (dommen i sagen IATA og ELFAA, præmis 90).
- 69 På baggrund af det ovenstående skal den anden del af de præjudicielle spørgsmål besvares med, at artikel 5, 6 og 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af retten til kompensation, og de kan således påberåbe sig kompensationsretten i forordningens artikel 7, når de som følge af en forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet. En sådan forsinkelse giver imidlertid ikke passagererne ret til en kompensation, hvis luftfartsselskabet kan godtgøre, at den lange forsinkelse skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået,

selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, dvs. omstændigheder som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

Det tredje spørgsmål i sag C-432/07 vedrørende usædvanlige omstændigheder som følge af en teknisk fejl ved et luftfartøj

- 70 Domstolen har allerede udtalt, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning af en flyafgang, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand, medmindre fejlen skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol (Wallentin-Hermann-dommen, præmis 34).
- 71 Det samme gør sig gældende, når artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 påberåbes i tilfælde af en forsinket flyafgang.
- 72 Det tredje spørgsmål i sag C-432/07 skal derfor besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning eller en forsinkelse af en flyafgang, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand, medmindre fejlen skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

Sagsomkostningerne

73 Da sagens behandling i forhold til hovedsagernes parter udgør et led i de sager, 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 (Fjerde Afdeling) for ret:

- 1) Artikel 2, litra l), artikel 5 og 6 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 forsinket flyafgang, uanset varigheden af forsinkelsen, herunder hvis der er tale om en lang forsinkelse, ikke kan anses for aflyst, når den gennemføres i overensstemmelse med luftfartsselskabets oprindelige planlægning.

- 2) Artikel 5, 6 og 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af retten til kompensation, og de kan således påberåbe sig kompensationsretten i forordningens artikel 7, når de som følge af en forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet. En sådan forsinkelse giver imidlertid ikke passagererne ret til en kompensation, hvis luftfartsselskabet kan godtgøre, at den lange forsinkelse skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, dvs. omstændigheder, som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

- 3) Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning eller en forsinkelse af en flyafgang, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand, medmindre fejlen skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

Underskrifter