

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

12. maj 2011 *

I sag C-294/10,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Augstākās Tiesas Senāts (Letland) ved afgørelse af 9. juni 2010, indgået til Domstolen den 15. juni 2010, i sagen:

Andrejs Eglitis,

Edvards Ratnieks

mod

Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija,

procesdeltager:

Air Baltic Corporation AS,

har

* Processprog: lettisk.

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, K. Lenaerts, og dommerne D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász og J. Malenovský (refererende dommer),

generaladvokat: E. Sharpston
justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija ved J. Pūce, som befuldmægtiget

— den polske regering ved K. Rokicka, som befuldmægtiget

— Det Forenede Kongeriges regering ved L. Seeboruth, som befuldmægtiget

— Europa-Kommissionen ved A. Sauka og K. Simonsson, 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 og artikel 6, stk. 1, 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 Anmodningen er blevet fremsat under en sag mellem Andrejs Eglitis og Edvards Ratnieks, der var passagerer på en flyafgang mellem København og Riga, og luftfartselskabet Air Baltic Corporation AS (herefter Air Baltic) som følge af sidstnævntes afslag på at yde kompensation til passagererne, hvis flyafgang BT 140 med planmæssig afgang den 14. juli 2006 var blevet aflyst.

Retsforskrifter

3 Første og anden betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

»(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.«

4 I 13. til 15. betragtning til forordningen er følgende anført:

»(13) Passagerer fra aflyste flyafgange bør enten kunne få refunderet billetprisen eller omlagt deres rejse under tilfredsstillende forhold, og der bør sørges for dem på passende måde, medens de venter på en senere afgang.

(14) Ligesom under Montreal-konventionen 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.«

5 Samme forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer i stk. 1:

»Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

- a) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 8
- b) tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 9, stk. 1, litra a), og artikel 9, stk. 2 samt i tilfælde af omlægning af rejsen når det nye afgangstidspunkt med rimelighed kan forventes at være senest dagen efter det planlagte afgangstidspunkt, bistand som specificeret i artikel 9, stk. 1, litra b) og c)

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

i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller

ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller

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.«

6 Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 bestemmer:

»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 Samme forordnings artikel 6 med overskriften »Forsinkelser« bestemmer i stk. 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 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 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.«

- 8 Samme forordnings artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer i stk. 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.«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 9 Den 14. juli 2006 blev luftrummet over Malmø-området lukket fra kl. 20:30 som følge af strømafbrydelser, der medførte, at radarer og luftnavigationssystemer blev sat ud af funktion. Samme dag var flyafgangen København-Riga med selskabet Air Baltic planlagt til at afgå kl. 20:35.
- 10 Passagererne steg ombord i flyet og ventede i lidt over to timer på, at flyet skulle lette, dvs. indtil ca. 22:45. Kl. 22:45 fik passagererne meddelelse om, at flyafgangen var aflyst, og de blev derfor anmodet om at forlade flyet.
- 11 To passagerer, Andrejs Eglitis og Edvards Ratnieks, der var af den opfattelse, at de som følge af aflysningen af deres flyafgang havde krav på kompensation fra Air Baltic, indgav en klage til Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (direktoratet for forbrugerbeskyttelse, herefter »direktoratet«).
- 12 Direktoratet afslog deres klage, og denne afgørelse blev stadfæstet ved afgørelse af 22. marts 2007 truffet af Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (Republikken Letlands økonomiministerium, herefter »ministeriet«).
- 13 Sagsøgerne i hovedsagen anlagde sag til prøvelse af ministeriets afgørelse, først ved Administratīvā rajona tiesa (lokal forvaltningsret) og dernæst ved l'Administratīvā apgabaltiesa (appelleretten for forvaltningssager). Da de ikke fik medhold i sagen, iværksatte de en kassationsanke til den forelæggende ret.
- 14 Direktoratet, ministeriet samt derefter forvaltningsretten i første instans og appelleretten for forvaltningssager fandt, at Air Baltic ikke havde pligt til i medfør af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 at yde kompensation til sagsøgerne, da aflysningen af

flyafgangen måtte anses for at have fundet sted under usædvanlige omstændigheder, som det pågældende luftfartsselskab ikke havde nogen indflydelse på.

- 15 Sagsøgerne i hovedsagen gør heroverfor gældende, at årsagen til aflysningen af flyafgangen ikke var lukningen af det svenske luftrum, men udløbet af den tilladte arbejdstid for flyets besætning. De bestrider ikke, at lukningen af det svenske luftrum som følge af strømafbrydelser kan kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder«, der ligger uden for luftfartsselskabets kontrol. Denne begivenhed forklarer imidlertid efter deres opfattelse kun den oprindelige forsinkelse af flyafgangen, dvs. mellem 20:35 og 22:45. Beslutningen om at aflyse flyafgangen blev truffet kl. 22:45, fordi den tilladte arbejdstid for besætningen ikke var tilstrækkelig til at gennemføre flyvningen i sin helhed.
- 16 Den forelæggende ret er på sin side af den opfattelse, at det kan lægges til grund, at der kl. 20:35, dvs. på tidspunktet for flyets planmæssige afgang, forelå usædvanlige omstændigheder, nemlig i det foreliggende tilfælde lukningen af luftrummet over Malmø-området, hvilke omstændigheder luftfartsselskabet ikke havde mulighed for at undgå. Retten har imidlertid tilføjet, at luftfartsselskaberne normalt ikke aflyser flyafgange, hver gang det ikke er muligt at lette nøjagtigt på det planlagte tidspunkt. Ifølge retten bestræber luftfartsselskabet og lufthavnen sig — henset til den særlige karakter af lufttransport som følge af den omstændighed, at passagererne næppe har mulighed for at tage med andre fly eller vælge andre transportformer eller rejse ad andre ruter, og til den omstændighed, at luftfartsselskaberne ikke kan ændre anvendelsen af deres ressourcer, navnlig i andre lufthavne end den, hvori de er hjemmehørende — sædvanligvis på så vidt muligt alligevel at gennemføre flyvningen.
- 17 På den baggrund nærer den forelæggende ret tvivl om, hvorvidt det forhold, at det var umuligt at lette præcist på det for afgangens fastsatte tidspunkt, er en tilstrækkelig grund til at aflyse flyafgangen. Retten nærer navnlig tvivl om, hvorvidt usædvanlige

omstændigheder kan berettigede til aflysning af flyafgangen, når umuligheden af at lette på det fastsatte tidspunkt, der skyldes usædvanlige omstændigheder, er kortvarig.

- 18 Den forelæggende ret har dernæst rejst spørgsmålet, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 — idet den bestemmer, at luftfartsselskaberne er fritaget fra pligten til at betale kompensation til passagererne, såfremt de har truffet alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at undgå de usædvanlige omstændigheder — til disse forholdsregler henregner en forpligtelse for luftfartsselskaberne til at organisere deres ressourcer, herunder personalet, således at de kan gennemføre flyvningerne i løbet af et vist tidsrum i tilfælde af, at der opstår sådanne omstændigheder.
- 19 Hvad angår afgrænsningen af dette »tidsrum« er sagsøgerne i hovedsagen af den opfattelse, at selskaberne bør råde over tilstrækkelige reserveressourcer til, at flyafgangen kan gennemføres i det mindste inden for et tidsrum på to timer efter det oprindelige afgangstidspunkt. Sagsøgerne støtter herved deres argumentation for den forelæggende ret på de bestemmelser i forordning nr. 261/2004, der regulerer luftfartsselskabernes forpligtelser i tilfælde af forsinkelser. I forordningens artikel 6, stk. 1, litra a), er det fastsat, at hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer, at en flyafgang bliver forsinket ud over tidspunktet for den planlagte afgang med to timer eller mere for alle flyvninger på 1 500 km eller mindre, skal det transporterende luftfartsselskab tilbyde passagererne bistand efter forordningens bestemmelser. Sagsøgerne har udledt af denne bestemmelse, at den forsinkelse på to timer, der opstod i det foreliggende tilfælde, er »normal«, dvs. at umuligheden af at gennemføre flyvningen inden for to timer ikke i sig selv var et forhold, der kunne berettigede en aflysning af flyvningen.
- 20 Den forelæggende ret er af den opfattelse, at det overordnede formål med artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 ikke er at regulere disse spørgsmål på en sådan måde, som sagsøgerne i hovedsagen har givet udtryk for, men finder det ikke udelukket, at bestemmelsen kan bringes i anvendelse med henblik på en systemisk fortolkning af forordningens artikel 5, stk. 3.

- 21 På baggrund af denne tvivl har Augstākās Tiesas Senāts besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Skal artikel 5, stk. 3, [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab, for at det kan antages at have truffet alle rimelige forholdsregler for at undgå usædvanlige omstændigheder, er forpligtet til at planlægge sine ressourcer hensigtsmæssigt, således at det er muligt at gennemføre den fastsatte flyvning, når de uforudsete usædvanlige omstændigheder ikke længere er til stede, dvs. inden for en vis tid efter tidspunktet for den planmæssige afgang?
- 2) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, spørges: Finder artikel 6, stk. 1, i forordning [nr. 261/2004] anvendelse med henblik på at fastsætte den mindste tidsmargin, som det transporterende luftfartsselskab ved planlægningen af sine ressourcer på det relevante tidspunkt skal indregne som potentiel påregnelig forsinkelse i tilfælde af, at der opstår usædvanlige omstændigheder?»

Om de præjudicielle spørgsmål

- 22 Med disse to spørgsmål, der behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskabs pligt til at træffe rimelige forholdsregler, der skal iværksættes for at imødegå usædvanlige omstændigheder, indebærer planlægning af selskabets ressourcer i tide, således at det kan råde over en vis mindste »tidsmargin« efter tidspunktet for den planmæssige afgang, med den virkning, at det om muligt

bliver i stand til gennemføre flyvningen, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt. Retten er navnlig i tvivl om, hvorvidt denne »tidsmargin« kan bestemmes med henvisning til artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 261/2004.

- 23 Indledningsvis bemærkes, at det fremgår af ordlyden af artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, at de berørte passagerer ved aflysning af en flyafgang først, jf. forordningens artikel 8, skal tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab under de betingelser, der er fastsat i førstnævnte bestemmelse. Der er herved tale om ret til refusion eller omlægning af rejsen; for det andet skal der betales for udgifter til fortæring, indkvartering og telefonsamtaler ifølge samme forordnings artikel 9, og for det tredje skal der betales en fast godtgørelse efter de nærmere regler i forordningens artikel 7, medmindre passagererne i tide har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen.
- 24 Det fremgår imidlertid af forordningens artikel 5, stk. 3, som en undtagelse fra samme bestemmelses stk. 1, at det transporterende luftfartsselskab fritages fra en af sine forpligtelser, nemlig forpligtelsen til at betale godtgørelse til passagererne, såfremt det er i stand til at bevise, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.
- 25 I denne forbindelse har Domstolen i præmis 40 i dom af 22. december 2008, sag C-549/07, Wallentin-Hermann, Sml. I, s. 11061, fastslået, at eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder er fritaget, påhviler det den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, tillige at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for. Som Domstolen fastslog i samme doms præmis 41, skal luftfartsselskabet nemlig godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, kunne det åbenbart ikke på det pågældende tidspunkt, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden, undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som selskabet stod over for, førte til flyafgangens aflysning.

- ²⁶ Det skal indledningsvis fremhæves, at forekomsten af usædvanlige omstændigheder meget ofte gør det vanskeligt, eller endog umuligt, at gennemføre flyvningen på det fastsatte tidspunkt. Risikoen for forsinkelser, der kan medføre, at afgangene til sidst aflyses, udgør således den typiske negative konsekvens for passagererne, hvilket nemt kan forudses, når de usædvanlige omstændigheder indtræffer.
- ²⁷ Det følger heraf, at det transporterende luftfartsselskab, eftersom det i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 er forpligtet til at iværksætte alle rimelige forholdsregler til imødegåelse af usædvanlige omstændigheder, ved planlægningen af flyafgangen rimeligvis må tage hensyn til den risiko for forsinkelse, der er forbundet med, at der eventuelt indtræder usædvanlige omstændigheder.
- ²⁸ Navnlig må et ansvarligt luftfartsselskab for at undgå, at enhver selv ubetydelig forsinkelse, som følger af, at der indtræffer usædvanlige omstændigheder, ikke uundgåeligt fører til, at flyafgangen må aflyses, planlægge sine ressourcer i god tid for at kunne råde over en vis tidsmargin for om muligt at være i stand til at gennemføre flyvningen, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt. Hvis et luftfartsselskab derimod ikke råder over nogen tidsmargin i en sådan situation, kan det ikke lægges til grund, at det har truffet alle de rimelige forholdsregler som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.
- ²⁹ Hvad for det første angår den generelle fastlæggelse af den mindste tidsmargin, som den forelæggende ret har henvist til, bemærkes, at Domstolen i præmis 42 i Walentin-Hermann-dommen i den henseende fastslog, at det skal undersøges, om det berørte luftfartsselskab iværksatte passende foranstaltninger i den konkrete situation, dvs. foranstaltninger, der på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder angiveligt indtraf, hvis opståen selskabet ville påvise, navnlig opfyldte de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk havde ansvaret for.

- 30 Domstolen har således lagt sig fast på en konkret og smidig forståelse af rimelige foranstaltninger, hvorved det tilkommer den nationale ret at bedømme, om det transporterende luftfartsselskab i det konkrete tilfælde kunne anses for at have truffet foranstaltninger afpasset efter situationen.
- 31 Det følger heraf, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 ikke kan fortolkes således, at der stilles krav om, at de rimelige forholdsregler indebærer, at der generelt og ensartet indlægges en mindste tidsmargin, som uden forskel finder anvendelse på alle luftfartsselskaber i alle situationer, hvor usædvanlige omstændigheder opstår.
- 32 Hvad for det andet angår bedømmelsen af spørgsmålet om den rimelige karakter af de forholdsregler, der træffes for at sikre en tidsmargin, som sætter selskabet i stand til så vidt muligt at undgå, at den forsinkelse, der følger af de usædvanlige omstændigheder, ikke fører til, at flyafgangen aflyses, må det indledningsvis fastslås, at denne bedømmelse, ikke som den forelæggende ret synes at antage, skal foretages under hensyn til forsinkelsen konstateret i forhold til det tidspunkt, hvor flyet skulle være lettet på, men under hensyn til den forsinkelse, der vil kunne foreligge efter afslutningen af den flyvning, der finder sted under de nye vilkår som følge af de usædvanlige omstændigheders opståen.
- 33 Ved en sådan bedømmelse er det afgørende nemlig udelukkende luftfartsselskabets kapacitet til at gennemføre hele den planlagte flyafgang, forstået som en »transport-handling« udført af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute (jf. i denne retning dom af 10.7.2008, sag C-173/07, Emirates Airlines, Sml. I, s. 5237, præmis 40) på trods af, at usædvanlige omstændigheder er indtruffet med en deraf følgende forsinkelse. En sådan oprindelig forsinkelse, på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder ophører, eller set i forhold til det planmæssige afgangstidspunkt, kan imidlertid efterfølgende forøges som følge af en række sekundære komplikationer, der opstår, fordi den pågældende flyafgang ikke længere vil kunne gennemføres planmæssigt, dvs. på det fastsatte tidspunkt, såsom vanskeligheder forbundet med en ny tildeling af luftkorridorer eller med betingelserne for at få adgang til destinationslufthavnen,

herunder en eventuel total eller delvis lukning heraf i løbet af natten. Det følger heraf, at flyvningen vil blive afsluttet med en væsentlig større forsinkelse end den, der oprindeligt opstod.

- 34 Bedømmelsen af, om luftfartsselskabets forholdsregler ved planlægningen af flyafgangen forekommer rimelige, skal følgelig ligeledes indbefatte disse sekundære risici, for så vidt som de som udgangspunkt er forudsigelige og forudberegnelige.
- 35 Hvad angår det transporterende luftfartsselskabs kapacitet til at gennemføre den planlagte flyvning fuldt ud under disse omstændigheder, skal dette bedømmes i lyset af de kriterier, som Domstolen fastsatte i Wallentin-Hermann-dommen. Ved bedømmelsen skal det påses, at omfanget af den krævede tidsmargin ikke medfører en helt urimelig belastning for virksomheden på det relevante tidspunkt.
- 36 Det skal desuden tilføjes, at artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 ikke finder anvendelse ved bedømmelsen af, om de forholdsregler, der er truffet for at sikre denne tidsmargin, forekommer rimelige. Denne bestemmelse vedrører nemlig de forskellige »kategorier af forsinkelser«, som det transporterende flyselskab kan tilregnes, og som ikke skyldes usædvanlige omstændigheder, der ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.
- 37 Henset til ovenstående betragtninger, skal de forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det transporterende luftfartsselskab, eftersom det i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 er forpligtet til at iværksætte alle rimelige forholdsregler til imødegåelse af usædvanlige omstændigheder, ved planlægningen af flyafgangen rimeligvis må tage hensyn til den risiko for forsinkelse, som er forbundet med, at der eventuelt indtræder sådanne

omstændigheder. Selskabet skal følgelig råde over en vis tidsmargin, der sætter det i stand til om muligt at gennemføre flyvningen i sin helhed, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt. Den nævnte bestemmelse kan derimod ikke fortolkes således, at der stilles krav om, at de rimelige forholdsregler indebærer, at der generelt og ensartet indlægges en mindste tidsmargin, som uden forskel finder anvendelse på alle luftfartsselskaber i alle situationer, hvor usædvanlige omstændigheder opstår. Ved bedømmelsen af, om det transporterende luftfartsselskab har kapacitet til at gennemføre den planlagte flyvning fuldt ud under de nye vilkår som følge af disse omstændigheders opståen, skal det påses, at omfanget af den krævede tidsmargin ikke medfører en helt urimelig belastning for virksomheden på det relevante tidspunkt. Forordningens artikel 6, stk. 1, finder ikke anvendelse ved denne bedømmelse.

Sagens omkostninger

- ³⁸ 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 sagens omkostninger. 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 det transporterende luftfartsselskab, eftersom det i henhold til artikel 5, stk. 3,

i forordning nr. 261/2004 er forpligtet til at iværksætte alle rimelige forholdsregler til imødegåelse af usædvanlige omstændigheder, ved planlægningen af flyafgangen rimeligvis må tage hensyn til den risiko for forsinkelse, som er forbundet med, at der eventuelt indtræder sådanne omstændigheder. Selskabet skal følgelig råde over en vis tidsmargin, der sætter det i stand til om muligt at gennemføre flyvningen i sin helhed, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt. Den nævnte bestemmelse kan derimod ikke fortolkes således, at der stilles krav om, at de rimelige forholdsregler indebærer, at der generelt og ensartet indlægges en mindste tidsmargin, som uden forskel finder anvendelse på alle luftfartsselskaber i alle situationer, hvor usædvanlige omstændigheder opstår. Ved bedømmelsen af, om det transporterende luftfartsselskab har kapacitet til at gennemføre den planlagte flyvning fuldt ud under de nye vilkår som følge af disse omstændigheders opståen, skal det påses, at omfanget af den krævede tidsmargin ikke medfører en helt urimelig belastning for virksomheden på det relevante tidspunkt. Forordningens artikel 6, stk. 1, finder ikke anvendelse ved denne bedømmelse.

Underskrifter