



Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT

Y. BOT

fremsat den 19. april 2012¹

Sag C-22/11

**Finnair Oyj
mod
Timy Lassooy**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Korkein oikeus (Finland))

»Luftbefordring — forordning (EF) nr. 261/2004 — kompensation for passagerer ved boardingafvisning — begrebet »boardingafvisning« — udelukkelse fra kvalifikation som »boardingafvisning« — aflysning af en flyafgang som følge af strejke i afgangsstaten — omorganisering af senere flyafgange efter aflysningen — kompensationsret for passagerer på disse flyafgange«

1. Domstolen skal inden for rammerne af denne præjudicielle forelæggelse for første gang fortolke begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004². Denne bestemmelse definerer boardingafvisning som afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding på behørig vis, undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. helbreds- eller sikkerhedsmæssige årsager eller ufuldstændig rejselegitimation. Når en passager afvises mod sin vilje, har den pågældende i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 ret til en fast kompensation.

2. Baggrunden for nærværende sag er en sag mellem luftfartsselskabet Finnair Oyj og Timy Lassooy³. Sidstnævnte havde foretaget en reservation på flyafgangen Barcelona-Helsinki den 30. juli 2006 kl. 11:40. På grund af en strejke i lufthavnen i Barcelona (Spanien), der indledtes den 28. juli 2006, besluttede Finnair at omorganisere sine planlagte flyafgange den 28., 29. og 30. juli 2006 og afviste at lade Timy Lassooy boarde, idet selskabet gav de passagerer, som ikke havde kunnet boarde den ordinære flyafgang den 29. juli 2006 på grund af strejken, prioritet på den afgang, Tomy Lassooy skulle have været med. Tomy Lassooy har nu påberåbt sig artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 og har gjort gældende, at Finnair skal betale ham kompensation i overensstemmelse med denne bestemmelse.

3. Korkein oikeus (den finske højesteret) har derfor rejst spørgsmålet, om begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 alene omfatter boardingafvisning, der skyldes overbookning, eller om andre situationer ligeledes er omfattet, såsom boardingafvisning, som skyldes omorganisering af afgange, der sker som følge af usædvanlige omstændigheder.

1 — Originalsprog: fransk.

2 — Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11.2.2004 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).

3 — Herefter »Finnair«.

4. Den forelæggende ret ønsker i øvrigt oplyst, om det er udelukket at tale om »boardingafvisning« af andre grunde end dem, der er knyttet til passageren, bl.a. de grunde, som er knyttet til usædvanlige omstændigheder.

5. Jeg vil i dette forslag til afgørelse anføre grundene til, at jeg mener, at begrebet boardingafvisning ikke kun omfatter tilfælde af overbooking, men ligeledes andre grunde, såsom driftsmæssige årsager.

6. Dernæst vil jeg forklare, hvorfor artikel 2, litra j), og artikel 4 i forordning nr. 261/2004 efter min mening skal fortolkes således, at der ikke foreligger rimelige grunde til boardingafvisning, når der henvises til usædvanlige omstændigheder, idet kun boardingafvisning af passagerer af grunde, der er forbundet med disse passagerers individuelle situation, kan medføre, at afvisningen ikke kvalificeres som en »boardingafvisning«. Jeg vil ligeledes redegøre for grundene til, at jeg er af den opfattelse, at forordningens artikel 4, stk. 3, og artikel 5, stk. 3, skal fortolkes således, at et luftfartsselskab ikke kan påberåbe sig usædvanlige omstændigheder, der har haft indflydelse på en flyafgang, for at blive fritaget for sin forpligtelse til at betale kompensation til en passager, som luftfartsselskabet afviser at lade boarde en senere flyafgang, når denne afvisning er begrundet i en omorganisering af den pågældende flyafgang som følge af usædvanlige omstændigheder.

7. Endelig vil jeg redegøre for, hvorfor en sådan fortolkning efter min opfattelse ikke er i strid med ligebehandlingsprincippet.

I – Retsforskrifter

8. Det anføres i første betragtning til forordning nr. 261/2004, at handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bl.a. bør sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer.

9. Det anføres i 14. betragtning til forordningen, at de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser bør 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.

10. I henhold til ordlyden af denne forordnings artikel 2, litra j), forstås ved »»boardingafvisning«: afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i artikel 3, stk. 2, undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. helbreds- eller sikkerhedsmæssige årsager eller ufuldstændig rejselegitimation«.

11. Artikel 4 i forordning nr. 261/2004 er affattet således:

»1. Hvis et transporterende luftfartsselskab med rimelighed forventer at skulle nægte boarding, opfordrer det først til, at passagerer frivilligt giver afkald på deres reservation mod en modydelse, idet betingelserne herfor aftales mellem de pågældende passagerer og det transporterende luftfartsselskab. Frivillige bistås i overensstemmelse med artikel 8, og en sådan bistand ydes ud over den modydelse, der er nævnt i dette stykke.

2. Hvis der ikke melder sig et tilstrækkeligt antal frivillige til, at de resterende passagerer med reservationer kan komme med flyet, kan det transporterende luftfartsselskab afvise passagerer mod deres vilje.

3. Afvises passagerer mod deres vilje, skal det transporterende luftfartsselskab øjeblikkeligt yde dem kompensation i overensstemmelse med artikel 7 og bistå dem i overensstemmelse med artikel 8 og 9.«

12. I medfør af forordningens artikel 5, stk. 3, har et transporterende luftfartsselskab i tilfælde af en flyafgangs aflysning normalt ikke pligt til at udbetale kompensation, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldes, at usædvanlige omstændigheder indtrådte, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

13. Forordningens artikel 7, stk. 1, litra b), sammenholdt med samme forordnings artikel 4, fastsætter en fast kompensation på 400 EUR til de passagerer, som er blevet afvist fra boarding på alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km.

14. Artikel 8 og 9 i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med samme forordnings artikel 4, fastsætter en ret til refusion eller omlægning af rejsen såvel som en ret til forplejning og indkvartering for de passagerer, som er blevet afvist ved boarding.

II – De faktiske omstændigheder og hovedsagen

15. Som følge af en strejke blandt lufthavnspersonalet i Barcelona den 28. juli 2006 var det nødvendigt at aflyse Finnairs ordinære afgang fra Barcelona til Helsinki kl. 11:40. Finnair besluttede at omorganisere selskabets flyafgange, således at ventetiden ikke blev urimeligt lang for passagererne på den pågældende flyafgang.

16. Disse passagerers rejse blev således omlagt til flyafgangen til Helsinki (Finland) dagen efter den 29. juli 2006 kl. 11:40, såvel som til en flyafgang kl. 21:40 samme dag med et ekstra indsat fly. Denne omorganisering medførte, at en del af passagererne, som havde købt flybillet til flyafgangen den 29. juli 2006 kl. 11:40, måtte vente med at komme til Helsinki til den 30. juli 2006 med den ordinære flyafgang kl. 11:40 og kl. 21:40, hvor der ligeledes var indsat ekstra fly til lejligheden. Tilsvarende blev visse passagerer i lighed med Timy Lassooy, der havde købt deres billet til flyafgangen kl. 11:40 den 30. juli 2006, og som var mødt frem til boarding på behørig vis, fløjet til Helsinki med det ekstra indsatte fly kl. 21:40.

17. Idet Timy Lassooy fandt, at Finnair har afvist ham fra boarding som omhandlet i artikel 4 i forordning nr. 261/2004, anlagde han sag ved Helsingin käräjäoikeus (retten i første instans i Helsinki) med påstand om, at Finnair tilpligtes at betale ham den i forordningens artikel 7, stk. 1, litra b), omhandlede kompensation.

18. Ved afgørelse af 19. december 2008 forkastede Helsingin käräjäoikeus Timy Lassoos påstand med den begrundelse, at denne forordning kun omfatter kompensation til passagerer som følge af boardingafvisning i tilfælde af overbookning af økonomiske grunde. Denne ret vurderede, at artikel 4 i forordning nr. 261/2004 ikke fandt anvendelse, idet der var tale om en omorganisering af flyafgange. Retten lagde til grund, at Timy Lassoos fly var blevet aflyst, skønt denne flyafgang faktisk blev gennemført.

19. Timy Lassooy appellerede sagen til Helsingin hovioikeus (appellretten i Helsinki). Ved dom af 31. august 2009 fastslog retten, at Finnair mod Timy Lassoos vilje havde nægtet ham boarding. Retten lagde til grund, at flyet ikke var blevet aflyst, eftersom flyet lettede på det tidspunkt, der var angivet i Timy Lassoos reservationsbekræftelse, og at flynummeret var det samme som i reservationsbekræftelsen. Helsingin Hovioikeus fandt, at det af ordlyden af forordning nr. 261/2004 såvel som af forarbejderne kan udledes, at denne forordning ikke blot finder anvendelse ved overbookning, men ligeledes i visse tilfælde af boardingafvisning af driftsmæssige årsager. Finnair er således ikke fritaget fra at yde kompensation på grund af strejken og er forpligtet til at yde Timy Lassooy kompensation i overensstemmelse med forordningens artikel 7. Helsingin Hovioikeus ophævede afgørelsen af 19. december 2008 og pålagde Finnair at betale 400 EUR med rente.

20. Finnair har iværksat kassationsanke til prøvelse af denne afgørelse ved Korkein oikeus. Denne ret er i tvivl om fortolkningen af bestemmelserne i forordning nr. 261/2004. Den har derfor besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen flere præjudicielle spørgsmål.

III – De præjudicielle spørgsmål

21. Korkein oikeus har forelagt Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

- »1) Skal forordning nr. 261/2004 og herunder især artikel 4 fortolkes således, at dens anvendelse begrænser sig til tilfælde af boardingafvisning, der skyldes, at flyselskabet af økonomiske grunde har overbooket en afgang, eller finder forordningen også anvendelse ved andre grunde til boardingafvisning, f.eks. boardingafvisning af driftsmæssige grunde?
- 2) Skal bestemmelsen i artikel 2, litra j), [i forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at de deri omhandlede rimelige grunde kun kan være grunde, der skyldes passageren, eller kan en boardingafvisning være rimelig af andre grunde? Hvis forordningen skal fortolkes således, at boardingafvisning kan være rimelig af andre grunde end grunde, der skyldes passageren, skal forordningen da fortolkes således, at boardingafvisning også kan være rimelig på grund af en omorganisering af afgang, der sker som følge af de i forordningens 14. og 15. betragtning nævnte usædvanlige omstændigheder?
- 3) Skal forordning [nr. 261/2004] fortolkes således, at et luftfartsselskab i forbindelse med et fly, der er aflyst af usædvanlige omstændigheder i medfør af artikel 5, stk. 3, [heri], kan fritages fra sin pligt til at yde kompensation til passagerer på senere afgang med den begrundelse, at det ved at omorganisere de følgende afgang har forsøgt at sprede de negative virkninger af de usædvanlige omstændigheder – f.eks. en strejke – blandt en større mængde passagerer end passagererne på den aflyste afgang, så ventetiden ikke blev urimelig lang for nogen? Kan et luftfartsselskab med andre ord også påberåbe sig usædvanlige omstændigheder over for passagerer til senere flyafgange end den, der er direkte berørt af den pågældende omstændighed? Er der i denne forbindelse betydelig forskel på, om man vurderer passagerens stilling og ret til kompensation på grundlag af artikel 4, der vedrører boardingafvisning, eller artikel 5, der vedrører aflysning?»

IV – Stillingtagen

A – Indledende bemærkninger

22. For at kunne give den forelæggende ret et klart svar, mener jeg, at spørgsmålene kan anskues som følger.

23. Det første spørgsmål drejer sig om begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004. Nærmere bestemt ønsker den forelæggende ret oplyst, om denne bestemmelse skal fortolkes således, at dette begreb alene omfatter boardingafvisning, der skyldes overbooking, eller om begrebet ligeledes omfatter andre situationer, såsom boardingafvisning, som skyldes omorganisering af afgang.

24. Andet og tredje spørgsmål er efter min mening forbundne. Med disse to spørgsmål anmoder den forelæggende ret i realiteten Domstolen om at tage stilling til, hvilken indvirkning usædvanlige omstændigheder kan have på den kompensations- og bistandsordning, der er indført ved artikel 4 i forordning nr. 261/2004.

25. Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret således nærmere bestemt oplyst, om forordningens artikel 2, litra j), skal fortolkes sådan, at det alene er muligt at udelukke en afvisning fra kvalifikationen som »boardingafvisning« med henvisning til grunde, som er forbundet med passageren, der er blevet afvist, eller om andre grunde, såsom omorganisering af flyafgange på grund af usædvanlige omstændigheder, kan accepteres som grunde til en sådan udelukkelse.

26. Herefter vedrører første del af det tredje spørgsmål fra den forelæggende ret omfanget af virkningerne af aflysning af en flyafgang på grund af usædvanlige omstændigheder. Retten ønsker således nærmere bestemt oplyst, om fritagelsen fra forpligtelsen til at yde kompensation i tilfælde af aflysning af en flyafgang på grund af usædvanlige omstændigheder som de i forordningens artikel 5, stk. 3, omhandlede kan udstrækkes til at omfatte tilfælde af boardingafvisning på en senere flyafgang, når luftfartsselskabet begrunder denne afvisning med omorganisering af flyafgangen på grund af usædvanlige omstændigheder.

27. Endelig forstår jeg anden del af det tredje spørgsmål således, at den forelæggende ret ønsker oplyst, om der er tale om forskelsbehandling mellem de passagerer, hvis fly blev aflyst, og de passagerer, som blev nægtet boarding, for så vidt som de førstnævnte i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 ikke bliver kompenseret i tilfælde af usædvanlige omstændigheder, hvorimod de øvrige passagerer har ret til kompensation i henhold til forordningens artikel 4.

B – Om de præjudicielle spørgsmål

28. I forbindelse med fortolkningen af indholdet af begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 har Domstolen haft lejlighed til at udtale sig om rækkevidden af forordningens artikel 4, stk. 3, som bestemmer, at en passager, der mod sin vilje afvises ved boarding, skal kompenseres af luftfartsselskabet og modtage bistand i overensstemmelse med forordningens artikel 7-9.

29. Ifølge fast retspraksis skal der ved fortolkningen af en EU-retlig 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 af⁴.

30. Begrebet boardingafvisning er defineret i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 som »afvisning af passagerer på en flyvning, selv om de er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastlagt i artikel 3, stk. 2 [⁵], undtagen hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. helbreds- eller sikkerhedsmæssige årsager eller ufuldstændig rejselegitimation«.

31. Det er ikke muligt alene på grundlag af ordlyden af artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 at fastslå, om begrebet boardingafvisning kun omfatter tilfælde af overbooking. Det er således under hensyn til den sammenhæng, hvori bestemmelsen indgår, og til forordningens tilsigtede mål, at EU-lovgivers hensigt skal undersøges.

4 — Jf. dom af 19.11.2009, forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sturgeon m.fl., Sml. I, s. 10923, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis.

5 — Betingelserne er bl.a. følgende: Passagererne skal have en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang og skal være til stede med henblik på indcheckning som foreskrevet og på det tidspunkt, der forud og skriftligt er angivet af luftfartsselskabet, rejsearrangøren eller et autoriseret rejsebureau, eller, hvis der ikke er angivet noget tidspunkt, senest 35 minutter før den offentliggjorte afgangstid.

32. Den nævnte forordning erstatter forordning (EØF) nr. 295/91⁶. Europa-Kommissionen anførte således i sit forslag til forordningen⁷, at forordning nr. 295/91 stadig ikke fik luftfartsselskaberne til at afstå fra overdreven afvisning eller aflysning eller tilskyndede til at afbalancere de kommercielle fordele mod omkostningerne for passagererne. Alt for mange passagerer ville således også i fremtiden lide under disse former for praksis⁸.

33. Med vedtagelsen af forordning nr. 261/2004 var det den udtalte målsætning at lukke hullerne i forordning nr. 295/91 og at mindske hyppigheden af praksis med boardingafvisning ved at tilskynde luftfartsselskaberne til at finde passagerer, der frivilligt vil opgive deres reservationer til gengæld for modbydelser, i stedet for at afvise passagerer fra boarding⁹.

34. Det er således regler, der er strenge og afskrækkende over for luftfartsselskaberne, som EU-lovgiver har ønsket at gennemføre med forordning nr. 261/2004.

35. For at give disse regler fuld virkning skal begrebet boardingafvisning fortolkes vidt og ikke begrænses til overbooking. Dette fremgår klart af forarbejderne til forordningen. Ifølge EU-lovgiver er der nemlig to grunde til boardingafvisning. For det første kan der være tale om overførsel af passagerer til en senere flyafgang, idet disse passagerer ikke kan komme med den flyafgang, de oprindeligt havde reservationer til på grund af driftsmæssige problemer, eksempelvis forsinket ankomst eller aflysning af flyforbindelser eller erstatning af større fly med mekaniske problemer med mindre fly. De passagerer, der således overføres, skaber følgelig et uventet behov for pladser, til tider i en sådan grad, at passagerer på den senere flyafgang afvises fra boarding. Den anden grund er det såkaldte »no show«, som medfører en praksis med overbooking¹⁰.

36. Nødvendigheden af at fortolke begrebet boardingafvisning vidt følger ligeledes af formålet med forordning nr. 261/2004. Det bemærkes, at forordningen faktisk sigter på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, og at boardingafvisning forårsager alvorlige problemer og gener for disse passagerer¹¹. I denne henseende har Domstolen i dommen i sagen *Sturgeon m.fl.* fastslået, at de bestemmelser, der tillægger passagerer rettigheder, herunder retten til kompensation, skal fortolkes vidt¹².

37. Såfremt det blev accepteret, at kun tilfælde af overbooking skulle være omfattet af begrebet boardingafvisning, ville det medføre, at passagerer i samme situation som *Timy Lassooy* ville blive frataget enhver form for beskyttelse.

38. Det bemærkes, at *Timy Lassooy* i hovedsagen faktisk var mødt frem til boarding på behørig vis, hvor han blev afvist som følge af Finnairs beslutning om at omorganisere selskabets flyafgange og prioritere de passagerer, hvis flyafgang var blevet aflyst to dage tidligere på grund af en strejke. Den flyafgang, som *Timy Lassooy* havde en reservation til, blev gennemført til tiden og på den planlagte dag.

6 — Rådets forordning af 4.2.1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking (EFT L 36, s. 5).

7 — Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, forelagt af Kommissionen den 21.12.2001 (KOM(2001) endelig).

8 — Jf. punkt 5 i begrundelsen.

9 — Jf. meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet af 25.3.2003 i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit, vedrørende Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser (SEK/2003/0361 endelig, s. 2).

10 — Jf. punkt 7-9 i begrundelsen til forslaget til forordningen, nævnt ovenfor i fodnote 7.

11 — Jf. første og anden betragtning til forordningen.

12 — Jf. nævnte doms præmis 45 og den deri nævnte retspraksis.

39. Hvis man antager, at afvisningen af Timy Lassooy ikke var boardingafvisning, ville han hverken kunne påberåbe sig bestemmelserne vedrørende aflysning eller bestemmelserne vedrørende forsinkelse i henhold til artikel 4 i forordning nr. 261/2004. En passager, som befinder sig i en situation svarende til Timy Lassooy, fordi luftfartsselskabet ensidigt har truffet en beslutning om at omorganisere sine flyafgange, ville følgelig ikke være omfattet af anvendelsesområdet for nogen af de kategorier, hvori der er fastsat beskyttende foranstaltninger for passagerer, som oplever alvorlige problemer og gener. Luftfartsselskabet ville ikke alene ikke være forpligtet til at kompensere passageren for den forårsagede skade, men ville endvidere og frem for alt ikke være forpligtet til at yde bistand, dvs. at opfylde passagerernes umiddelbare behov på stedet. Passageren ville være overladt til sin skæbne, hvilket er i fuldstændig strid med forordningens formål, som jeg minder om er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer.

40. Det kan desuden ligeledes have den konsekvens, at visse luftfartsselskaber fristes til at omgå bestemmelserne i forordning nr. 261/2004 og unddrage sig deres forpligtelser i strid med EU-lovgivers vilje, som netop har anset det for nødvendigt at styrke passagerernes rettigheder¹³. Det ville således være let for disse selskaber at undskylde sig med en omorganisering af deres flyafgange eller alle andre grunde end overbooking for at afvise en passager ved boarding og undgå at betale compensation eller at sørge for forplejning og indkvartering.

41. På grundlag af alle disse forhold er det min opfattelse, at artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at begrebet boardingafvisning ikke blot omfatter tilfælde af overbooking, men ligeledes andre grunde, såsom driftsmæssige grunde.

42. Selv om begrebet boardingafvisning efter min mening ikke kun omfatter tilfælde af overbooking, bør det nu undersøges, om en situation som den, Timy Lassooy befinder sig i, kan anses for ikke at være omfattet af kvalifikationen som »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 af grunde, der er forbundet med en omorganisering af flyafgange, som følger af usædvanlige omstændigheder.

43. Finnair har nemlig gjort gældende, at de grunde, som førte til afvisningen af at lade Timy Lassooy boarde den flyafgang, som han havde en reservation til, udgjorde rimelige grunde til boardingafvisning, da disse grunde vedrørte sundhed eller sikkerhed i overensstemmelse med denne bestemmelse. Finnair har ligeledes gjort gældende, at eftersom forordning nr. 261/2004 foreskriver en begrænsning af ansvaret for luftfartsselskabet i tilfælde af usædvanlige omstændigheder, som det ikke kunne have undgået, var boardingafvisningen af Timy Lassooy berettiget. Den forelæggende ret har for sin del rejst spørgsmålet, om de rimelige grunde til boardingafvisning udelukkende er knyttet til de passagerer, som er blevet boardingafvist.

44. Selv om det er korrekt, at anvendelsen af adverbiet »som f.eks.« i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 viser, at listen over grunde, som bevirker, at situationen ikke kvalificeres som »boardingafvisning«, ikke er udtømmende, mener jeg ikke desto mindre, at disse grunde skal anses for begrænset til kun at omfatte grunde, som er forbundet med passagerernes individuelle situation.

45. Boardingafvisning af rimelige grunde som omhandlet i bestemmelsen betyder nemlig, at den berørte passager udelukkes fra enhver mulighed for compensation og bistand. Da der således er tale om en undtagelse til de beskyttelsesregler, der er indført ved forordningen for at sikre bistand til passagererne, bør den fortolkes indskrænkende i overensstemmelse med Domstolens faste praksis¹⁴.

13 — Jf. fjerde betragtning til denne forordning.

14 — Jf. dom af 13.12.2001, sag C-481/99, Heiningen, Sml. I, s. 9945, præmis 31. Jf. ligeledes dom af 22.12.2008, sag C-549/07, Wallentin-Hermann, Sml. I, s. 11061, præmis 17 og den deri nævnte retspraksis.

46. Det særlige ved boardingafvisning er, at den vedrører passageren og ikke selve flyafgangen. Det kan naturligvis ske, at flere passagerer bliver afvist fra boarding på samme flyafgang. I modsætning til tilfælde af aflysning eller forsinkelse påvirker boardingafvisning imidlertid ikke alle passagerer på samme måde. Det er en individuel foranstaltning, som luftfartsselskabet anvender vilkårligt over for en passager, som imidlertid har opfyldt alle de påkrævede betingelser for boarding.

47. Denne individuelle foranstaltning mister først sin vilkårlige karakter, når en passager selv begår en fejl, eksempelvis ved at fremvise ugyldige identitetspapirer, eller såfremt denne ved sin opførsel bringer flysikkerheden og/eller de øvrige passagerer i fare, f.eks. fordi den pågældende er beruset eller udviser voldelig adfærd. Efter min mening er det i disse tilfælde, fordi beslutningen om ikke at lade passageren boarde kan tilskrives passageren, at artikel 4 i forordning nr. 261/2004 ikke finder anvendelse, og at den pågældende passager derfor hverken kan kræve kompensation eller forplejning og indkvartering.

48. Derimod mener jeg, henset til forordningens formål, som er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, at en beslutning om boardingafvisning, som er støttet på grunde, der er helt uafhængige af de berørte passagerer, ikke kan medføre, at disse passagerer fratages enhver form for beskyttelse. Som allerede anført i punkt 37-40 i dette forslag til afgørelse, vil en udelukkelse af at kvalificere en situation, som den Timy Lassooy befinder sig i, som »boardingafvisning« få den konsekvens, at han fratages enhver ret til kompensation og til forplejning og indkvartering.

49. Den omstændighed, at der indtræder usædvanlige omstændigheder, der medfører, at luftfartsselskabet må omorganisere sine flyafgange, således som det er tilfældet i denne sag, har efter min mening ingen betydning for denne bedømmelse.

50. Først og fremmest bemærkes, at begrebet usædvanlige omstændigheder skal fortolkes snævert, for så vidt som det har til formål at begrænse eller endog at udelukke luftfartsselskabets ansvar, når den pågældende begivenhed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet¹⁵.

51. Videre bemærkes, at det fremgår af 15. betragtning til forordning nr. 261/2004, at 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*

[¹⁶] af en eller flere flyafgange«. EU-lovgiver har helt åbenlyst ikke fastsat bestemmelse om, at undskyldningen om usædvanlige omstændigheder skulle kunne påberåbes af luftfartsselskabet i tilfælde af boardingafvisning. I denne henseende bemærkes, således som den finske regering med rette har gjort gældende, at selv i tilfælde af aflysning eller forsinkelse som følge af usædvanlige omstændigheder har passageren ret til omorganisering af rejsen og til forplejning og indkvartering i henhold til forordningens artikel 5 og 6. Derimod har EU-lovgiver ikke fastsat noget tilsvarende for passagerer, som bliver boardingafvist. Som nævnt ovenfor er den berørte passager frataget enhver form for ret til forplejning, indkvartering og bistand, når den pågældendes situation ikke er omfattet af anvendelsesområdet for forordningens artikel 4. Dette bekræfter efter min opfattelse, at EU-lovgiver ikke har tilsigtet, at en situation skulle falde uden for kvalifikationen »boardingafvisning« af grunde, der er forbundet med usædvanlige omstændigheder.

15 — Jf. 14. betragtning til forordning nr. 261/2004.

16 — Min fremhævelse.

52. Samme betragtninger gør sig efter min opfattelse gældende for så vidt angår muligheden for at udvide fritagelsen fra pligten til at yde kompensation i tilfælde af aflysning af en flyafgang på grund af usædvanlige omstændigheder til at omfatte tilfælde af boardingafvisning på en senere flyafgang, når luftfartsselskabet begrundet denne afvisning med omorganisering af flyafgangen på grund af usædvanlige omstændigheder.

53. Det skal i øvrigt tilføjes, at det af 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 fremgår, at det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, angår *et bestemt fly en bestemt dag*¹⁷. I den foreliggende sag berørte de usædvanlige omstændigheder, nemlig en strejke blandt lufthavnspersonalet, kun flyafgangen den 28. juli 2006 kl. 11:40, idet kun denne afgang blev aflyst. Selv om disse omstændigheder faktisk umuliggjorde denne flyafgang, idet Finnair ikke havde nogen kontrol over de begivenheder, som indtrådte i lufthavnen i Barcelona, forholder det sig anderledes for så vidt angår flyafgangene den 29. og 30. juli 2006, eftersom Finnair frit kunne prioritere passagererne fra flyafgangen den 28. juli 2006 eller undlade at foretage en sådan prioritering. Strejken i lufthavnen i Barcelona bevirkede på ingen måde, at Finnair var tvunget til at afvise Timy Lassooy fra boarding to dage efter den aflyste flyafgang.

54. Finnair traf selv beslutningen om at omorganisere flyafgangene, og en sådan beslutning kan ikke medføre, at den passager, som var mødt frem til boarding på behørig vis, fratages enhver form for beskyttelse.

55. Det er ganske vist korrekt, at strejken i lufthavnen ikke kan tilskrives Finnair. Som det imidlertid fremgår af forarbejderne til forordning nr. 261/2004, tilsigter kompensations- og bistandsordningen for passagerer, som EU-lovgiver har indført, først og fremmest at beskytte passagererne. Lovgiver valgte således en simpel løsning, hvorefter det selskab, der står for flyvningen, har ansvar for alle forpligtelser vedrørende ordningen. Det er den løsning, som er mest praktisk, idet det selskab, der står for flyvningen, råder over personale og repræsentanter i lufthavnen for at kunne hjælpe passagererne. Det er et direkte og simpelt system og derfor enkelt for passagererne at forstå¹⁸.

56. Hvis luftfartsselskabet er af den opfattelse, at det ikke bør lide tab som følge af en strejke i lufthavnen, har det i henhold til artikel 13 i forordning nr. 261/2004 ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den nationale lovgivning, der finder anvendelse.

57. Mod en sådan fortolkning kan indvendes, at den passager, der på grund af usædvanlige omstændigheder nægtes boarding af luftfartsselskabet, således som det er tilfældet i den foreliggende sag, befinder sig i en mere favorabel position end den passager, hvis flyafgang er blevet aflyst eller forsinket på grund af sådanne omstændigheder, for så vidt som den førstnævnte får kompensation, men ikke den sidstnævnte. Ifølge den finske regering kan dette være i strid med ligebehandlingsprincippet.

58. Det følger af fast retspraksis, at princippet om forbud mod forskelsbehandling eller ikke-diskrimination indebærer, at ensartede situationer ikke må behandles forskelligt, og forskellige situationer ikke behandles ens, medmindre en sådan behandling er objektivt begrundet¹⁹. I modsætning til, hvad den finske regering²⁰ har gjort gældende, mener jeg ikke, at de passagerer, der bliver udsat for aflysning eller forsinkelser af en flyafgang, befinder sig i samme situation som de passagerer, luftfartsselskabet har nægtet boarding.

17 — Ibidem.

18 — Jf. meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet af 25.3.2003, nævnt ovenfor i fodnote 9, s. 3.

19 — Jf. dom af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403, præmis 95.

20 — Jf. indlæggets punkt 24.

59. Som anført i punkt 46 i dette forslag til afgørelse, berører boardingafvisning nemlig ikke alle passagerer på en flyafgang, men en eller flere passagerer, som dog er fremmødt til boarding på behørig vis. Ved luftfartsselskabets ene vilkårlige beslutning vil den passager, som blev afvist fra boarding, ikke være ombord på den flyafgang, som den pågældende havde en reservation til, en flyafgang, som bliver gennemført i overensstemmelse med luftfartsselskabets planlagte program. Det forholder sig anderledes i tilfælde af aflysning eller forsinkelse af flyafgange, da alle passagererne i sådanne tilfælde berøres og påvirkes på samme måde.

60. Når aflysning eller forsinkelse af en flyafgang skyldes usædvanlige omstændigheder, har luftfartsselskabet ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, for så vidt som selskabet ikke havde nogen kontrol over begivenhederne²¹. Idet de problemer og gener, som passagererne er udsat for, ikke er selskabets ansvar, skal der ikke udbetales kompensation, da den har en præventiv funktion²².

61. Dette er omvendt ikke tilfældet, når passageren er blevet boardingafvist, således som det er tilfældet i den foreliggende sag, efter at luftfartsselskabet har besluttet at omorganisere flyafgange som følge af usædvanlige omstændigheder. Ved denne ene beslutning pådrager luftfartsselskabet en eller flere helt tilfældigt udvalgte passagerer problemer og gener. Af denne grund, fordi skaden kan tilskrives luftfartsselskabet, skal der udbetales kompensation for at afskrække selskabet fra at gøre brug af en sådan praksis og for at fremme fremgangsmåden med opfordring til, at passagerer frivilligt giver afkald på deres reservation i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i forordning nr. 261/2004.

62. Som følge heraf og under hensyn til alle disse omstændigheder mener jeg, at forordningens artikel 2, litra j), og artikel 4 skal fortolkes således, at der ikke foreligger rimelige grunde til boardingafvisning, når der henvises til usædvanlige omstændigheder, idet kun boardingafvisning af passagerer af grunde, der er forbundet med disse passagerers individuelle situation, kan bevirke, at denne afvisning ikke kan kvalificeres som en boardingafvisning.

63. Endvidere skal forordningens artikel 4, stk. 3, og artikel 5, stk. 3, fortolkes således, at et luftfartsselskab ikke kan påberåbe sig usædvanlige omstændigheder, der har haft indflydelse på en flyafgang, til støtte for en fritagelse for pligten til at udbetale kompensation til en passager, som luftfartsselskabet har nægtet boarding på en senere flyafgang, når denne afvisning er begrundet i en omorganisering af den pågældende flyvning som følge af usædvanlige omstændigheder.

64. En sådan fortolkning er ikke i strid med ligebehandlingsprincippet.

V – Forslag til afgørelse

65. På baggrund af de anførte betragtninger foreslår jeg Domstolen at besvare Korkein oikeus' anmodning om præjudiciel afgørelse således:

- »1) Artikel 2, litra j), 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 boardingafvisning ikke kun omfatter tilfælde af overbookning, men ligeledes andre grunde, såsom driftsmæssige grunde.

21 — Jf. Wallentin-Hermann-dommen, præmis 23, og dommen i sagen Sturgeon m.fl., præmis 67.

22 — Jf. meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet af 25.3.2003, nævnt i fodnote 9, s. 3.

- 2) Artikel 2, litra j), og artikel 4 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at der ikke er rimelige grunde til boardingafvisning, når der henvises til usædvanlige omstændigheder, idet kun boardingafvisning af passagerer af grunde, der er forbundet med disse passagerers individuelle situation, kan medføre, at afvisningen ikke kan kvalificeres som en boardingafvisning.

Forordningens artikel 4, stk. 3, og artikel 5, stk. 3, skal fortolkes således, at et luftfartsselskab ikke kan påberåbe sig usædvanlige omstændigheder, der har haft indflydelse på en flyafgang, til støtte for en fritagelse for pligten til at udbetale kompensation til en flypassager, som luftfartsselskabet har afvist fra boarding på en senere flyafgang, når denne afvisning er begrundet i en omorganisering af den pågældende flyafgang som følge af usædvanlige omstændigheder.

En sådan fortolkning er ikke i strid med ligebehandlingsprincippet.«