



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

4. oktober 2012 *

»Luftfart — forordning (EF) nr. 261/2004 — kompensation til passagerer ved boardingafvisning — begrebet »boardingafvisning« — ikke omfattet af kvalifikationen »boardingafvisning« — aflysning af en flyvning på grund af strejke i afgangslufthavnen — omorganisering af de flyvninger, som efterfulgte den aflyste flyvning — ret til kompensation til passagererne på disse flyvninger«

I sag C-22/11,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Korkein oikeus (Finland) ved afgørelse af 13. januar 2011, indgået til Domstolen den 17. januar 2011, i sagen:

Finnair Oyj

mod

Timy Lassooy,

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, K. Lenaerts, og dommerne J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz og D. Šváby (refererende dommer),

generaladvokat: Y. Bot

justitssekretær: fuldmægtig C. Strömholm,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 1. marts 2012,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Finnair Oyj ved asianajaja T. Väättäinen
- Timy Lassooy ved kuluttaja-asiamies M. Wilska og P. Hannula samt ved lakimiehet J. Suurla
- den finske regering ved H. Leppo, som befuldmægtiget
- den franske regering ved G. de Bergues og M. Perrot, som befuldmægtigede
- den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato G. Aiello

* Processprog: finsk.

— den østrigske regering ved A. Posch, som befuldmægtiget

— den polske regering ved M. Szpunar, som befuldmægtiget

— Europa-Kommissionen ved I. Koskinen og K. Simonsson, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 19. april 2012, afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 2, litra j), artikel 4 og 5 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 indgivet under en tvist mellem luftfartsselskabet Finnair Oyj (herefter »Finnair«) og Timy Lassooy som følge af selskabets afvisning af at kompensere ham efter at have nægtet ham boarding på en flyvning fra Barcelona (Spanien) til Helsinki (Finland) den 30. juli 2006.

Retsforskrifter

Forordning (EØF) nr. 295/91

- 3 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), som var gældende indtil den 16. februar 2005, bestemte i artikel 1:

»De i denne forordning fastsatte fælles minimumsregler gælder, hvis passagerer på grund af overbookning nægtes tilladelse til at gå om bord i et rutefly, hvortil de har gyldig billet og bekræftet reservation, og som afgår fra en lufthavn beliggende på et område i en medlemsstat, hvor traktaten gælder, uanset i hvilken stat luftfartsselskabet har hjemsted, passagerernes nationalitet og bestemmelsesstedet.«

Forordning nr. 261/2004

- 4 1., 3., 4., 9., 10., 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 lyder 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.
- [...]
- (3) Selv om [forordning nr. 295/91] 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.

[...]

- (9) Antallet af passagerer, der afvises mod deres vilje, bør reduceres ved at kræve, dels at luftfartsselskaberne i stedet for at afvise passagerer opfordrer dem til frivilligt at give afkald på deres reservation, mod en form for modydelse, og dels at der ydes fuld kompensation til dem, der i sidste ende afvises.

- (10) Passagerer, som afvises mod deres vilje, bør kunne aflyse deres flyvning og få billetprisen refunderet eller fortsætte flyvningen under tilfredsstillende forhold, og der bør sørges for dem på passende måde, mens de venter på en senere afgang.

[...]

- (14) Ligesom under Montrealkonventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

- (15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«

5 Artikel 2 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Definitioner« bestemmer:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

- j) »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

[...]«

6 Nævnte forordnings artikel 3 med overskriften »Anvendelsesområde« bestemmer i stk. 2:

»Stk. 1 gælder, såfremt passagererne:

- a) medmindre flyvningen aflyses som omhandlet i artikel 5, har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang og er til stede ved indcheckningen

— som foreskrevet og på det tidspunkt, der forud og skriftligt (herunder ved hjælp af elektroniske midler) er angivet af luftfartsselskabet, rejsearrangøren eller et autoriseret rejsebureau

eller, hvis der ikke er angivet noget tidspunkt

— senest 45 minutter før den offentliggjorte afgangstid, eller

[...]«

- 7 Samme forordnings artikel 4 med overskriften »Boardingafvisning« har følgende ordlyd:

»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.«

- 8 Artikel 5 i forordning nr. 261/2004 med overskriften »Aflysning« bestemmer i stk. 3:

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

- 9 Artikel 7 i forordning nr. 261/2004, med overskriften »Kompensationsret«, bestemmer i stk. 1:

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

[...]

- b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km

[...]«

- 10 Artikel 8 og 9 i nævnte forordning, sammenholdt med samme forordnings artikel 4, fastsætter en ret for passagererne til refusion eller omlægning af rejsen såvel som en ret til forplejning og indkvartering for de passagerer, som er blevet afvist ved boarding.

- 11 Samme forordnings artikel 13 med overskriften »Ret til at søge erstatning« bestemmer:

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

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 12 Som følge af en strejke blandt lufthavnspersonalet i lufthavnen i Barcelona den 28. juli 2006 var det nødvendigt at aflyse Finnairs ordinære afgang fra Barcelona til Helsinki kl. 11:40. For at ventetiden ikke blev urimeligt lang for passagererne på den pågældende flyafgang besluttede Finnair at omorganisere de flyafgange, der fulgte efter denne afgang.
- 13 Passagererne på nævnte afgang blev således transporteret til Helsinki med et fly med afgang samme tidspunkt dagen efter, den 29. juli 2006, såvel som med et andet fly med afgang kl. 21:40 samme dag, som var chartret specielt til dette formål. Denne omorganisering medførte, at en del af de passagerer, som havde købt billet til flyafgangen den 29. juli 2006 kl. 11:40, måtte vente til den 30. juli 2006 med at blive transporteret til Helsinki med det ordinære fly med afgang kl. 11:40 og med et fly med afgang kl. 21:40, som var chartret til lejligheden. Tilsvarende blev visse passagerer, som Timy Lassooy, der havde købt billet til flyafgangen kl. 11:40 den 30. juli 2006, og som var mødt frem til boarding på behørig vis, transporteret til Helsinki med det ekstra indsatte fly med afgang samme dag kl. 21:40.
- 14 Timy Lassooy var af den opfattelse, at Finnair uden gyldig grund havde afvist ham fra boarding, som omhandlet i artikel 4 i forordning nr. 261/2004, og anlagde sag ved Helsingin käräjäoikeus (retten i første instans i Helsinki) med påstand om, at Finnair blev tilpligtet at betale ham den i forordningens artikel 7, stk. 1, litra b), nævnte compensation. Ved dom af 19. december 2008 forkastede denne ret Timy Lassooy's påstand om compensation, idet retten fandt, at nævnte forordning kun omfatter compensation som følge af boardingafvisning i tilfælde af overbookning af økonomiske grunde. Nævnte ret var af den opfattelse, at artikel 4 i forordning nr. 261/2004 ikke fandt anvendelse i det foreliggende tilfælde, for så vidt som luftfartsselskabet havde foretaget en omorganisering af sine flyafgange som følge af en strejke i lufthavnen i Barcelona, som var en usædvanlig omstændighed, med hensyn til hvilken Finnair havde truffet alle de forholdsregler, som kunne kræves af selskabet.
- 15 Ved dom af 31. august 2009 annullerede Helsingin hovioikeus (appelleretten i Helsinki) den af Helsingin käräjäoikeus afsagte dom og pålagde Finnair at betale Timy Lassooy et beløb på 400 EUR. Appelleretten fastslog i denne forbindelse, at forordning nr. 261/2004 ikke blot finder anvendelse i tilfælde af overbookning, men ligeledes i visse tilfælde af boardingafvisning af driftsmæssige årsager, og udelukkede således, at luftfartsselskabet kan fritages fra sin forpligtelse til at yde compensation på grund af en strejke.
- 16 I forbindelse med Finnairs appel til Korkein oikeus (den finske højesteret) er denne ret i tvivl om rækkevidden af forpligtelsen til at yde compensation til de passagerer, som har været genstand for en »boardingafvisning«, jf. artikel 4 i forordning nr. 261/2004, om de grunde, der kan berettigge en »boardingafvisning«, jf. denne forordnings artikel 2, litra j), og om et luftfartsselskabs mulighed for at påberåbe sig usædvanlige omstændigheder, jf. samme forordnings artikel 5, stk. 3, for så vidt angår flyvninger, der følger efter den flyvning, som er blevet aflyst på grund af sådanne omstændigheder.
- 17 På denne baggrund har Korkein oikeus besluttet at udsætte sagen og at forelægge 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, 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 flyafgang 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?»

Om de præjudicielle spørgsmål

Om det første spørgsmål

- 18 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), og artikel 4 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det udelukkende omfatter boardingafvisninger, der skyldes tilfælde af overbookning, eller om det ligeledes finder anvendelse på boardingafvisninger af andre grunde, såsom driftsmæssige grunde.
- 19 Det skal konstateres, at artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004, som definerer begrebet »boardingafvisning«, ikke efter sin ordlyd forbinder en sådan afvisning med et tilfælde af »overbookning« af den pågældende flyvning foretaget af flyselskabet af økonomiske grunde.
- 20 Hvad angår den sammenhæng, hvori den nævnte bestemmelse indgår, og de formål, der forfølges med den lovgivning, som den er en del af, fremgår det ikke blot af tredje, fjerde, niende og tiende betragtning til forordning nr. 261/2004, men ligeledes af forarbejderne hertil og navnlig af forslaget 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 for De Europæiske Fællesskaber den 21. december 2001 (KOM(2001) 784 endelig), at EU-lovgiver med vedtagelsen af denne forordning har ønsket at reducere antallet af passagerer, der afvises mod deres vilje, som på daværende tidspunkt var alt for højt, ved at udfylde lakunerne i forordning nr. 295/91, som i henhold til dennes artikel 1 begrænsede sig til at fastsætte fælles minimumsregler gældende for passagerer, som blev nægtet tilladelse til at gå om bord i et overbooket rutefly.
- 21 Det er i denne sammenhæng, at nævnte lovgiver ved artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 i definitionen af »boardingafvisning« har udeladt enhver henvisning til grunden til, at et luftfartsselskab afviser en passager.
- 22 EU-lovgiver har herved udvidet rækkevidden af nævnte definition ud over det ene tilfælde med afvisning på grund af overbookning, som tidligere var omhandlet i artikel 1 i forordning nr. 295/91, og givet den en vid betydning, som omfatter samtlige de tilfælde, hvor et luftfartsselskab afviser en passager.

- 23 Denne fortolkning underbygges af konstateringen af, at en begrænsning af rækkevidden af begrebet »boardingafvisning« alene til tilfælde af overbookning i praksis ville føre til en væsentlig nedsættelse af den beskyttelse, som gives passagerer i henhold til forordning nr. 261/2004, og følgelig ville være i strid med forordningens formål, nævnt i første betragtning hertil, som er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, hvilket begrundes en vid fortolkning af disses rettigheder (jf. i denne retning dom af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403, præmis 69, og af 22.12.2008, sag C-549/07, Wallentin-Hermann, Sml. I, s. 11061, præmis 18).
- 24 Som generaladvokaten har anført i punkt 37 i forslaget til afgørelse, ville en anerkendelse af, at kun tilfælde af overbookning skulle være omfattet af begrebet »boardingafvisning«, medføre, at passagerer, der, som sagsøgeren i hovedsagen, befinder sig i en situation, som, i lighed med et tilfælde af overbookning af økonomiske grunde, ikke kan tilskrives dem, ville blive frataget enhver form for beskyttelse derved, at de ville blive frataget muligheden for at påberåbe sig artikel 4 i forordning nr. 261/2004, som i stk. 3 henviser til bestemmelserne i denne forordning vedrørende retten til kompensation, refusion eller omlægning af rejsen samt retten til forplejning og indkvartering som fastsat i samme forordnings artikel 7-9.
- 25 Følgelig skal et luftfartsselskabs afvisning af en passager, der er mødt frem til boarding på de betingelser, der er fastsat i artikel 3, stk. 2, i forordning nr. 261/2004, og som er begrundet i en omorganisering af de fly, som er chartret af dette luftfartsselskab, kvalificeres som en »boardingafvisning« som omhandlet i denne forordnings artikel 2, litra j).
- 26 Henset til det ovenfor anførte skal det første spørgsmål besvares med, at begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), og artikel 4 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det ikke kun omfatter boardingafvisninger, som skyldes tilfælde af overbookning, men ligeledes boardingafvisninger af andre grunde, såsom driftsmæssige grunde.

Om det andet og det tredje spørgsmål

- 27 Med det andet og det tredje spørgsmål, som skal undersøges samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om det forhold, at der indtræffer »usædvanlige omstændigheder«, som medfører, at et luftfartsselskab omorganiserer de flyvninger, som følger efter disse omstændigheders indtræden, kan begrunde »boardingafvisning« af en passager på en af disse efterfølgende flyvninger og kan fritage dette luftfartsselskab fra dets forpligtelse til at yde kompensation, jf. artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, til en passager, som bliver nægtet boarding på et af disse fly, som er chartret efter nævnte omstændigheder.
- 28 For det første ønsker den forelæggende ret oplyst, om kvalifikationen »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 kun kan udelukkes af grunde, som har sammenhæng med passagererne som sådanne, eller om andre grunde end disse, som navnlig vedrører et luftfartsselskabs omorganisering af dets flyvninger som følge af »usædvanlige omstændigheder«, som har berørt det, ligeledes kan være til hinder for en sådan kvalifikation.
- 29 I denne forbindelse bemærkes, at nævnte artikel 2, litra j), udelukker kvalifikationen »boardingafvisning« i to tilfælde af grunde. Det første tilfælde vedrører den omstændighed, at den passager, som er mødt frem til boarding, ikke overholder de betingelser, der er fastsat i denne forordnings artikel 3, stk. 2. Det andet tilfælde vedrører de tilfælde, hvor der er rimelige grunde til afvisningen, »som f.eks. helbreds- eller sikkerhedsmæssige årsager eller ufuldstændig rejelegitimation«.

- 30 Det første tilfælde vedrører ikke hovedsagen. Hvad angår det andet tilfælde bemærkes, at ingen af de grunde, der er udtrykkeligt nævnt i nævnte artikel 2, litra j), er relevante i hovedsagen. Med anvendelsen af adverbiet »f.eks.« har EU-lovgiver imidlertid haft til hensigt at opstille en ikke-udtømmende liste over de tilfælde, hvor en boardingafvisning kan være rimeligt begrundet.
- 31 Det kan imidlertid ikke udledes af en sådan formulering, at boardingafvisninger af driftsmæssige årsager, såsom den i hovedsagen foreliggende, skal anses for at være rimeligt begrundede.
- 32 Situationen i hovedsagen kan nemlig sammenlignes med en boardingafvisning på grund af en »oprindelig« overbookning, eftersom luftfartsselskabet havde foretaget en ny fordeling af sagsøgerens plads med henblik på at transportere andre passagerer, og eftersom luftfartsselskabet således selv har foretaget et valg mellem flere passagerer, som skulle transporteres.
- 33 Denne nye fordeling blev ganske vist foretaget for at forhindre, at de passagerer, der var berørt af de flyvninger, som var blevet aflyst på grund af usædvanlige omstændigheder, skulle udsættes for en urimelig lang ventetid. Nævnte begrundelse kan imidlertid ikke sammenlignes med de begrundelser, der udtrykkeligt er nævnt i artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004, idet denne begrundelse på ingen måde kan tilskrives den passager, som blev nægtet boarding.
- 34 Det kan ikke antages, at et luftfartsselskab ved at påberåbe sig andre passagerers interesse i at blive transporteret inden for en rimelig frist kan udvide de tilfælde, hvor det er berettiget til med føje at afvise en passager, betydeligt. Dette ville nødvendigvis betyde, at en sådan passager fratages enhver beskyttelse, hvilket ville stride mod formålet med forordning nr. 261/2004, som er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer gennem en vid fortolkning af deres rettigheder.
- 35 For det andet har den forelæggende ret forespurgt Domstolen, om det er muligt for et luftfartsselskab at blive fritaget fra dets forpligtelse til at yde kompensation for »boardingafvisning«, jf. artikel 4, stk. 3, og artikel 7 i forordning nr. 261/2004, med den begrundelse, at nævnte afvisning er begrundet i en omorganisering af dette selskabs flyvninger som følge af, at der indtraf »usædvanlige omstændigheder«.
- 36 I denne forbindelse bemærkes, at i modsætning til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 fastsætter denne forordnings artikel 2, litra j), og artikel 4, ikke i tilfælde af »boardingafvisning« på grund af »usædvanlige omstændigheder«, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, bestemmelse om, at et luftfartsselskab fritages fra dets forpligtelse til at yde kompensation til de passagerer, der afvises mod deres vilje (jf. analogt dommen i sagen IATA og ELFAA, præmis 37). Deraf følger, at EU-lovgiver ikke har tilsigtet, at nævnte kompensation skal kunne udelukkes af grunde, der er forbundet med, at der indtræffer »usædvanlige omstændigheder«.
- 37 I øvrigt fremgår det af 15. betragtning til forordning nr. 261/2004, at de usædvanlige omstændigheder kun kan angå »et bestemt fly en bestemt dag«, hvilket ikke kan være tilfældet med en boardingafvisning af en passager på grund af en omorganisering af flyvninger som følge af sådanne omstændigheder, som har berørt en tidligere flyvning. Begrebet »usædvanlige omstændigheder« tilsigter nemlig at begrænse et luftfartsselskabs forpligtelser, endog at fritage selskabet for disse forpligtelser, når den pågældende begivenhed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Som generaladvokaten imidlertid har anført i punkt 53 i forslaget til afgørelse, gælder, at selv om et sådant luftfartsselskab er nødt til at aflyse en flyvning, som er planlagt til at finde sted den dag, hvor lufthavnspersonalet i en lufthavn strejker, og dernæst træffer beslutning om at omorganisere selskabets efterfølgende afgang, kan dette selskab under ingen omstændigheder anses for på grund af nævnte strejke at have været tvunget til at afvise en passager, som på behørig vis var mødt frem til boarding to dage efter aflysningen af nævnte flyvning.

- 38 Henset til kravet om en streng fortolkning af undtagelserne til de bestemmelser, der tillægger passagerer rettigheder, således som dette fremgår af Domstolens faste praksis (jf. i denne retning dommen i sagen Wallentin-Hermann, præmis 17 og den deri nævnte retspraksis), kan det således ikke anerkendes, at et luftfartsselskab kan frigøre sig fra sin forpligtelse til at yde kompensation i tilfælde af »boardingafvisning« med den begrundelse, at denne afvisning er begrundet i en omorganisering af dette selskabs flyvninger som følge af »usædvanlige omstændigheder«.
- 39 I øvrigt bemærkes, at de forpligtelser for luftfartsselskaberne, der følger af forordning nr. 261/2004, ikke begrænser sidstnævntes ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, som har været årsag til »boardingafvisning«, herunder tredjemand, således som det følger af forordningens artikel 13. En sådan erstatning kan således lette eller fjerne den økonomiske byrde for luftfartsselskaberne som følge af disse forpligtelser (jf. dommen i sagen IATA og ELFAA, præmis 90).
- 40 Henset til de ovenstående betragtninger skal det andet og det tredje spørgsmål besvares med, at artikel 2, litra j), og artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det forhold, at der indtræffer »usædvanlige omstændigheder«, som medfører, at et luftfartsselskab omorganiserer de flyvninger, som skal gennemføres efter at disse omstændigheder er indtrådt, ikke kan begrunde »boardingafvisning« på de nævnte efterfølgende flyvninger eller fritage dette luftfartsselskab fra dets forpligtelse til at yde kompensation i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, til en passager, som bliver nægtet boarding på en af de flyvninger, som er chartret efter de nævnte omstændigheders indtræden.

Sagens omkostninger

- 41 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 parter udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

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

- 1) Begrebet »boardingafvisning« som omhandlet i artikel 2, litra j), og artikel 4 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 ikke kun omfatter boardingafvisninger, som skyldes tilfælde af overbookning, men ligeledes boardingafvisninger af andre grunde, såsom driftsmæssige grunde.
- 2) Artikel 2, litra j), og artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at det forhold, at der indtræffer »usædvanlige omstændigheder«, som medfører, at et luftfartsselskab omorganiserer de flyvninger, som skal gennemføres efter at disse omstændigheder er indtrådt, ikke kan begrunde »boardingafvisning« på de nævnte efterfølgende flyvninger eller fritage dette luftfartsselskab fra dets forpligtelse til at yde kompensation i henhold til artikel 4, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, til en passager, som bliver nægtet boarding på en af de flyvninger, som er chartret efter de nævnte omstændigheders indtræden.

Underskrifter