



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

12. marts 2020*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 5 og 7 – ret til kompensation ved forsinkelse eller aflysning af en flyafgang – ret til kompensation flere gange ved forsinkelse eller aflysning, som berører ikke alene den oprindelige reservation, men også den efterfølgende reservation foretaget i forbindelse med en omlægning af rejsen – rækkevidde – fritagelse for pligten til at betale kompensation – begrebet »usædvanlige omstændigheder« – såkaldt »on condition«-komponent – tekniske fejl i forbindelse med vedligeholdelse af et fly«

I sag C-832/18,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Helsingin hovioikeus (appeldomstolen i Helsinki, Finland) ved afgørelse af 20. december 2018, indgået til Domstolen den 21. december 2018, i sagen

A m.fl.

mod

Finnair Oyj,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, L.S. Rossi, og dommerne J. Malenovský (refererende dommer) og F. Biltgen,

generaladvokat: E. Tanchev,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Finnair Oyj ved asianajaja T. Väättäinen,
- den finske regering ved J. Heliskoski, som befuldmægtiget,
- den tyske regering ved J. Möller, M. Hellmann og A. Berg, som befuldmægtigede,

* Processprog: finsk.

- den italienske regering ved G. Palmieri, som befuldmægtiget, bistået af avvocato dello Stato G. Natale,
- den østrigske regering først ved J. Schmoll og G. Hesse, derefter ved J. Schmoll, som befuldmægtigede,
- Europa-Kommissionen ved N. Yerrell og I. Koskinen, 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 og 7 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1, berigtiget i EUT 2016, L 321, s. 83).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem otte flypassagerer og luftfartsselskabet Finnair Oyj vedrørende et krav om kompensation på grund af en forsinkelse af en omlagt flyvning, som Finnair Oyj havde tilbudt.

Retsforskrifter

- 3 1., 2. og 12.-15. 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.
- [...]
- 12) Problemer og gener for passagererne på grund af aflysning bør også begrænses. Dette bør opnås ved, at luftfartsselskaberne tilskyndes til at informere passagererne om aflysninger før den planlagte afgangstid og derudover tilbyder dem en rimelig omlægning af rejsen, således at de kan træffe andre dispositioner. Luftfartsselskaber, der undlader dette, bør yde passagererne kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.
- 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.«

4 Forordningens artikel 2, litra l), bestemmer følgende:

»I denne forordning forstås ved:

[...]

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

5 Forordningens artikel 3, stk. 1 og 2, har følgende ordlyd:

»1. Denne forordning gælder

- a) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse
- b) for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelse eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

2. Stk. 1 gælder, såfremt passagererne:

- a) har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang og, medmindre flyvningen aflyses som omhandlet i artikel 5, 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 rejsebureaueller, hvis der ikke er angivet noget tidspunkt
 - senest 45 minutter før den offentliggjorte afgangstid, eller
- b) af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør er blevet overført fra den flyafgang, på hvilken vedkommende har en reservation, til en anden flyafgang, uanset grunden hertil.«

6 Artikel 5 i forordning nr. 261/2004, der har overskriften »Aflysning«, fastsætter følgende:

»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 tidligst 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.

2. Ved meddelelsen til passagererne om aflysningen skal der orienteres om eventuelle alternative transportmuligheder.

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

4. Bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen, påhviler det transporterende luftfartsselskab.«

7 Forordningens artikel 7, der har overskriften »Kompensationsret«, har følgende ordlyd:

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

- a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km
- b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km
- c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.

2. Hvis en passager i henhold til artikel 8 får tilbudt omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning, og ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt på den oprindeligt reservede flyvning

- a) med to timer for så vidt angår alle flyvninger på 1 500 km eller mindre, eller
- b) med tre timer for så vidt angår alle flyvninger inden for Fællesskabet på over 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 km og 3 500 km, eller
- c) med fire timer for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b)

kan det transporterende luftfartsselskab nedsætte den i stk. 1 omhandlede kompensation med 50%.

3. Det i stk. 1 nævnte kompensationsbeløb udbetales kontant, ved elektronisk bankoverførsel, med bankanvisning eller bankcheck eller, med passagerens skriftlige billigelse, i rejsekuponer og/eller andre tjenesteydelser.

4. De i stk. 1 og 2 nævnte afstande måles efter storcirkelmetoden.«

8 Nævnte forordnings artikel 8, stk. 1, fastsætter følgende:

»Når der henvises til denne artikel, tilbydes passageren valget mellem:

- a) – refusion inden syv dage i henhold til reglerne i artikel 7, stk. 3, af den fulde købspris for billetten for så vidt angår den del eller de dele af rejsen, der ikke er blevet foretaget, og for så vidt angår den del eller de dele, der allerede er foretaget, såfremt flyvningen ikke længere tjener noget formål i passagerens oprindelige rejseplan, samt, hvis det er relevant
 - en returflyvning til vedkommendes første afgangssted ved førstgivne lejlighed
- b) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed
- c) omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 9 Sagsøgerne i hovedsagen havde hos Finnair bestilt billetter til en direkte flyafgang fra Helsinki (Finland) til Singapore.
- 10 Flyvningen var planlagt til den 11. oktober 2013 kl. 23.55. Den blev imidlertid aflyst på grund af et teknisk problem i maskinen.
- 11 Efter at have accepteret Finnairs tilbud fik sagsøgerne i hovedsagen omlagt rejsen til en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse fra Helsinki til Singapore over Chongqing (Kina) med planlagt afgang dagen efter, den 12. oktober 2013, kl. 17.40 med planlagt ankomst i Singapore den 13. oktober kl. 17.25.
- 12 Finnair var det transporterende luftfartsselskab for den omlagte flyvning fra Helsinki til Singapore over Chongqing.
- 13 På grund af en fejl på servostyringen til den pågældende maskines styreror blev den omlagte flyvning imidlertid forsinket. Sagsøgerne i hovedsagen ankom derfor til Singapore den 14. oktober 2013 kl. 00.15.
- 14 Sagsøgerne i hovedsagen anlagde sag mod Finnair ved Helsingin käräjäoikeus (retten i første instans i Helsinki, Finland) med påstand om, at luftfartsselskabet blev tilpligtet at betale hver af dem 600 EUR med tillæg af renter på grund af aflysningen af den oprindelige flyvning fra Helsinki til Singapore. De nedlagde desuden påstand om, at Finnair ligeledes blev tilpligtet at betale hver af dem 600 EUR med tillæg af renter på grund af forsinkelsen på mere end tre timer i forhold til ankomsttidspunktet for den omlagte flyvning fra Helsinki til Singapore over Chongqing.

- 15 Finnair ydede hver af sagsøgerne i hovedsagen en kompensation på 600 EUR på grund af aflysningen af den oprindelige flyvning fra Helsinki til Singapore. Selskabet nægtede derimod at imødekomme deres andet krav om kompensation. Finnair var af den opfattelse, at dette krav var ubegrundet, fordi forordning nr. 261/2004 ikke forpligter luftfartsselskabet til at betale kompensation til en passager på en flyafgang, som er blevet aflyst, i tilfælde af forsinkelse af den omlagte flyvning, som den pågældende herefter er blevet tilbudt. Finnair gjorde desuden gældende, at den omlagte flyvning, som sagsøgerne i hovedsagen havde accepteret, blev forsinket på grund af usædvanlige omstændigheder som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 3.
- 16 Ved dom af 21. juni 2017 frifandt Helsingin käräjäoikeus (retten i første instans i Helsinki) Finnair for de påstande om kompensation, som sagsøgerne i hovedsagen havde nedlagt på grund af forsinkelsen af den omlagte flyvning, idet den fandt, at forordning nr. 261/2004 ikke gav ret til kompensation i dette tilfælde. Denne ret tog således ikke stilling til, om den tekniske fejl, som var årsag til forsinkelsen af den omlagte flyvning, var en usædvanlig omstændighed som omhandlet i denne forordning artikel 5, stk. 3.
- 17 Sagsøgerne i hovedsagen har iværksat appel til prøvelse af denne dom ved Helsingin hovioikeus (appeldomstolen i Helsinki, Finland) og nedlagt påstand om, at Finnair tilpligtes at betale hver af dem en kompensation på 600 EUR med tillæg af renter på grund af forsinkelsen af den omlagte flyvning fra Helsinki til Singapore over Chongqing.
- 18 Finnair har nedlagt påstand om frifindelse med den begrundelse dels, at sagsøgerne i hovedsagen ikke kan kræve endnu en kompensation i medfør af forordning nr. 261/2004, dels at den omlagte flyvning var blevet forsinket på grund af »usædvanlige omstændigheder« i denne forordnings forstand. Finnair har gjort gældende, at en af de tre servostyringer til styreroret, som gjorde det muligt at styre det fly, som udførte flyvningen, var gået i stykker, og selskabet har i denne forbindelse oplyst, at det pågældende fly var en Airbus A 330, hvis fabrikant havde meddelt (*Technical Follow-up*), at flere maskiner af denne type havde en skjult fabrikations- eller konstruktionsfejl, som påvirkede servostyringerne til styreroret. Desuden var styrerorets servostyring en såkaldt »on condition«-komponent, som kun udskiftes med en ny komponent, når den gamle er defekt.
- 19 På denne baggrund har Helsingin hovioikeus (appeldomstolen i Helsinki) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Skal forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at en flypassager har ret til en ny kompensation som omhandlet i artikel 7, stk. 1, når denne på grund af en aflyst flyafgang har opnået en kompensation, når det lufttransportsselskab, som udfører den omlagte flyvning, er det samme som det, der stod for den aflyste flyvning, og når også ankomsttidspunktet for den efterfølgende flyvning, som den aflyste flyvning blev omlagt til, bliver forsinket i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt i et omfang, som giver ret til kompensation?
- 2) Såfremt det første spørgsmål besvares bekræftende, kan det transporterende luftfartsselskab da påberåbe sig usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, når den undersøgte komponent efter en teknisk follow-up fra flyproducenten vedrørende fly, der allerede er i drift, i dette dokument faktisk behandles som en såkaldt »on condition«-komponent, dvs. som en komponent, der benyttes, indtil den bliver defekt, og det transporterende luftfartsselskab har forberedt sig på at udskifte den pågældende komponent, idet det altid har en udskiftningskomponent parat?«

De præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

- 20 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om forordning nr. 261/2004, og navnlig artikel 7, stk. 1, heri, skal fortolkes således, at en flypassager, der har fået kompensation på grund af aflysning af en flyafgang og har accepteret den omlagte flyvning, som den pågældende er blevet tilbudt, kan kræve kompensation på grund af en forsinkelse af den omlagte flyvning, når denne forsinkelse når op på et antal timer, som giver ret til kompensation, og når det luftfartsselskab, som udfører den omlagte flyvning, er det samme som det, der stod for den aflyste flyvning.
- 21 Det skal i denne henseende bemærkes, at hvis en flyafgang aflyses, skal de berørte passagerer i henhold til artikel 5, stk. 1, litra a), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 8, stk. 1, af det transporterende luftfartsselskab tilbydes valget mellem tre forskellige former for bistand, nemlig enten refusion af billetprisen og, hvis det er relevant, en returflyvning til vedkommendes første afgangssted, omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed eller en sådan omlægning på en senere dato efter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser.
- 22 I hovedsagen betalte Finnair efter aflysningen af den flyvning, som de omhandlede passagerer havde reserveret, kompensation til disse i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 og tilbød dem i henhold til denne forordnings artikel 8, stk. 1, en omlægning af rejsen, som de accepterede. På grund af en teknisk fejl på det fly, som skulle udføre den omlagte flyvning, ankom de imidlertid til det endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på mere end seks timer i forhold til det ankomsttidspunkt, som var anført i det tilbud, de havde accepteret.
- 23 Domstolen har fastslået, at passagerer på flyafgange, der er blevet forsinkede, skal anses for at være berettigede til den kompensation, der er fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 7, stk. 1, når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt var planlagt af luftfartsselskabet (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 61, og af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 38).
- 24 I en sag som den i hovedsagen omhandlede er spørgsmålet derfor, om den i den foregående præmis omhandlede ret til kompensation, som passagerer på forsinkede fly har ret til, ligeledes kan gøres gældende af passagerer, der – efter aflysning af deres flyvning, for hvilken de har modtaget kompensation – har accepteret en omlagt flyvning, som luftfartsselskabet har tilbudt dem i henhold til artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, og er nået frem til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som luftfartsselskabet havde planlagt for denne omlagte flyvning.
- 25 I denne forbindelse bemærkes, at artikel 3 i forordning nr. 261/2004, som fastlægger forordningens anvendelsesområde, i stk. 2 bestemmer, at forordningen gælder, såfremt passagererne har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang eller af et luftfartsselskab eller en rejsearrangør er blevet overført fra den flyafgang, på hvilken vedkommende har en reservation, til en anden flyafgang, uanset grunden hertil.
- 26 Det følger af denne bestemmelse, at forordning nr. 261/2004 bl.a. finder anvendelse på en situation, hvor en flypassager som følge af aflysning af den reserverede flyafgang af luftfartsselskabet er blevet overført til en omlagt flyvning til den pågældendes endelige bestemmelsessted.

- 27 Det må fastslås, at forordning nr. 261/2004 ikke indeholder bestemmelser med henblik på at begrænse rettighederne for passagerer som de i hovedsagen omhandlede, der har fået omlagt deres rejse, herunder heller ikke vedrørende en eventuel begrænsning af deres ret til kompensation.
- 28 Heraf følger, at i henhold til den i nærværende doms præmis 23 nævnte retspraksis har en flypassager, der efter at have accepteret den omlagte flyvning, som luftfartsselskabet har tilbudt den pågældende efter en aflysning af dennes fly, er ankommet til sit endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt var planlagt af dette luftfartsselskab for den omlagte flyvning, ret til kompensation.
- 29 Denne fortolkning understøttes navnlig af to andre betragtninger.
- 30 For det første fremgår det af anden betragtning til forordning nr. 261/2004, at denne tager sigte på at afhjælpe de alvorlige problemer og gener, som boardingafvisning, aflysning eller lange forsinkelser forårsager.
- 31 Passagerer, der har været udsat for aflysninger eller lange forsinkelser som de i hovedsagen omhandlede, har oplevet sådanne gener både i forbindelse med aflysningen af den oprindeligt reserverede flyvning og efterfølgende på grund af den lange forsinkelse af den omlagte flyvning. Det er således i overensstemmelse med det formål, der består i at afhjælpe disse alvorlige gener, at tildele sådanne passagerer en ret til kompensation for hver gang, de udsættes for disse gener.
- 32 Hvis for det andet luftfartsselskabet i en sådan situation ikke var forpligtet til at betale kompensation til de berørte passagerer på de fastsatte betingelser, ville en tilsidesættelse af pligten til at yde bistand som fastsat i artikel 8, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 ikke have konsekvenser. For så vidt som pligten til at betale kompensation utvivlsomt har en incitamentsvirkning på luftfartsselskabet med hensyn til den effektive gennemførelse af denne bistand, vil sådanne manglende konsekvenser bevirke, at overholdelsen af passagerernes ret til en omlægning af rejsen vil blive bragt i fare, hvilket vil være i strid med det formål om et højt beskyttelsesniveau, som er nævnt i første betragtning til denne forordning.
- 33 Henset til ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at forordning nr. 261/2004, og navnlig artikel 7, stk. 1, heri, skal fortolkes således, at en flypassager, der har fået kompensation på grund af aflysning af en flyafgang og har accepteret den omlagte flyvning, som den pågældende er blevet tilbudt, kan kræve kompensation på grund af en forsinkelse af den omlagte flyvning, når denne forsinkelse når op på et antal timer, som giver ret til kompensation, og når det luftfartsselskab, som udfører den omlagte flyvning, er det samme som det, der stod for den aflyste flyvning.

Det andet spørgsmål

- 34 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et luftfartsselskab med henblik på at blive fritaget for sin pligt til at betale kompensation kan påberåbe sig »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand på grund af en fejl på en såkaldt »on condition«-komponent, dvs. en komponent, som kun udskiftes med en ny, når den gamle er defekt, idet selskabet altid har en udskiftningskomponent på lager.
- 35 Det skal indledningsvis bemærkes, at selv om Domstolen, som det anføres i punkt 11 i Domstolens henstillinger til de nationale retter vedrørende forelæggelse af præjudicielle spørgsmål (EUT 2018, C 257, s. 1), med henblik på at besvare de stillede spørgsmål nødvendigvis tager hensyn til den retlige og faktiske baggrund for tvisten i hovedsagen, således som denne er blevet defineret af den forelæggende ret i anmodningen om præjudiciel afgørelse, anvender den ikke selv EU-retten på denne

tvist. Når Domstolen udtaler sig om fortolkningen eller gyldigheden af EU-retten, søger den at give en besvarelse, der er nyttig for afgørelsen af tvisten i hovedsagen, men det er den forelæggende ret, der skal drage de konkrete konsekvenser heraf.

- 36 Det er i lyset af disse henstillinger, at Domstolen vil bestræbe sig på at give den forelæggende ret de relevante elementer til at afgøre den tvist, som verserer for den.
- 37 I denne henseende bemærkes, at i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. og 15. betragtning hertil, er luftfartsselskabet som en undtagelse til artikel 5, stk. 1, fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagerer compensation i henhold til denne forordnings artikel 7, hvis det kan godtgøres, at en aflysning eller forsinkelse på tre timer eller mere i forhold til ankomsttidspunktet skyldes »usædvanlige omstændigheder«, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, eller at det, i tilfælde, hvor en sådan omstændighed opstår, har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale eller materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, med henblik på at undgå, at dette fører til aflysning eller lang forsinkelse af den pågældende flyafgang (dom af 26.6.2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, præmis 15 og den deri nævnte retspraksis).
- 38 Ifølge fast retspraksis kan begivenheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, idet disse to betingelser er kumulative (dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 20, og af 26.6.2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, præmis 16).
- 39 Tekniske fejl i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjer kan derfor i princippet ikke i sig selv udgøre »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 3 (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 25).
- 40 Domstolen har nemlig fastslået, at de transporterende luftfartsselskaber jævnligt støder på sådanne funktionssvigt, henset til de særlige omstændigheder, som luftbefordring udføres under, og henset til luftfartøjers høje teknologiske niveau (dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 22 og den deri nævnte retspraksis).
- 41 Specielt udgør et for tidligt funktionssvigt – selv om det er uventet – af visse af delene på et luftfartøj ikke en særlig omstændighed, eftersom det i princippet er uløseligt forbundet med fartøjets funktionsmåde (jf. i denne retning dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 21 og den deri nævnte retspraksis).
- 42 Det fremgår, at en fejl på en såkaldt »on condition«-komponent som den i hovedsagen omhandlede, som luftfartsselskabet har forberedt sig på at kunne udskifte, idet det altid har en udskiftningskomponent på lager, i overensstemmelse med Domstolens praksis som anført i nærværende doms præmis 38 udgør en begivenhed, der på grund af dens karakter eller oprindelse er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ikke ligger uden for dets faktiske kontrol, medmindre en sådan fejl ikke er uløseligt forbundet med flyets funktionsmåde, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.
- 43 Henset til ovenstående betragtninger skal det andet spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et luftfartsselskab ikke med henblik på at blive fritaget for sin pligt til at betale compensation kan påberåbe sig »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand på grund af en fejl på en såkaldt »on condition«-komponent, dvs. en komponent, som kun udskiftes med en ny, når den gamle er defekt, idet selskabet altid har en udskiftningskomponent på lager, medmindre en sådan fejl udgør en begivenhed, der på grund af dens

karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for dets faktiske kontrol, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve, idet det dog må antages, at denne fejl, for så vidt som den i princippet er uløseligt forbundet med flyets funktionsmåde, ikke skal anses for at være en sådan begivenhed.

Sagsomkostninger

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

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

- 1) **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, og navnlig artikel 7, stk. 1, heri, skal fortolkes således, at en flypassager, der har fået kompensation på grund af aflysning af en flyafgang og har accepteret den omlagte flyvning, som den pågældende er blevet tilbudt, kan kræve kompensation på grund af en forsinkelse af den omlagte flyvning, når denne forsinkelse når op på et antal timer, som giver ret til kompensation, og når det luftfartsselskab, som udfører den omlagte flyvning, er det samme som det, der stod for den aflyste flyvning.**
- 2) **Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et luftfartsselskab ikke med henblik på at blive fritaget for sin pligt til at betale kompensation kan påberåbe sig »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand på grund af en fejl på en såkaldt »on condition«-komponent, dvs. en komponent, som kun udskiftes med en ny, når den gamle er defekt, idet selskabet altid har en udskiftningskomponent på lager, medmindre en sådan fejl udgør en begivenhed, der på grund af dens karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for dets faktiske kontrol, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve, idet det dog må antages, at denne fejl, for så vidt som den i princippet er uløseligt forbundet med flyets funktionsmåde, ikke skal anses for at være en sådan begivenhed.**

Underskrifter