



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 4 oktober 2012*

”Luftfart — Förordning (EG) nr 261/2004 — Kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning — Begreppet ’nekad ombordstigning’ — Huruvida kvalificering som nekad ombordstigning är utesluten — Inställd flygning på grund av strejk på avreseflygplatsen — Omläggning av flygningarna efter den inställda flygningen — Rätt till kompensation för passagerarna på dessa flygningar”

I mål C-22/11,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Högsta domstolen (Finland) genom beslut av den 13 januari 2011, som inkom till domstolen den 17 januari 2011, i målet

Finnair Oyj

mot

Timy Lassooy,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Lenaerts samt domarna J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz och D. Šváby (referent),

generaladvokat: Y. Bot,

justitiesekreterare: handläggaren C. Strömholm,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 1 mars 2012,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Finnair Oyj, genom T. Väätäinen, asianajaja,
- Timy Lassooy, genom M. Wilska, kuluttaja-asiamies, P. Hannula och J. Suurla, lakimiehet,
- Finlands regering, genom H. Leppo, i egenskap av ombud,
- Frankrikes regering, genom G. de Bergues och M. Perrot, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: finska.

- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av G. Aiello, avvocato dello Stato,
 - Österrikes regering, genom A. Posch, i egenskap av ombud,
 - Polens regering, genom M. Szpunar, i egenskap av ombud,
 - Europeiska kommissionen, genom I. Koskinen och K. Simonsson, båda i egenskap av ombud,
- och efter att den 19 april 2012 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,
följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 2 j 4 och 5 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan det finländska flygbolaget Finnair Oyj (nedan kallat Finnair) och Timy Lassooy. Tvisten har uppkommit till följd av att Finnair vägrar att kompensera Timy Lassooy för att han nekades ombordstigning på en flygning från Barcelona (Spanien) till Helsingfors den 30 juli 2006.

Tillämpliga bestämmelser

Förordning (EEG) nr 295/91

- 3 Rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekas ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (EGT L 36, s. 5; svensk specialutgåva, volym 7, område 4, s. 7) gällde fram till den 16 februari 2005. I artikel 1 i denna förordning föreskrevs följande:

”De i denna förordning fastställda gemensamma minimireglerna är tillämpliga då passagerare på grund av överbokning nekas tillgång till en flygning i regelbunden lufttrafik, till vilken de har giltig färdbiljett och bekräftad platsreservation, och som avgår från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium och på vilken fördragets bestämmelser är tillämpliga, oberoende av i vilken stat lufttrafikföretaget är etablerat samt oberoende av passagerarens nationalitet och bestämmelseorten.”

Förordning nr 261/2004

- 4 I skälen 1, 3, 4, 9, 10, 14 och 15 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

...

(3) Med [förordning nr 295/91] infördes ett grundskydd för passagerarna, men antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning ligger ändå fortfarande alltför högt, liksom antalet passagerare som berörs av flygningar som inställs utan förvarning eller av stora förseningar.

(4) Gemenskapen bör därför höja skyddsnormerna som fastställs i den förordningen, både för att stärka passagerarnas rättigheter och för att lufttrafikföretagen skall kunna verka under lika villkor på en liberaliserad marknad.

...

(9) Antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning bör minskas genom att det införs en skyldighet för lufttrafikföretagen att göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner, i stället för att passagerare nekas ombordstigning, och genom full kompensation till dem som slutligen nekas ombordstigning.

(10) Passagerare som mot sin vilja nekats ombordstigning bör ges möjlighet att antingen boka av sin flygning, och få ersättning för biljetten, eller fortsätta den under tillfredsställande villkor, och bör bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

...

(14) Liksom i Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

(15) Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.”

5 I artikel 2 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Definitioner”, föreskrivs följande:

”I denna förordning avses med

...

j) nekad ombordstigning: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga,

...”

6 I artikel 3 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Räckvidd”, föreskrivs följande i punkt 2:

”Punkt 1 skall tillämpas under förutsättning att passagerare

a) har en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och, utom i händelse av inställd flygning enligt artikel 5, har checkat in

— på föreskrivet sätt och vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg (inbegripet elektroniskt),

eller, om ingen tid har angetts,

— senast 45 minuter före angiven avgångstid, eller

...”

7 I artikel 4 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Nekad ombordstigning”, föreskrivs följande:

”1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas skall det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga skall få assistans i enlighet med artikel 8, och denna assistans skall ges utöver de förmåner som nämns i denna punkt.

2. Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med platsreservationer skall kunna komma med på flygningen, får lufttrafikföretaget mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning.

3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja skall lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9.”

8 I artikel 5 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande i punkt 3:

”Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.”

9 I artikel 7 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande i punkt 1:

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

...

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer,

...”

10 Enligt artikel 8 och artikel 9 i förordning nr 261/2004, jämförda med artikel 4 i förordningen, har passagerare rätt till återbetalning eller ombokning. Vidare föreskrivs att passagerare som nekats ombordstigning har rätt till service.

11 I artikel 13 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Rätt till gottgörelse”, föreskrivs:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får

ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 12 Efter det att personalen på flygplatsen i Barcelona hade genomfört en strejk den 28 juli 2006, tvingades Finnair ställa in sin reguljära flygning med avgång klockan 11.40 mellan Barcelona och Helsingfors. För att passagerarna på denna flygning inte skulle behöva vänta alltför länge, beslutade Finnair att lägga om de efterföljande flygningarna till Helsingfors.
- 13 Passagerarna på den inställda flygningen flögs således till Helsingfors den 29 juli 2006 med flygningen klockan 11.40 och med ett extrainsatt flygplan som avgick klockan 21.40. Omläggningen ledde till att en del av de passagerare som hade köpt biljett till flygningen den 29 juli 2006 klockan 11.40 fick vänta till den 30 juli 2006 för att komma till Helsingfors med den reguljära flygningen klockan 11.40 eller med ett extrainsatt flygplan klockan 21.40. Vissa passagerare, däribland Timy Lassooy, som hade köpt biljett till flygningen den 30 juli 2006 klockan 11.40 och som i vederbörlig ordning hade infunnit sig för ombordstigning, avreste till Helsingfors samma dag med det extrainsatta flygplanet klockan 21.40.
- 14 Eftersom Timy Lassooy ansåg att Finnair utan giltigt skäl hade nekat honom ombordstigning i den mening som avses i artikel 4 i förordning nr 261/2004, väckte han talan vid Helsingfors tingsrätt och yrkade att Finnair skulle förpliktas att betala kompensation i enlighet med artikel 7.1 b i förordningen. Genom dom av den 19 december 2008 lämnade tingsrätten Timy Lassooy's yrkande om kompensation utan bifall, med motiveringen att förordningen endast avsåg kompensation till passagerare som nekats ombordstigning i samband med överbokning av ekonomiska skäl. Tingsrätten fann att artikel 4 i förordningen inte var tillämplig på det aktuella fallet, eftersom Finnair hade lagt om sina flygningar till följd av en strejk på flygplatsen i Barcelona. Enligt tingsrätten var strejken att betrakta som en extraordinär omständighet och Finnair hade vidtagit alla åtgärder som kunde krävas av bolaget i samband med denna.
- 15 Timy Lassooy överklagade tingsrättens dom till Helsingfors hovrätt. Med ändring av tingsrättens dom förpliktade hovrätten, i dom av den 31 augusti 2009, Finnair att betala 400 euro till Timy Lassooy. Hovrätten ansåg att förordning nr 261/2004 inte bara är tillämplig vid överbokning, utan även i vissa fall av nekad ombordstigning på grund av driftsmässiga skäl. Ett lufttrafikföretag kan således inte befrias från sin kompensationsskyldighet på grund av skäl som är hänförliga till en strejk.
- 16 Finnair har överklagat hovrättens dom till Högsta domstolen, som är osäker på omfattningen av skyldigheten enligt artikel 4 i förordning nr 261/2004 att kompensera passagerare som har ”nekad ombordstigning” och på vilka skäl som kan motivera en ”nekad ombordstigning”, i den mening som avses i artikel 2 j i förordningen. Den är även osäker på huruvida ett lufttrafikföretag kan åberopa extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen, när det gäller flygningar som äger rum efter den flygning som ställts in på grund av extraordinära omständigheter.
- 17 Högsta domstolen har mot denna bakgrund beslutat att vilandeförklara målet och att ställa följande frågor till domstolen:
 - ”1) Ska förordning nr 261/2004, och särskilt artikel 4 i denna, tolkas på så sätt att den endast är tillämplig när en nekad ombordstigning föranletts av att det lufttrafikföretag som ansvarar för flygningen har överbokat av ekonomiska skäl eller är förordningen också tillämplig när en nekad ombordstigning föranletts av andra skäl, som till exempel driftsmässiga skäl?

- 2) Ska artikel 2 j i förordning nr 261/2004 tolkas på så sätt att de rimliga skäl som anges i den bestämmelsen endast avser omständigheter som har samband med passageraren, eller kan det föreligga andra rimliga skäl för nekad ombordstigning? Om förordningen ska förstås så att ombordstigning får nekas också av andra skäl än sådana som har samband med passageraren, ska den då tolkas på så sätt att ombordstigning får nekas när flygningar läggs om till följd av sådana extraordinära omständigheter som nämns i skälen 14 och 15 i nämnda förordning?
- 3) Ska förordningen tolkas på så sätt att lufttrafikföretaget inte bara med avseende på den flygning som ställts in till följd av extraordinära omständigheter, utan även med avseende på resenärer på senare flygningar, kan befrias från sitt ansvar enligt artikel 5.3 i förordningen, när det har försökt sprida ut de negativa konsekvenserna av extraordinära omständigheter som påverkar företaget – till exempel en strejk – på en större grupp av passagerare än den grupp som hade biljetter till den inställda flygningen, genom att lägga om sina senare flygningar så att ingen passagerare drabbades av orimliga förseningar? Med andra ord, kan lufttrafikföretaget återropa extraordinära omständigheter också med avseende på resenärer på en senare flygning vilkas resa inte direkt påverkades av den aktuella händelsen? Gör det i så fall stor skillnad om passagerarnas ställning och rätt till kompensation bedöms enligt artikel 4 i förordningen om nekad ombordstigning eller enligt artikel 5 om inställd flygning?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 18 Högsta domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida begreppet ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att det enbart avser fall där ombordstigning nekas på grund av överbokning eller om det också är tillämpligt på fall där ombordstigning nekas av andra skäl, som till exempel driftsmässiga skäl.
- 19 Det framgår av lydelsen av artikel 2 j i förordning nr 261/2004, där begreppet ”nekad ombordstigning” definieras, att detta begrepp inte är kopplat till ett fall där lufttrafikföretaget av ekonomiska skäl har ”överbokat” den aktuella flygningen.
- 20 När det gäller den nämnda bestämmelsens sammanhang och de mål som eftersträvas med den lagstiftning som den är en del av, konstaterar domstolen att unionslagstiftarens avsikt med förordning nr 261/2004 var att minska antalet passagerare som mot sin vilja nekas ombordstigning, vilket då var för högt, genom att komma till rätta med bristerna i förordning nr 295/91, vilken i enlighet med dess artikel 1 endast innehöll gemensamma minimibestämmelser som var tillämpliga på passagerare som nekats ombordstigning på en överbokad reguljär flygning. Detta framgår inte endast av skälen 3, 4, 9 och 10 i förordning nr 261/2004, utan även av förarbetena till denna, i synnerhet förslaget till Europaparlamentets och rådets förordning om införande av gemensamma regler om kompensation och assistans till flygpasagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, vilket lades fram av Europeiska gemenskapernas kommission den 21 december 2001 (KOM(2001) 784 slutlig).
- 21 Det är mot denna bakgrund som unionslagstiftaren, i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, från definitionen av begreppet ”nekad ombordstigning” har tagit bort alla hänvisningar till orsaken till att ett lufttrafikföretag vägrar transportera en passagerare.
- 22 Unionslagstiftaren har därigenom utvidgat räckvidden av denna definition, så att den inte enbart omfattar nekad ombordstigning på grund av överbokning, vilket tidigare var fallet med artikel 1 i förordning nr 295/91, och gett definitionen en vid betydelse som omfattar samtliga fall där ett lufttrafikföretag vägrar transportera en passagerare.

- 23 Denna tolkning finner stöd i konstaterandet att om begreppet ”nekad ombordstigning” enbart omfattade fall av överbokning, skulle detta i praktiken medföra en betydande försämring av det skydd som passagerarna åtnjuter enligt förordning nr 261/2004 och, därmed, strida mot förordningens syfte, som enligt skäl 1 i densamma är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, vilket motiverar att passagerarnas rättigheter ges en vid tolkning (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA, REG 2006, s. I-403, punkt 69, och av den 22 december 2008 i mål C-549/07, Wallentin-Hermann, REG 2008, s. I-11061, punkt 18).
- 24 I likhet med vad generaladvokaten har anfört i punkt 37 i sitt förslag till avgörande finner domstolen att om begreppet ”nekad ombordstigning” enbart omfattade överbokning, skulle konsekvensen bli en total avsaknad av skydd för passagerare vilka, likt Timy Lassooy, befinner sig i en situation som, precis som vid överbokning av ekonomiska skäl, inte kan tillskrivas dem. Dessa passagerare skulle i sådant fall nämligen inte kunna åberopa artikel 4 i förordning nr 261/2004, vilken i punkt 3 hänvisar till förordningens bestämmelser om rätt till kompensation, återbetalning eller ombokning samt rätt till service som återfinns i artiklarna 7–9 i förordningen.
- 25 Härav följer att det är fråga om ”nekad ombordstigning”, i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, när ett lufttrafikföretag på grund av att det har lagt om sina flygningar nekar ombordstigning för en passagerare som infunnit sig för ombordstigning på de villkor som anges i artikel 3.2 i förordningen.
- 26 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första tolkningsfrågan besvaras enligt följande. Begreppet ”nekad ombordstigning”, i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i förordning nr 261/2004, ska tolkas på så sätt att det inte enbart avser fall där ombordstigning nekas på grund av överbokning, utan även fall där ombordstigning nekas av andra skäl, som till exempel driftsmässiga skäl.

Den andra och den tredje frågan

- 27 Högsta domstolen har ställt den andra och den tredje frågan, som ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida uppkomsten av ”extraordinära omständigheter”, som föranleder ett lufttrafikföretag att lägga om de flygningar som äger rum efter det att nämnda omständigheter inträffade, kan motivera att en passagerare ”nekas ombordstigning” på en av dessa senare flygningar och innebära att lufttrafikföretaget befrias från sin kompensationskyldighet enligt artikel 4.3 i förordning nr 261/2004 gentemot en passagerare som av företaget nekas ombordstigning på en sådan senare flygning.
- 28 Högsta domstolen är osäker på huruvida det endast är skäl som är kopplade till själva passagerarna som kan medföra att det inte ska anses vara fråga om ”nekad ombordstigning”, i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, eller om skäl som inte har med passagerarna att göra, i synnerhet skäl som rör omläggning av ett lufttrafikföretags flygningar till följd av ”extraordinära omständigheter” som har påverkat företaget, också kan medföra att det inte ska anses vara fråga om ”nekad ombordstigning”.
- 29 Domstolen konstaterar att det enligt artikel 2 j i förordning nr 261/2004 finns två kategorier av skäl som medför att det inte ska anses vara fråga om ”nekad ombordstigning”. Den första kategorin avser det fallet när en passagerare som har infunnit sig för ombordstigning inte uppfyller villkoren i artikel 3.2 i förordningen. Den andra kategorin avser fall där det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, “[till exempel] av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga”.

- 30 Den första kategorin av skäl kommer inte i fråga i målet vid Högsta domstolen. Vad gäller den andra kategorin, är inget av de skäl som uttryckligen anges i artikel 2 j av betydelse i nämnda mål. Det kan emellertid konstateras att unionslagstiftaren genom att använda uttrycket "till exempel" har avsett att tillhandahålla en icke uttömmande uppräkningslista av fall där det kan finnas rimliga skäl att neka ombordstigning.
- 31 Likväl kan det inte av denna formulering utläsas att sådana driftsmässiga skäl som de som är aktuella i målet vid Högsta domstolen ska anses utgöra rimliga skäl att neka ombordstigning.
- 32 Den situation som är aktuell i målet vid Högsta domstolen är nämligen jämförbar med en nekad ombordstigning på grund av en "ursprunglig" överbokning, eftersom lufttrafikföretaget hade omfördelat Timy Lassoos plats för att transportera andra passagerare, och företaget således självt gjorde ett val mellan flera passagerare som skulle transporteras.
- 33 Denna omfördelning gjordes visserligen för att de passagerare vars flygningar hade ställts in på grund av extraordinära omständigheter inte skulle behöva vänta alltför länge. Detta skäl kan emellertid inte jämföras med de skäl som är uttryckligen angivna i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, eftersom det inte på något sätt kan tillskrivas den passagerare som nekas ombordstigning.
- 34 Ett lufttrafikföretag kan inte tillåtas att, med hänvisning till andra passagerares intresse av att bli transporterade inom en rimlig tid, avsevärt utöka de fall där företaget får anse att det finns rimliga skäl att neka en passagerare ombordstigning. Detta skulle med nödvändighet medföra att passageraren berövades allt skydd, vilket skulle strida mot syftet med förordning nr 261/2004, som är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna genom att de rättigheter som tillerkänns dem ges en vid tolkning.
- 35 Högsta domstolen vill vidare få klarhet i huruvida ett lufttrafikföretag kan befrias från den kompensationskyldighet i samband med "nekad ombordstigning" som föreskrivs i artiklarna 4.3 och 7 i förordning nr 261/2004, av det skälet att den nekade ombordstigningen beror på en omläggning av lufttrafikföretagets flygningar till följd av "extraordinära omständigheter".
- 36 I detta avseende kan det konstateras att det i artiklarna 2 j och 4 i förordning nr 261/2004 – i motsats till artikel 5.3 i förordningen – inte föreskrivs att ett lufttrafikföretag befrias från sin skyldighet att kompensera passagerare som nekats ombordstigning mot sin vilja, när det är fråga om "nekad ombordstigning" på grund av sådana "extraordinära omständigheter" som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits (se, analogt, domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 37). Härav följer att unionslagstiftaren inte har avsett att lufttrafikföretag ska kunna slippa betala kompensation med hänvisning till skäl som avser uppkomsten av "extraordinära omständigheter".
- 37 Vidare följer det av skäl 15 i förordning nr 261/2004 att de "extraordinära omständigheterna" endast får avse "ett visst flygplan en viss dag". Detta kan inte anses vara fallet när en passagerare nekats ombordstigning på grund av en omläggning av flygningar till följd av extraordinära omständigheter som har påverkat en tidigare flygning. Begreppet "extraordinära omständigheter" syftar nämligen till att begränsa lufttrafikföretagets skyldigheter, eller till och med befria det från sina skyldigheter, när den aktuella händelsen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Domstolen finner, i likhet med vad generaladvokaten har anfört i punkt 53 i sitt förslag till avgörande, att om ett lufttrafikföretag tvingas ställa in en flygning som skulle ha avgått samma dag som en strejk bland flygplatspersonalen äger rum, och därefter beslutar att lägga om sina senare flygningar, kan företaget inte på något sätt anses vara tvunget, på grund av nämnda strejk, att neka ombordstigning för en passagerare som i vederbörlig ordning har infunnit sig för ombordstigning två dagar efter den inställda flygningen.

- 38 Det följer av domstolens fasta praxis att undantag från bestämmelser genom vilka passagerare tillerkänns rättigheter ska tolkas restriktivt (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet Wallentin-Hermann, punkt 17 och där angiven rättspraxis). Mot denna bakgrund kan det inte tillåtas att lufttrafikföretaget kan befrias från sin kompensationskyldighet vid "nekad ombordstigning" av det skälet att den nekade ombordstigningen beror på en omläggning av företagets flygningar till följd av "extraordinära omständigheter".
- 39 Vidare följer det av artikel 13 i förordning nr 261/2004 att det förhållandet att lufttrafikföretagen fullgör sina skyldigheter enligt förordningen inte påverkar företagens rätt att begära ersättning från den som har orsakat den "nekade ombordstigningen", däribland tredje man. Sådan kompensation kan således minska eller till och med undanröja den ekonomiska kostnad som fullgörandet av nämnda skyldigheter har inneburit för lufttrafikföretagen (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 90).
- 40 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den andra och den tredje frågan besvaras enligt följande. Artiklarna 2 j och 4.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att uppkomsten av "extraordinära omständigheter", som föranleder ett lufttrafikföretag att lägga om de flygningar som äger rum efter det att nämnda omständigheter inträffade, varken kan motivera att en passagerare "nekas ombordstigning" på dessa senare flygningar eller medföra att företaget befrias från sin kompensationskyldighet enligt artikel 4.3 i förordningen gentemot en passagerare som av företaget nekas ombordstigning på en sådan senare flygning.

Rättegångskostnader

- 41 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i målet vid den nationella domstolen utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den nationella domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

- 1) **Begreppet "nekad ombordstigning", i den mening som avses i artiklarna 2 j och 4 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, ska tolkas på så sätt att det inte enbart avser fall där ombordstigning nekas på grund av överbokning, utan även fall där ombordstigning nekas av andra skäl, som till exempel driftsmässiga skäl.**
- 2) **Artiklarna 2 j och 4.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att uppkomsten av "extraordinära omständigheter", som föranleder ett lufttrafikföretag att lägga om de flygningar som äger rum efter nämnda omständigheter, varken kan motivera att en passagerare "nekas ombordstigning" på dessa senare flygningar eller medföra att företaget befrias från sin kompensationskyldighet enligt artikel 4.3 i förordningen gentemot en passagerare som av företaget nekas ombordstigning på en sådan senare flygning.**

Underskrifter