



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 12 mars 2020*

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artiklarna 5 och 7 – Rätt till ersättning vid försenad eller inställd flygning – Rätt till ersättning vid flera tillfällen vid försenad eller inställd flygning inte bara avseende den ursprungliga reservationen, utan även påföljande reservation i samband med ombokning – Räckvidd – Undantag från förpliktelsen att lämna ersättning – Begreppet extraordinära omständigheter – Så kallad ’on condition’-del – Tekniska fel som har nära samband med underhållet av ett flygplan”

I mål C-832/18,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Helsingfors hovrätt (Finland) genom beslut av den 20 december 2018, som inkom till domstolen den 21 december 2018, i målet

A m.fl.

mot

Finnair Oyj

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden L.S. Rossi samt domarna J. Malenovský (referent) och F. Biltgen,

generaladvokat: E. Tanchev,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Finnair Oyj, genom T. Väätäinen, advokat,
- Finlands regering, genom J. Heliskoski, i egenskap av ombud,
- Tysklands regering, genom J. Möller, M. Hellmann och A. Berg, samtliga i egenskap av ombud,
- Italiens regering, genom G. Palmieri, i egenskap av ombud, biträdd av G. Natale, avvocato dello Stato,

* Rättegångsspråk: finska.

- Österrikes regering, inledningsvis genom J. Schmoll och G. Hesse, därefter av J. Schmoll, samtliga i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom N. Yerrell och I. Koskinen, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artiklarna 5 och 7 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, 2004, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan åtta flygpassagerare och flygbolaget Finnair Oyj angående en begäran om kompensation till följd av en försening av en ombokningsflygning som Finnair erbjudit.

Tillämpliga bestämmelser

- 3 Skälen 1, 2 och 12–15 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:
 - ”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.
 - 2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.
- ...
- 12) Problem och olägenheter för passagerarna som orsakas av inställda flygningar bör också minskas. Detta bör åstadkommas genom att trafikföretagen förmås att före den tidtabellsenliga avgångstiden informera passagerarna om inställda flygningar och att de dessutom erbjuder en rimlig ombokning, för att passagerarna skall kunna vidta andra åtgärder. I annat fall bör lufttrafikföretagen kompensera passagerarna om inställningen av flygningen inte beror på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits.
- 13) Passagerare vars flygning ställts in bör ges möjlighet att få ersättning för biljetten eller få resan ombokad under tillfredsställande villkor samt 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.”

4 Artikel 2 l i denna förordning har följande lydelse:

”I denna förordning avses med

...

l) inställd flygning: en flygning som inte genomförs trots att den i förväg planerats och på vilken minst en plats reserverats.”

5 I artikel 3.1 och 3.2 i förordningen föreskrivs följande:

”1. Denna förordning skall tillämpas för

- a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,
- b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

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
- b) har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller en researrangör från den flygning för vilken de hade en platsreservation till en annan flygning, oavsett anledning.”

6 Artikel 5 i förordning nr 261/2004 har rubriken ”Inställd flygning”. Där föreskrivs följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

- a) erbjudas assistans i enlighet med artikel 8 av det lufttrafikföretag som utför flygningen, och
- b) erbjudas assistans i enlighet med artikel 9.1.a och 9.2 samt, om omdirigering sker och den nya flygningens rimligen förväntade avgångstid är åtminstone dagen efter den avgång som var planerad för den inställda flygningen, assistans i enlighet med artikel 9.1.b och 9.1.c, och
- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte

- i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
- ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
- iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

2. När passagerarna underrättas om att flygningen ställs in, skall en upplysning lämnas om eventuell alternativ transport.

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.

4. Bevisbördan för om passageraren har underrättats om den inställda flygningen samt när detta skett skall åvila det lufttrafikföretag som utför flygningen.”

7 Artikel 7 i förordningen har rubriken ”Rätt till kompensation” och följande lydelse:

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

- a) 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer,
- 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,
- c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

2. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen

- a) med två timmar för alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, eller
- b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1 500 kilometer och 3 500 kilometer, eller
- c) med fyra timmar för alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent.

3. Kompensationen i punkt 1 skall betalas kontant, med elektronisk banköverföring, bankgirering eller check eller, med passagerarens skriftliga samtycke, med resevouchers och/eller andra tjänster.

4. De avstånd som anges i punkterna 1 och 2 skall mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).”

8 I artikel 8.1 i denna förordning föreskrivs följande:

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

- a) – återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,
 - en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,
- b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller
- c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 9 Klagandena i det nationella målet bokade en direkt flygning med Finnair från Helsingfors (Finland) till Singapore.
- 10 Flygningen var planerad till den 11 oktober 2013 klockan 23.55. Den ställdes emellertid in på grund av ett tekniskt problem på planet.
- 11 Efter att ha accepterat Finnairs erbjudande ombokades klagandena i det nationella målet till en flygning med anslutning Helsingfors–Singapore via Chongqing (Kina) från början planerad till påföljande dag, den 12 oktober 2013, klockan 17.40 med ankomst till Singapore den 13 oktober klockan 17.25.
- 12 Finnair var det lufttrafikföretag som skulle utföra ombokningsflygningen Helsingfors–Chongqing–Singapore.
- 13 På grund av att en styrmodul för elektrisk servostyrning på det aktuella planet var trasig, försenades emellertid den ombokade färden. De anlände följaktligen till Singapore den 14 oktober 2013 klockan 00.15.
- 14 Klagandena i det nationella målet väckte talan mot Finnair vid Helsingfors tingsrätt (Finland) och yrkade att flygbolaget skulle förpliktas att till dem betala 600 EUR vardera, jämte ränta, på grund av att den ursprungliga flygningen Helsingfors–Singapore hade ställts in. De yrkade dessutom att Finnair även skulle förpliktas att till dem betala ett belopp på 600 EUR vardera, jämte ränta, på grund av förseningen på mer än tre timmar vid det ombokade flygets Helsingfors–Chongqing–Singapore ankomst.
- 15 Finnair medgav var och en av klagandena i det nationella målet en kompensation på 600 EUR på grund av att den ursprungliga flygningen Helsingfors–Singapore hade ställts in. Bolaget vägrade däremot att medge deras andra skadeståndsyrkande. Finnair ansåg att yrkandet var ogrundat, eftersom det i förordning nr 261/2004 inte föreskrivs någon skyldighet för lufttrafikföretaget att betala kompensation till en passagerare vars flygning ställts in om den ombokning som därefter erbjudits är försenad. Finnair åberopade dessutom att den ombokningsflygning som klagandena i det nationella målet hade godtagit, hade försenats på grund av extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i den förordningen.

- 16 Helsingfors tingsrätt ogillade i dom av den 21 juni 2017 de skadeståndsyrkanden som klagandena i det nationella målet hade framställt på grund av förseningen av den ombokade flygningen, eftersom den ansåg att förordning nr 261/2004 inte gav rätt till kompensation i detta avseende. Den domstolen uttalade sig således inte över huruvida det tekniska problem som låg till grund för förseningen av den ombokade flygningen utgjorde en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen.
- 17 Klagandena i det nationella målet överklagade denna dom till Helsingfors hovrätt (Finland) och yrkade att Finnair skulle förpliktas att ersätta dem med 600 EUR, jämte ränta, på grund av att ombokningsflygningen Helsingfors–Chongqing–Singapore varit försenad.
- 18 Finnair yrkade att överklagandet skulle ogillas, dels med motiveringen att klagandena i det nationella målet inte kunde göra anspråk på en andra kompensation enligt förordning nr 261/2004, dels på grund av att ombokningsflygningen hade försenats på grund av ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i denna förordning. Bolaget gjorde gällande att en av de tre styrmodulerna för elektrisk servostyrning som gjorde det möjligt att flyga det flygplan som utförde flygningen hade gått sönder och preciserade härvid att detta flygplan var en Airbus A330, vars tillverkare hade tillkännagett (*Technical Follow-up*) att flera maskiner av detta slag var behäftade med ett dolt tillverknings- eller planeringsfel som påverkade styrmodulerna. Dessutom var styrmodulen en så kallad ”on condition”-del, som ersätts med en ny del endast om den förstnämnda delen har gått sönder.
- 19 Mot denna bakgrund beslutade Helsingfors hovrätt att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:
- ”1) Ska förordning nr 261/2004 tolkas så, att en flygpassagerare har rätt att en andra gång få kompensation enligt artikel 7.1 om passageraren har fått kompensation på grund av en inställd flygning, det lufttrafikföretag som utför den ombokade flygningen är samma som för den inställda flygningen, och även flygningen som passageraren ombokats till från den inställda flygningen försenas i förhållande till den tidtabellsenliga ankomsttiden i en utsträckning som ger rätt till kompensation?
- 2) Om fråga 1 besvaras jakande: Kan lufttrafikföretaget åberopa extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning 261/2004 om flygplanstillverkaren offentliggör en teknisk uppföljning som avser flygplan som redan är i drift, men delen som avses i nämnda dokument faktiskt behandlas som en ”on condition”-del, det vill säga en del som används till ett fel uppträder på den, och lufttrafikföretaget har förberett sig på att byta ut delen genom att alltid ha en reservdel i beredskap?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

- 20 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida förordning nr 261/2004, och särskilt artikel 7.1 i förordningen, ska tolkas så, att en flygpassagerare som har fått kompensation på grund av att en flygning ställts in och har godtagit den ombokning som han erbjudits kan göra anspråk på kompensation på grund av att ombokningsflyget varit försenat, när förseningen uppgår till ett antal timmar som ger rätt till kompensation och det lufttrafikföretag som utför ombokningsflygningen är detsamma som lufttrafikföretaget för den inställda flygningen.
- 21 Domstolen erinrar om att de berörda passagerarna enligt artikel 5.1 a i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 8.1 i samma förordning, vid inställd flygning ska erbjudas tre olika former av assistans av det lufttrafikföretag som utför flygningen, närmare bestämt återbetalning av biljetten

tillsammans med en eventuell returflygning till den ursprungliga avgångsorten eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten så snart som möjligt, eller ombokning till den slutliga bestämmelseorten vid ett senare datum som passageraren finner lämpligt, beroende på platstillgång.

- 22 I det nationella målet betalade Finnair, till följd av att den flygning som reserverats av de berörda passagerarna hade ställts in, kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 och erbjöd dem, i enlighet med artikel 8.1 i den förordningen, ett erbjudande om ombokning som de accepterade. På grund av ett tekniskt fel på det plan med vilket ombokningsflygningen genomfördes, anlände de emellertid till sin slutliga bestämmelseort med en försening på mer än sex timmar i förhållande till ankomsttiden i det erbjudande som de hade accepterat.
- 23 Domstolen har slagit fast att passagerare på flygningar som har försenats ska anses ha rätt till kompensation enligt artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004, jämförd med artikel 7.1 i samma förordning, när de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 61, och dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 38).
- 24 I ett sådant mål som det nationella uppkommer således frågan huruvida den rätt till kompensation som passagerarna på försenade flygningar har rätt till, vilken nämns i föregående punkt, även kan återopas av passagerare som, till följd av att deras flygning ställts in och för vilken de har fått kompensation, har godtagit en ombokning som lufttrafikföretaget erbjudit, i enlighet med artikel 8.1 i förordning nr 261/2004, och som nått sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som lufttrafikföretaget planerat för ombokningsflygningen.
- 25 I artikel 3 i förordning nr 261/2004, där förordningens tillämpningsområde fastställs, föreskrivs i punkt 2 att förordningen ska tillämpas under förutsättning att passagerarna har en bekräftad platsreservation för den berörda flygningen eller har flyttats över av ett lufttrafikföretag eller researrangör från den flygning för vilken de hade en reservation till en annan flygning, oavsett anledning.
- 26 Det följer av denna bestämmelse att förordning nr 261/2004 är tillämplig bland annat på en situation där en flygpassagerare har transporterats av lufttrafikföretaget, efter det att den reserverade flygningen ställts in, på en ombokningsflygning till den slutliga bestämmelseorten.
- 27 Domstolen konstaterar att förordning nr 261/2004 inte innehåller någon bestämmelse som syftar till att begränsa rättigheterna för passagerare i en situation då dessa har ombokats, såsom den situation som är aktuell i det nationella målet, inbegripet en eventuell begränsning av deras rätt till kompensation.
- 28 Härav följer, enligt den rättspraxis som domstolen hänvisat till ovan i punkt 23, att en flygpassagerare som, efter att ha godtagit den ombokning som lufttrafikföretaget erbjudit till följd av att en flygning ställts in, har nått sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget för ombokningsflygningen, har rätt till kompensation.
- 29 Denna tolkning stöds särskilt av två andra överväganden.
- 30 Det framgår av skäl 2 i förordning nr 261/2004 att förordningen syftar till att avhjälpa de allvarliga problem och olägenheter som nekad ombordstigning, inställda eller kraftigt försenade flygningar medför.

- 31 Passagerare som varit utsatta för inställda eller kraftigt försenade flygningar, såsom de som är aktuella i det nationella målet, har emellertid drabbats av sådana olägenheter både i samband med den inställda flygningen och senare, på grund av den kraftiga förseningen av deras ombokningsflygning. Det är följaktligen förenligt med målet att avhjälpa dessa allvarliga olägenheter att ge dessa passagerare rätt till kompensation för var och en av dessa på varandra följande olägenheter.
- 32 Om å andra sidan lufttrafikföretaget i en sådan situation inte var skyldigt att ersätta de berörda passagerarna på de föreskrivna villkoren, skulle åsidosättande av assistansskyldigheten enligt artikel 8.1 i förordning nr 261/2004 inte få några följder. Eftersom ersättningskyldigheten obestriddligen har en stimulanseffekt på transportören vad gäller det faktiska genomförandet av denna assistans, skulle avsaknaden av sådana följder leda till att passagerarnas rätt till ombokning äventyrades, vilket skulle strida mot det mål om långtgående skydd som anges i skäl 1 i förordningen.
- 33 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första frågan besvaras enligt följande. Förordning nr 261/2004, och särskilt artikel 7.1 däri, ska tolkas så, att en flygpassagerare som har fått kompensation på grund av att en flygning ställts in och har accepterat den ombokning som han erbjudits kan göra anspråk på kompensation på grund av att ombokningsflygningen varit försenad, när denna försening uppgår till ett antal timmar som ger rätt till kompensation och det lufttrafikföretag som utför ombokningsflygningen är samma som för den inställda flygningen.

Den andra frågan

- 34 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett lufttrafikföretag kan åberopa "extraordinära omständigheter", i den mening som avses i denna bestämmelse, för att befrias från kompensationskyldigheten, i den mening som avses i denna bestämmelse, beroende på ett fel avseende en så kallad "on condition"-del, det vill säga en del som ersätts med en annan del endast om den förstnämnda delen har gått sönder, under förutsättning att lufttrafikföretaget alltid har en reservdel i lager.
- 35 Det bör inledningsvis påpekas, såsom har påpekats i punkt 11 i domstolens rekommendationer till nationella domstolar om begäran om förhandsavgörande (EUT C 257, 2018, s. 1), att även om domstolen, när den fattar sitt beslut, med nödvändighet beaktar de rättsliga och faktiska omständigheterna i det nationella målet, såsom dessa beskrivs av den hänskjutande domstolen i dess begäran om förhandsavgörande, så innebär detta inte att domstolen själv tillämpar unionsrätten på denna tvist. När domstolen uttalar sig om unionsrättens tolkning eller giltighet försöker den ge ett användbart svar för avgörandet av det nationella målet, men det ankommer på den hänskjutande domstolen att dra de praktiska konsekvenserna av detta uttalande.
- 36 Det är mot bakgrund av dessa rekommendationer som domstolen ska sträva efter att ge den hänskjutande domstolen de uppgifter som den behöver för att kunna avgöra det mål som anhängiggjorts vid den.
- 37 Det ska erinras om att lufttrafikföretaget enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, mot bakgrund av skäl 14 och 15 i den och med avvikelser från artikel 5.1, inte är skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i den förordningen om det kan visa att den inställda flygningen eller förseningen av ankomsttiden med tre timmar eller mer beror på "extraordinära omständigheter" som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits, och att företaget, om en sådan omständighet har inträffat, har vidtagit åtgärder som är anpassade efter situationen och använt alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt alla tillgängliga ekonomiska resurser för att undvika att den berörda flygningen ställs in eller blir kraftigt försenad (dom av den 26 juni 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 15 och där angiven rättspraxis).

- 38 Enligt fast rättspraxis kan extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, omfatta händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. De två villkoren är kumulativa (dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 20 och dom av den 26 juni 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 16).
- 39 Tekniska fel som har nära samband med underhållet av luftfartyg kan emellertid i princip inte i sig utgöra "extraordinära omständigheter" i den mening som avses i artikel 5.3 i den förordningen (se för ett liknande resonemang dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 25).
- 40 Domstolen har nämligen slagit fast att lufttrafikföretagen regelbundet ställs inför sådana fel, med hänsyn till de särskilda förhållanden under vilka lufttransporten utförs och till flygplanens tekniskt avancerade nivå (dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 22 och där angiven rättspraxis).
- 41 Närmare bestämt utgör det inte en exceptionell omständighet att vissa flygplansdelar går sönder i förtid, och till och med oväntat, eftersom detta i princip utgör en händelse som har nära samband med flygplanets funktion (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 21 och där angiven rättspraxis).
- 42 Det framgår att ett fel på en så kallad "on condition"-del, som den som är aktuell i det nationella målet, som lufttrafikföretaget har förberett sig att byta genom att alltid ha en reservdel i lager, i enlighet med den praxis från domstolen som det erinrats om ovan i punkt 38 utgör en händelse som till sin art eller sitt ursprung följer av det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som inte undgår dess faktiska kontroll, såvida inte ett sådant fel inte har nära samband med flygplanets funktion, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva.
- 43 Den andra frågan ska besvaras med att artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett lufttrafikföretag, för att befrias från sin kompensationskyldighet, inte kan åberopa "extraordinära omständigheter", i den mening som avses i denna bestämmelse, som rör fel på en så kallad "on condition"-del, det vill säga en del som ersätts med en ny del endast om den förstnämnda delen går sönder, även om lufttrafikföretaget alltid har en reservdel i lager, utom om, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva, ett sådant fel är en händelse som till sitt slag och sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. I den mån ett sådant fel i princip har nära samband med flygplanets funktion, ska det inte ses som en sådan händelse.

Rättegångskostnader

- 44 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande 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 (åttonde avdelningen) följande:

- 1) **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, och särskilt artikel 7.1 i denna, ska tolkas så, att en flygpassagerare som har fått kompensation på grund av att en flygning ställts in och har accepterat den ombokning som han erbjudits kan göra anspråk på kompensation på grund**

av att ombokningsflygningen varit försenad, när denna försening uppgår till det antal timmar som ger rätt till kompensation och lufttrafikföretaget som utför ombokningsflygningen är samma som för den inställda flygningen.

- 2) Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett lufttrafikföretag, för att befrias från sin kompensationsskyldighet, inte kan åberopa ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, som rör fel på en så kallad ”on condition”-del, det vill säga en del som ersätts med en ny del endast om den förstnämnda delen går sönder, även om lufttrafikföretaget alltid har en reservdel i lager, utom om, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva, ett sådant fel är en händelse som till sitt slag och sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. I den mån ett sådant fel i princip är nära kopplat till flygplanets funktion, ska det inte ses som en sådan händelse.

Underskrifter