

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 12 maj 2011 *

I mål C-294/10,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Augstākās Tiesas Senāts (Lettland) genom beslut av den 9 juni 2010, som inkom till domstolen den 15 juni 2010, i målet

Andrejs Eglītis,

Edvards Ratnieks

mot

Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija,

ytterligare deltagare i rättegången :

Air Baltic Corporation AS, meddelar

* Rättegångsspråk: lettiska.

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Lenaerts samt domarna D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász och J. Malenovský (referent),

generaladvokat: E. Sharpston,
justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, genom J. Pūce, i egenskap av ombud,
- Polens regering, genom K. Rokicka, i egenskap av ombud,
- Förenade kungarikets regering, genom L. Seeboruth, i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom A. Sauka och K. Simonsson, 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 5.3 och 6.1 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 å ena sidan Andrejs Eglitis och Edvards Ratnieks, två passagerare på en flygning mellan Köpenhamn och Riga, och å andra sidan flygbolaget Air Baltic Corporation AS (nedan kallat Air Baltic) rörande bolagets vägran att betala kompensation till passagerarna, efter det att deras flygning BT 140 som skulle avgått den 14 juli 2006 hade ställts in.

Tillämpliga bestämmelser

3 Skälen 1 och 2 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.”

4 Skälen 13–15 i nämnda förordning har följande lydelse:

”(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.”

- 5 Artikel 5 i samma förordning har rubriken ”Inställd flygning”. I artikel 5.1 föreskrivs följande:

”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.”

6 Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”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.”

7 Artikel 6 i förordningen har rubriken "Försening". Artikel 6.1 har följande lydelse:

"När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden

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

skall lufttrafikföretaget erbjuda passagerarna

- i) assistans i enlighet med artikel 9.1 a och artikel 9.2,
- ii) om den rimligen förväntade avgångstiden är åtminstone dagen efter den tidigare tillkännagivna avgångstiden, assistans i enlighet med artikel 9.1 b och 9.1 c,

iii) om förseningen är åtminstone fem timmar, assistans i enlighet med artikel 8.1 a.”

- 8 Artikel 7 i förordningen har rubriken ”Rätt till kompensation”. I artikel 7.1 föreskrivs följande:

”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 nedkad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

- 9 Den 14 juli 2006 stängdes det svenska luftrummet i Malmöregionen från och med klockan 20.30 på grund av ett strömavbrott som lett till att flygtrafikens radar och navigationssystem brutit samman. Samma dag var Air Baltics flygning från Köpenhamn till Riga planerad att avgå klockan 20.35.
- 10 Passagerarna steg ombord på flygplanet där de blev kvar under ungefär två timmar till klockan 22.45 i väntan på avfärd. Klockan 22.45 informerades passagerarna om att flygningen ställts in och ombads att lämna flygplanet.
- 11 De två passagerarna Andrejs Eglītis och Edvards Ratniek ansåg att de hade rätt till kompensation från Air Baltic på grund av att flygningen ställts in och inkom därför med klagomål till Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (Byrån för konsumentskydd) (nedan kallad konsumentskyddsbyrån).
- 12 Konsumentskyddsbyrån avslag deras klagomål. Avslagsbeslutet fastställdes genom beslut av den 22 mars 2007 av Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (Republiken Lettlands ekonomiministerium) (nedan kallat ministrija).
- 13 Klagandena i det nationella målet överklagade ministrijas beslut till först Administratīvā rajona tiesa (lokal förvaltningsdomstol), därefter till Administratīvā apgabaltiesa (förvaltningsdomstol i andra instans). Sedan deras talan ogillats överklagade de till den hänskjutande domstolen.
- 14 Konsumentskyddsbyrån, ministrija samt förvaltningsdomstolarna i första och andra instans ansåg samtliga att Air Baltic inte var skyldigt att utge kompensation enligt

artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, eftersom flygningen ställts in på grund av extraordinära omständigheter som flygbolaget inte kunnat råda över.

- 15 Klagandena i det nationella målet menar däremot att anledningen till att flygningen ställdes in inte var att det svenska luftrummet var stängt, utan att besättningens längsta tillåtna flygtid hade löpt ut. De har inte bestritt att stängningen av det svenska luftrummet till följd av strömbrott kan anses utgöra "extraordinära omständigheter" som flygbolaget inte kan råda över. Enligt klagandena förklarar denna omständighet endast flygningens inledande försening, det vill säga mellan klockan 20.35 och 22.45. Beslutet att ställa in flygningen togs först klockan 22.45 då besättningens längsta tillåtna flygtid inte var tillräcklig för att genomföra hela flygningen.
- 16 Den hänskjutande domstolen anser att det klockan 20.35, då planet skulle ha lyft, förelåg extraordinära omständigheter, det vill säga att luftrummet ovanför Malmöregionen var stängt. Flygbolaget hade inte kunnat undvika dessa omständigheter. Lufttrafikföretag har enligt den hänskjutande domstolen emellertid inte i allmänhet för vana att ställa in flygningar varje gång det inte är möjligt att lyfta på exakt utsatt tid. Med hänsyn till att lufttransport är en högst speciell verksamhet då passagerarna knappast har möjlighet att ta andra flyg eller använda sig av andra transportsätt eller andra resvägar och då flygbolagen inte kan ändra hur deras resurser används, i synnerhet utanför deras hemflygplats, anstränger sig trafikföretag och flygplatser i regel i möjligaste mån att säkerställa att en planerad flygning äger rum.
- 17 Den hänskjutande domstolen frågar sig under dessa omständigheter om det förhållandet att det är omöjligt för en flygning att avgå på utsatt tid är en tillräcklig anledning att ställa in den. Den hänskjutande domstolen undrar särskilt om nämnda

extraordinära omständigheter kan motivera att en flygning ställs in när det förhållandet att det är omöjligt att lyfta på grund av sådana omständigheter är av kort varaktighet.

- 18 Då det i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 föreskrivs att lufttrafikföretag inte är skyldiga att betala kompensation till de resande om de har vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika de extraordinära omständigheterna, ställer sig därför den hänskjutande domstolen frågan om det enligt denna bestämmelse bland dessa åtgärder även inbegrips en skyldighet för trafikföretagen att organisera sina resurser, bland annat besättningen, på ett sådant sätt att de kan genomföra flygningar under en viss tidrymd när sådana omständigheter inträffar.
- 19 När det gäller definitionen av denna "tidrymd" anser klagandena i det nationella målet att tillräckliga resurser ska finnas i beredskap för att kunna genomföra en flygning inom åtminstone två timmar från den ursprungliga avgångstiden. Deras argumentation inför den hänskjutande domstolen grundas på bestämmelserna i förordning nr 261/2004 vari lufttrafikföretagens skyldigheter vid förseningar fastställs. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att en flygning kommer att försenas i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden med två timmar eller mer ska lufttrafikföretaget enligt artikel 6.1 a i förordning nr 261/2004, vid alla flygningar på 1 500 kilometer eller mindre, erbjuda den assistans som föreskrivs i förordningen. Klagandena drar härav slutsatsen att en försening på två timmar i förevarande fall är "normal", det vill säga att det förhållandet att det är omöjligt att genomföra en flygning under två timmar inte i sig är en omständighet som motiverar att en flygning ställs in.
- 20 Den hänskjutande domstolen anser däremot att det huvudsakliga syftet med artikel 6.1 i förordning nr 261/2004 inte är att reglera dessa frågor på det sätt klagandena i det nationella målet föreslår. Däremot kan det enligt samma domstol inte uteslutas att bestämmelsen kan vara till hjälp för att göra en systematisk tolkning av artikel 5.3 i förordningen.

21 Mot denna bakgrund beslutade Augstākās Tiesas Senāts att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

- ”1) Ska artikel 5.3 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att det krävs att lufttrafikföretaget, för att det ska anses ha vidtagit alla rimliga åtgärder för att undvika de extraordinära omständigheterna, planerar sina resurser på lämpligt sätt för att göra det möjligt att genomföra en planerad flygning efter att de oförutsedda extraordinära omständigheterna har upphört, det vill säga under en viss tidrymd efter den utsatta avgångstiden?

- 2) Om den första frågan besvaras jakande, ska då artikel 6.1 i förordning [nr 261/2004] tillämpas för att fastställa den tidsreserv som lufttrafikföretaget – när det planerar sina resurser på lämpligt sätt – minst måste räkna med som eventuell förutsebar försening för det fall extraordinära omständigheter uppkommer?”

Prövning av tolkningsfrågorna

22 Den hänskjutande domstolen har ställt sina två frågor, som ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett lufttrafikföretag är skyldigt att, såsom en rimlig åtgärd för att förebygga extraordinära omständigheter, planera sina resurser på lämpligt sätt för att förfoga över en viss minsta ”tidsreserv” efter den utsatta avgångstiden för att, om möjligt, kunna

genomföra en flygning när de extraordinära omständigheterna inte längre föreligger. Den hänskjutande domstolen vill särskilt få klarhet i om denna tidsreserv kan fastställas med hänvisning till artikel 6.1 i förordning nr 261/2004.

- 23 Domstolen erinrar inledningsvis om att om en flygning ställs in har passagerarna enligt artikel 5.1 i förordning nr 261/2004, på de villkor som föreskrivs i denna artikel, i första hand rätt till assistans av lufttrafikföretaget enligt artikel 8 i förordningen, det vill säga rätt till återbetalning eller ombokning. I andra hand har passagerarna rätt till service i form av måltider, hotellrum och möjlighet att ringa utan kostnad enligt vad som föreskrivs i artikel 9 i samma förordning. I tredje hand har de rätt till en schablonersättning enligt de villkor som föreskrivs i artikel 7 i förordningen, såvida de inte informerats i erforderlig tid om att flygningen ställdes in.
- 24 Med undantag från vad som föreskrivs i artikel 5.1 i nämnda förordning är lufttrafikföretaget enligt artikel 5.3 befriat från en av sina skyldigheter, nämligen att betala kompensation till passagerarna, 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.
- 25 Domstolen slog i sin dom av den 22 december 2008 i mål C-549/07, Wallentin-Hermann (REG 2008, s. I-11061), punkt 40, fast att eftersom inte alla extraordinära omständigheter kan medföra undantag från kompensationsskyldigheten ankommer det således på den som avser att åberopa sådana omständigheter att även visa att det, i alla händelser, inte hade varit möjligt att undvika dessa omständigheter genom att vidta åtgärder anpassade efter den aktuella situationen, det vill säga åtgärder som motsvarar de krav som, bland annat i tekniskt och ekonomiskt hänseende, rimligen kunde ställas på det berörda lufttrafikföretaget då dessa extraordinära omständigheter inträffade. Lufttrafikföretaget ska såsom domstolen preciserade i punkt 41 i samma dom nämligen visa att det var uppenbart att företaget, även om alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt alla tillgängliga ekonomiska resurser hade använts, inte skulle ha kunnat undvika att de extraordinära omständigheter som det konfronterades med medförde att flygningen måste ställas in, utan att behöva göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten.

- 26 Det är viktigt att betona att det ofta är svårt, och i bland omöjligt, att genomföra en flygning på utsatt tid när extraordinära omständigheter inträffar. Risken för förseningar som i slutändan kan medföra att flygningen ställs in är en typisk negativ följd för passagerarna och således förutsägbar när extraordinära omständigheter inträffar.
- 27 Då lufttrafikföretaget enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 är skyldigt att vidta alla rimliga åtgärder för att undvika de extraordinära omständigheterna, måste det vid planeringen av flygningen följaktligen i rimlig utsträckning beakta risken för förseningar om extraordinära omständigheter eventuellt skulle inträffa.
- 28 För att undvika att alla förseningar, även obetydliga sådana, som uppstår till följd av att extraordinära omständigheter inträffat oundvikligen leder till att en flygning ställs in måste ett förnuftligt lufttrafikföretag planera sina resurser på lämpligt sätt för att ha en viss tidsreserv och för att, om möjligt, kunna genomföra flygningen när de extraordinära omständigheterna inte längre föreligger. Om ett lufttrafikföretag i en sådan situation däremot inte har någon tidsreserv kan det inte anses ha vidtagit alla de rimliga åtgärder som föreskrivs i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.
- 29 Vad för det första gäller en allmän fastställelse av den minsta tidsreserv som den hänskjutande domstolen refererat till, finns det anledning att erinra om att domstolen i punkt 42 i domen i det ovannämnda målet Wallentin-Hermann slog fast att det ska prövas om det berörda lufttrafikföretaget har vidtagit åtgärder som var anpassade efter den konkreta situationen, det vill säga åtgärder som motsvarade de krav som, bland annat i tekniskt och ekonomiskt hänseende, rimligen kunde ställas på det berörda lufttrafikföretaget då de extraordinära omständigheter som påvisats av detta företag inträffade.

- 30 Domstolen fastställde således ett individualiserat och smidigt koncept med rimliga åtgärder och överlät på den nationella domstolen att bedöma om lufttrafikföretaget i det enskilda fallet ska anses ha vidtagit åtgärder som är anpassade efter situationen.
- 31 Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 kan därför inte tolkas så, att den innebär en skyldighet att såsom en rimlig åtgärd planera en allmän minsta tidsreserv utan undantag som är tillämplig på samtliga lufttrafikföretag i alla situationer då extraordinära omständigheter inträffar.
- 32 Vad för det andra beträffar bedömningen av om de åtgärder som vidtagits är rimliga för att skapa en tidsreserv i syfte att, om möjligt, undvika att förseningar som uppstår till följd av extraordinära omständigheter leder till att flygningen ställs in, ska det inledningsvis konstateras att bedömningen inte såsom den hänskjutande domstolen verkar föreslå ska göras utifrån den försening som konstaterats i förhållande till flygningens planerade avgångstid, utan med beaktande av den försening som skulle kunna föreligga sedan flygningen genomförts under de nya förhållanden som föranletts av de extraordinära omständigheterna.
- 33 Vid en sådan bedömning är det endast lufttrafikföretagets förmåga att genomföra hela den planerade flygningen, vilken ska uppfattas som en "transportenhet", utförd av ett lufttrafikföretag som fastställer sin färdväg (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 juli 2008 i mål C-173/07, Emirates Airlines, REG 2008, s. I-5237, punkt 40), trots att extraordinära omständigheter inträffat som orsakat viss försening, som är av betydelse. Den försening som inledningsvis konstaterades, när de extraordinära omständigheterna inte längre förelåg eller i förhållande till den planerade avgångstiden, kan dock därefter förvärras på grund av olika på varandra följande sidoeffekter som hänger samman med att flygningen inte kunde genomföras på vanligt sätt, enligt ordinarie tidtabell. Exempel på sådana sidoeffekter är svårigheter att få en ny plats i flygkorridoren eller landningsvillkoren på destinationsflygplatsen, inbegripet

möjligheten att denna flygplats är helt eller delvis stängd under vissa timmar på natten. Härav följer att flygningen då riskerar en betydligt större försening än den som inledningsvis konstaterats.

- 34 I bedömningen av om de åtgärder är rimliga som lufttrafikföretaget har vidtagit när det planerade flygningen ska följaktligen även dessa risker för sidoeffekter beaktas, i den mån de omständigheter som utgör dessa risker kan förutses och beräknas.
- 35 Lufttrafikföretagets kapacitet att genomföra hela den planerade flygningen under dessa villkor ska bedömas mot bakgrund av de kriterier som domstolen fastställde i domen i det ovannämnda målet Wallentin-Hermann. Bedömningen ska ske med beaktande av att den erfordrade tidsreservens omfattning inte får leda till att lufttrafikföretaget behöver göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten.
- 36 Det ska tilläggas att artikel 6.1 i förordning nr 261/2004 inte är tillämplig vid bedömningen av om de åtgärder som vidtagits för att skapa en tidsreserv är rimliga. Nämda bestämmelse avser nämligen olika kategorier av "förseningar" som kan tillskrivas lufttrafikföretaget men som inte beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
- 37 Mot bakgrund av vad som anförts ovan ska de ställda frågorna besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att då lufttrafikföretaget är skyldigt att vidta alla rimliga åtgärder för att förebygga extraordinära omständigheter, måste det vid planeringen av flygningen i rimlig utsträckning beakta risken för förseningar om extraordinära omständigheter eventuellt skulle inträffa. Företaget ska

följaktligen planera för en viss tidsreserv som, om möjligt, gör att företaget kan genomföra hela flygningen när de extraordinära omständigheterna inte längre föreligger. Bestämmelsen ska däremot inte tolkas så, att den innebär en skyldighet att såsom en rimlig åtgärd planera en allmän minsta tidsreserv utan undantag som är tillämplig på samtliga lufttrafikföretag i alla situationer då extraordinära omständigheter inträffar. Bedömningen av lufttrafikföretagets kapacitet att genomföra hela den planerade flygningen under de nya villkor som de extraordinära omständigheterna föranleder ska ske med beaktande av att den erforderade tidsreservens omfattning inte får leda till att lufttrafikföretaget behöver göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten. Artikel 6.1 i förordningen är inte tillämplig vid denna bedömning.

Rättegångskostnader

- 38 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:

Artikel 5.3 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 så, att då lufttrafikföretaget är skyldigt att vidta alla rimliga åtgärder för att

förebygga extraordinära omständigheter, måste det vid planeringen av flygningen i rimlig utsträckning beakta risken för förseningar om extraordinära omständigheter eventuellt skulle inträffa. Företaget ska följaktligen planera för en viss tidsreserv som, om möjligt, gör att företaget kan genomföra hela flygningen när de extraordinära omständigheterna inte längre föreligger. Bestämmelsen ska däremot inte tolkas så, att den innebär en skyldighet att såsom en rimlig åtgärd planera en allmän minsta tidsreserv utan undantag som är tillämplig på samtliga lufttrafikföretag i alla situationer då extraordinära omständigheter inträffar. Bedömningen av lufttrafikföretagets kapacitet att genomföra hela den planerade flygningen under de nya villkor som de extraordinära omständigheterna förändrar ska ske med beaktande av att den erforderade tidsreservens omfattning inte får leda till att lufttrafikföretaget behöver göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten. Artikel 6.1 i förordningen är inte tillämplig vid denna bedömning.

Underskrifter