DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

22. december 2008 *

I sag C-549/07,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 234 EF, indgivet af Handelsgericht Wien (Østrig) ved afgørelse af 30. oktober 2007, indgået til Domstolen den 11. december 2007, i sagen:

Friederike Wallentin-Hermann

mod

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA,

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling)

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

* Processprog: tysk.

generaladvokat: E. Sharpston
justitssekretær: R. Grass,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

— Rechtsanwältin Friederike Wallentin-Hermann, som selvmøder,

— Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA ved Rechtsanwalt O. Borodajkewycz,

— den østrigske regering ved E. Riedl, som befuldmægtiget

— den græske regering ved S. Chala og D. Tsagkaraki, som befuldmægtigede

— den polske regering ved M. Dowgielewicz, som befuldmægtiget

— den portugisiske regering ved L. Fernandes, som befuldmægtiget

— Det Forenede Kongeriges regering ved C. Gibbs, som befuldmægtiget, bistået af barrister D. Beard,

— Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber ved R. Vidal Puig og M. Vollkommer, 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, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT L 46, s. 1).

2 Anmodningen er blevet fremsat i en sag mellem Friederike Wallentin-Hermann og Alitalia — Linee Aree Italiane SpA (herefter »Alitalia«) som følge af sidstnævntes afslag på at yde kompensation til sagsøgeren i hovedsagen, hvis flyafgang var blevet aflyst.

Retsforskrifter

International ret

3 Konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring blev indgået i Montreal den 28. maj 1999 (herefter »Montrealkonventionen«), undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999 og godkendt på Fællesskabets vegne ved Rådets beslutning 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT L 194, s. 38). Konventionen trådte for så vidt angår Det Europæiske Fællesskab i kraft den 28. juni 2004.

4 Montrealkonventionens kapitel 3, som har overskriften »Luftfartselskabets erstatningsansvar og erstatningens omfang«, består af artikel 17-37.

5 Montrealkonventionens artikel 19, der har overskriften »Forsinkelse«, bestemmer følgende:

»Luftfartsselskabet er ansvarligt for skader, som skyldes forsinket transport af passagerer, bagage eller gods. Luftfartsselskabet er dog ikke ansvarligt for skader, som skyldes forsinkelse, hvis det godtgør, at det selv, dets ansatte og dets agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at gøre det.«

Fællesskabsbestemmelser

6 Forordning nr. 261/2004 indeholder bl.a. følgende betragtninger:

»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 […] 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.

[…]

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

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

7 Artikel 5 i forordning nr. 261/2004, som har overskriften »Aflysning«, bestemmer:

»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 senest 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.

[…]

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

[…]«

8 Artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, som har overskriften »Kompensationsret«, bestemmer:

»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).

[…]«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

9 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at Friederike Wallentin-Hermann hos Alitalia købte billet til sig selv, sin mand og sin datter til en flyafgang fra Wien (Østrig) via Rom (Italien) til Brindisi (Italien). Afrejsen skulle efter planen ske fra Wien den 28. juni 2005 kl. 6.45, og ankomsten til Brindisi skulle finde sted samme dag kl. 10.35.

10 De tre passagerer tjekkede ind og blev fem minutter før afgang oplyst om, at flyafgangen var blevet aflyst. De blev derefter ombooket til en anden afgang til Rom med Austrian Airlines, hvortil de ankom kl. 9.40, dvs. 20 minutter efter afgangen til Brindisi, som de derfor ikke kom med. Friederike Wallentin-Hermann ankom med sin familie til Brindisi kl. 14.15.

11 Alitalias flyafgang fra Wien blev aflyst som følge af en kompliceret motorskade i turbinen, der blev opdaget aftenen før i forbindelse med et eftersyn. Alitalia blev informeret herom kl. 1.00 natten før afgangen. Reparationen af luftfartøjet, som krævede fremskaffelse af reservedele og teknikere, blev afsluttet den 8. juli 2005.

12 Friederike Wallentin-Hermann fremsatte over for Alitalia begæring om kompensation på 250 EUR i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 som følge af aflysningen af flyafgangen og 10 EUR som kompensation for afholdelse af telefonudgifter. Alitalia afslog at imødekomme begæringen.

13 I forbindelse med det søgsmål, som Friederike Wallentin-Hermann derefter anlagde, gav Bezirksgericht für Handelssachen Wien Friederike Wallentin-Hermann medhold i dennes påstand om kompensation bl.a. med den begrundelse, at de tekniske fejl ved luftfartøjet ikke faldt ind under de »usædvanlige omstændigheder«, som kan fritage for pligten til at yde kompensation i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

14 Alitalia har appelleret denne afgørelse til Handelsgericht Wien, som har besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»1) Foreligger der usædvanlige omstændigheder i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i […] forordning […] nr. 261/2004 […] og under hensyntagen til betragtning 14 til forordningen, når en teknisk fejl ved luftfartøjet, navnlig en motorskade, medfører aflysning af flyafgangen, og skal fortolkningen af grunden til aflysning foretages efter forordningens artikel 5, stk. 3, som omhandlet i Montrealkonventionens bestemmelser (artikel 19)?

2) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, foreligger der da usædvanlige omstændigheder i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004], hos luftfartsselskaber, som oftere end gennemsnittet begrunder aflysninger af flyafgange med tekniske problemer, alene på grund af deres hyppighed?

3) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, har et luftfartsselskab da truffet alle »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004], såfremt det godtgør, at det har foretaget den vedligeholdelse af luftfartøjet, der kræves i henhold til loven, og er dette tilstrækkeligt til, at luftfartsselskabet fritages for pligten til at udbetale kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 3, sammenholdt med artikel 7?

4) Såfremt spørgsmål 1 besvares benægtende, er udsædvanlige omstændigheder i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004], da force majeure eller naturbegivenheder, som ikke skyldes et teknisk problem og dermed ligger uden for luftfartsselskabets sfære?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første og det fjerde spørgsmål

15 Med det første og det fjerde spørgsmål, som behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med forordningens betragtning 14, skal fortolkes således, at en teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning af en flyafgang, falder ind under begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand, eller om begrebet derimod omfatter andre situationer, som ikke vedrører tekniske fejl. Den forelæggende ret ønsker endvidere oplyst, om fritagelsesgrunden indeholdt i nævnte bestemmelse skal fortolkes i overensstemmelse med Montreal-konventionen, herunder særligt konventionens artikel 19.

16 Det bemærkes, at begrebet usædvanlige omstændigheder ikke er blandt de begreber, som defineres i artikel 2 i forordning nr. 261/2004. Begrebet defineres endvidere heller ikke i andre af forordningens bestemmelser.

17 Det fremgår at fast retspraksis, at fastlæggelsen af betydningen og rækkevidden af udtryk, som ikke er defineret i fællesskabsretten, skal ske efter deres normale mening i sædvanlig sprogbrug, idet der tages hensyn til den generelle sammenhæng, hvori de anvendes, og de mål, der forfølges med den lovgivning, som de udgør en del af. Når disse begreber forekommer i en bestemmelse, der er en undtagelse fra et princip, eller nærmere bestemt fra fællesskabsretlige bestemmelser om forbrugerbeskyttelse, skal disse desuden læses således, at bestemmelsen kan fortolkes strengt (jf. i denne retning

dom af 10.3.2005, sag C-336/03, easyCar, Sml. I, s. 1947, præmis 21 og den deri nævnte retspraksis). Dertil kommer, at betragtningerne til en fællesskabsretsakt kan præcisere dennes indhold (jf. i denne retning bl.a. dom af 10.1.2006, sag C-344/04, IATA og ELFAA, Sml. I, s. 403, præmis 76).

18 De formål, som forfølges med artikel 5 i forordning nr. 261/2004, og som fastsætter de forpligtelser, der påhviler luftfartsselskaberne i tilfælde af en flyafgangs aflysning, fremgår klart af første og anden betragtning til forordningen, hvorefter handling fra Det Europæiske Fællesskabs side, når det drejer sig om lufttransport, bl.a. bør sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, og der bør fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt, idet en flyafgangs aflysning forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne (jf. i denne retning IATA og ELFAA-dommen, præmis 69).

19 Som det fremgår af betragtning 12 til og artikel 5 i forordning nr. 261/2004, har fællesskabslovgiver ønsket at begrænse problemer og gener for passagererne på grund af aflysning ved at tilskynde luftfartsselskaberne til på forhånd at informere passagererne om aflysninger og under visse omstændigheder tilbyde dem en rimelig omlægning af rejsen i henhold til bestemte kriterier. I de situationer, hvor luftfartsselskaberne ikke iværksætter sådanne foranstaltninger, har fællesskabslovgiver ønsket, at luftfartsselskaberne skal 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.

20 I denne sammenhæng fremgår det klart, at mens artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 opstiller princippet om, at passagerer har krav på kompensation, hvis deres flyafgang aflyses, skal samme bestemmelses stk. 3, som fastsætter betingelserne for, hvornår et transporterende luftfartsselskab ikke har pligt til at udbetale kompensation, anses for en undtagelse til dette princip. Sidstnævnte bestemmelse skal derfor fortolkes strengt.

21 Fællesskabslovgiver har i denne henseende anført, som det fremgår af betragtning 14 til forordning nr. 261/2004, at sådanne omstændigheder navnlig kan 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.

22 Det følger af denne angivelse i betragtningerne til forordning nr. 261/2004, at fællesskabslovgiver ikke har ønsket, at disse begivenheder, der i øvrigt ikke udgør en udtømmende opregning, skal udgøre usædvanlige omstændigheder, men alene at de kan føre til, at der opstår sådanne omstændigheder. Det følger heraf, at alle omstændigheder ved sådanne begivenheder ikke nødvendigvis kan begrunde fritagelse fra kompensationspligten i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c).

23 Selv om fællesskabslovgiver har opført »uforudsete sikkerhedsproblemer« på nævnte liste, og selv om en teknisk fejl ved et luftfartøj kan anses for at udgøre et sådant sikkerhedsproblem, forholder det sig ikke desto mindre således, at omstændighederne ved en sådan begivenhed kun kan kvalificeres som »usædvanlige« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de vedrører en begivenhed, som i lighed med de begivenheder, der er nævnt i forordningens betragtning 14, ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse.

24 Henset til de særlige omstændigheder, som luftbefordring udføres under, og henset til luftfartøjers høje teknologiske niveau må det konstateres, at luftfartsselskaberne almindeligvis under udøvelsen af deres aktiviteter støder på forskellige tekniske problemer, som anvendelsen af disse luftfartøjer uundgåeligt er forbundet med. Det er i øvrigt for at undgå sådanne problemer og for at forebygge uheld, der kan bringe flysikkerheden i fare, at luftfartøjerne jævnligt underkastes en særlig streng kontrol, der

indgår som en løbende betingelse for luftfartsselskabernes drift. At løse et teknisk problem, som skyldes manglende vedligeholdelse af et luftfartøj, skal derfor anses for et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.

25 De tekniske fejl, som afdækkes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjet, eller som følger af manglende vedligeholdelse, kan derfor ikke i sig selv udgøre »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

26 Det kan imidlertid ikke udelukkes, at tekniske fejl udgør sådanne »usædvanlige omstændigheder«, for så vidt som disse fejl skyldes begivenheder, som ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Dette vil f.eks. være tilfældet, såfremt den konstruktør, der har konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed, afdækker, at luftfartøjerne, selv om de allerede er i drift, er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden. Det samme gælder, hvor der er tale om skader på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger.

27 Det tilkommer derfor den forelæggende ret at undersøge, om de tekniske fejl, som luftfartsselskabet i hovedsagen har nævnt, er resultatet af begivenheder, der ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

28 Hvad angår spørgsmålet, om fritagelsesgrunden i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes i overensstemmelse med Montrealkonventionens bestemmelser, særligt konventionens artikel 19, bemærkes, at denne konvention udgør en integrerende del af Fællesskabets retsorden. Det fremgår desuden af artikel 300, stk. 7, EF, at Fællesskabets institutioner er bundet af de aftaler, der indgås af Fællesskabet, og disse aftaler har derfor forrang for afledte fællesskabsretsakter (jf. dom af 10.7.2008, sag C-173/07, Emirates Airlines, Sml. I, s. 5237, præmis 43).

29 I henhold til Montrealkonventionens artikel 19 er et luftfartsselskab ikke ansvarligt for skader, som skyldes forsinkelse, »hvis det godtgør, at det selv, dets ansatte og dets agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at gøre det«.

30 Det bemærkes i denne henseende, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 nævner begrebet »usædvanlige omstændigheder«, mens det hverken nævnes i Montrealkonventionens artikel 19 eller i andre af konventionens bestemmelser.

31 Det bemærkes endvidere, at nævnte artikel 19 vedrører forsinkelser, mens artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 omhandler aflysning af flyafgange.

32 Som det fremgår af præmis 43-47 i IATA og ELFAA-dommen, optræder Montrealkonventionens artikel 19 og artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 i forskellige sammenhænge. Montrealkonventionens artikel 19 ff. regulerer nemlig de betingelser, hvorunder de berørte passagerer efter en flyafgangs forsinkelse kan anlægge sag for at opnå individuel erstatning, dvs. kompensation. Artikel 5 i forordning nr. 261/2004 fastsætter standardiserede og umiddelbare afhjælpningsforanstaltninger. Disse foranstaltninger, der er uafhængige af de foranstaltninger, som Montrealkonventionen fastsætter betingelser for gennemførelsen af, finder således anvendelse på et tidligere tidspunkt end de foranstaltninger, der følger af Montrealkonventionen. Det følger heraf, at fritagelsesgrunden i konventionens artikel 19, som fritager et luftfartsselskab for ansvar, ikke uden videre kan overføres på artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

33 Under disse omstændigheder kan Montrealkonventionen ikke være bestemmende for fortolkningen af den i artikel 5, stk. 3, omhandlede fritagelsesgrund.

34 På denne baggrund skal det første og fjerde forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning af en flyafgang, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand, medmindre fejlen skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Montrealkonventionen er ikke relevant for fortolkningen af fritagelsesgrunden i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

Det andet spørgsmål

35 Henset til alle de stillede spørgsmål bemærkes, at den forelæggende ret med dette spørgsmål nærmere bestemt ønsker oplyst, om tekniske fejl alene på grund af deres hyppighed ikke udgør »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, såfremt luftfartsselskaber oftere end gennemsnittet begrunder aflysninger af flyafgange med tekniske problemer.

36 Som anført i denne doms præmis 27 tilkommer det den forelæggende ret at undersøge, om de tekniske fejl, som luftfartsselskabet i hovedsagen har påberåbt sig, skyldes begivenheder, som ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Det følger af denne konstatering, at hyppigheden af tekniske fejl hos et luftfartsselskab ikke i sig selv kan give grundlag for at fastslå, at der er tale om »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

37 Henset til ovenstående skal det andet spørgsmål besvares med, at hyppigheden af tekniske fejl hos et luftfartsselskab ikke i sig selv kan give grundlag for at fastslå, at der er tale om »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

Det tredje spørgsmål

38 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om et luftfartsselskab har truffet alle »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, såfremt det godtgør, at det har foretaget den vedligeholdelse, der kræves i henhold til loven, af det luftfartøj, som skulle have været anvendt på den aflyste flyafgang, og om dette bevis er tilstrækkeligt til, at luftfartsselskabet fritages for pligten til at udbetale kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1.

39 Det bemærkes, at fællesskabslovgiver ikke har ønsket at fritage for pligten til at yde kompensation til passagerer i tilfælde af en flyafgangs aflysning i forbindelse med alle usædvanlige omstændigheder, men kun dem, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

40 Det følger heraf, at eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder er fritaget, påhviler det den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.

41 Luftfartsselskabet skal faktisk godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, kunne det åbenbart

ikke på det pågældende tidspunkt, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden, undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som selskabet stod over for, førte til flyafgangens aflysning.

42 Det tilkommer den forelæggende ret at undersøge, om det berørte luftfartsselskab under omstændigheder som dem, der foreligger i hovedsagen, har iværksat passende foranstaltninger, dvs. foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtraf, navnlig opfyldte de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk havde ansvaret for.

43 Henset til ovenstående bemærkninger skal det tredje spørgsmål besvares med, at den omstændighed, at et luftfartsselskab har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse af luftfartøjer, ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at godtgøre, at luftfartsselskabet har truffet »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og følgelig ikke er tilstrækkeligt til at fritage luftfartsselskabet for pligten til at udbetale kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1.

Sagens omkostninger

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 sagens

omkostninger. 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 (Fjerde Afdeling) for ret:

1) **Artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at en teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning af en flyafgang, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand, medmindre fejlen skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, er ikke relevant for fortolkningen af fritagelsesgrunden i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.**

2) **Hyppigheden af tekniske fejl hos et luftfartsselskab kan ikke i sig selv give grundlag for at fastslå, at der er tale om »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.**

3) Den omstændighed, at et luftfartsselskab har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse af luftfartøjer, er ikke i sig selv tilstrækkeligt til at godtgøre, at luftfartsselskabet har truffet »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og er følgelig ikke tilstrækkeligt til at fritage luftfartsselskabet for pligten til at udbetale kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1.

Underskrifter