DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 22 december 2008 *

I mål C-549/07,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 234 EG, framställd av Handelsgericht Wien (Österrike) genom beslut av den 30 oktober 2007, som inkom till domstolen den 11 december 2007, i målet

Friederike Wallentin-Hermann

mot

Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

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

* Rättegångsspråk: tyska.

generaladvokat: E. Sharpston,
justitiesekreterare: R. Grass,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Friederike Wallentin-Hermann, företrädande sig själv, Rechtsanwältin,

— Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, genom O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

— Österrikes regering, genom E. Riedl, i egenskap av ombud,

— Greklands regering, genom S. Chala och D. Tsagkaraki, båda i egenskap av ombud,

— Polens regering, genom M. Dowgielewicz, i egenskap av ombud,

— Portugals regering, genom L. Fernandes, i egenskap av ombud,

— Förenade kungarikets regering, genom C. Gibbs, i egenskap av ombud, biträdd av D. Beard, barrister,

— Europeiska gemenskapernas kommission, genom R. Vidal Puig och M. Vollkommer, 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 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 (EUT L 46, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Friederike Wallentin-Hermann och Alitalia – Linee Aree Italiane SpA (nedan kallat Alitalia) rörande Alitalias vägran att betala kompensation till Friederike Wallentin-Hermann efter det att hennes flygning hade ställts in.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

3 Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (nedan kallad Montrealkonventionen), som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, undertecknades av Europeiska gemenskapen den 9 december 1999 och godkändes på gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, s. 38). Konventionen trädde, med avseende på gemenskapen, i kraft den 28 juni 2004.

4 Kapitel III i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Fraktförarens skadeståndsansvar och ersättningens omfattning”, består av artiklarna 17–37.

5 I artikel 19 i Montrealkonventionen, som har rubriken ”Försening”, föreskrivs följande:

”Transportören ansvarar för skador till följd av försening vid lufttransporter av passagerare, bagage och gods. Transportören ansvarar dock inte för sådana skador om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder.”

Gemenskapsrätten

6 Förordning nr 261/2004 innehåller bland annat följande skäl:

”(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 … minskas. Detta bör åstadkommas genom att trafikföretagen förmås att före den tidtabellsenliga avgångstiden informera passagerna 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.

…

(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.”

7 I artikel 5 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda:

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,

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,

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.

…

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.

…”

8 I artikel 7.1 i förordning nr 261/2004, som har rubriken ”Rätt till kompensation”, 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.

…”

Tvisten vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

9 Enligt beslutet om hänskjutande bokade Friederike Wallentin-Hermann tre biljetter till sig själv, sin man och sin dotter på en av Alitalias flygningar mellan Wien (Österrike) och Brindisi (Italien) via Rom (Italien). Den tidtabellsenliga avgångstiden från Wien var kl. 6.45 den 28 juni 2005 och den tidtabellsenliga ankomsttiden till Brindisi var kl. 10.35 samma dag.

10 Efter incheckningen underrättades de tre passagerarna, fem minuter före tidtabellsenlig avgångstid, om att flygningen var inställd. De bokades därefter om på en av Austrian Airlines flygningar till Rom och ankom till Rom kl. 9.40, det vill säga 20 minuter efter avgångstiden för den anslutande flygningen till Brindisi, vilken de således missade. Friederike Wallentin-Hermann och hennes familj ankom till Brindisi kl. 14.15.

11 Anledningen till att Alitalias flygning till Wien ställdes in var ett komplicerat motorfel i turbinen, vilket hade upptäckts vid en kontroll dagen innan. Alitalia hade underrättats om detta fel kl. 01.00 på morgonen den 28 juni 2005. Reparationen av flygplanet, vilken krävde att reservdelar införskaffades och att tekniker flögs in, avslutades den 8 juli 2005.

12 Friederike Wallentin-Hermann framställde, med anledning av den inställda flygningen, krav mot Alitalia om kompensation på 250 euro, med stöd av artiklarna 5.1 c och 7.1 i förordning nr 261/2004. Hon krävde även ersättning för telefonkostnader med 10 euro. Alitalia bestred kraven.

13 Friederike Wallentin-Hermann väckte därefter talan om kompensation vid Bezirksgericht für Handelssachen Wien (handelsdomstol i första instans i Wien) som biföll talan. Som skäl härför anfördes bland annat att de tekniska problemen med det aktuella flygplanet inte utgjorde sådana ”extraordinära omständigheter” som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 och som utgör skäl för undantag från kompensationsskyldigheten.

14 Alitalia överklagade detta avgörande till Handelsgericht Wien (handelsdomstol i andra instans i Wien), som beslutade att förklara målet vilande och att ställa följande tolkningsfrågor till domstolen:

”1) Föreligger extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i … förordning … nr 261/2004 …, med hänsyn till skäl 14 i förordningen, när en flygning ställs in på grund av ett tekniskt problem med flygplanet, närmare bestämt ett motorfel, och ska de skäl för undantag från kompensationsskyldigheten som avses i artikel 5.3 i [denna förordning] tolkas i enlighet med bestämmelserna i Montrealkonventionen (artikel 19)?

2) För det fall fråga 1 besvaras jakande: När det rör sig om ett lufttrafikföretag som oftare än genomsnittet ställer in flygningar på grund av tekniska problem, föreligger då extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning [nr 261/2004] enbart på grund av frekvensen av dessa problem?

3) För det fall fråga 1 besvaras jakande: Ska ett lufttrafikföretag anses ha vidtagit alla ’rimliga åtgärder’, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning [nr 261/2004], om det kan visa att samtliga lagstadgade minimikrav avseende underhåll av flygplanet har iakttagits, och räcker detta för att befria lufttrafikföretaget från kompensationsskyldigheten enligt artikel 5 jämförd med artikel 7 i [denna förordning]?

4) För det fall fråga 1 besvaras nekande: Utgörs extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i [förordning nr 261/2004] av fall av force majeure eller naturkatastrofer, som inte består i tekniska problem och som följaktligen inte har något med lufttrafikföretaget att göra?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första och den fjärde frågan

15 Den hänskjutande domstolen har ställt den första och den fjärde frågan, vilka ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i förordningen, ska tolkas på ett sådant sätt att ett tekniskt problem med flygplanet som leder till att en flygning ställs in omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, eller om detta begrepp i stället omfattar andra situationer, som inte består i tekniska problem. Den hänskjutande domstolen önskar även få klarhet i huruvida de skäl för undantag från kompensationsskyldigheten som avses i denna bestämmelse ska tolkas i enlighet med bestämmelserna i Montrealkonventionen och särskilt artikel 19 i denna konvention.

16 Begreppet extraordinära omständigheter återfinns inte bland de begrepp som definieras i artikel 2 i förordning nr 261/2004. Detta begrepp definieras inte heller i övriga artiklar i förordningen.

17 Det framgår av fast rättspraxis att fastställandet av betydelsen av och räckvidden för sådana uttryck som inte definierats i gemenskapsrätten ska ske i enlighet med deras normala betydelse i vanligt språkbruk, med beaktande av det sammanhang i vilket de används och de mål som eftersträvas genom det regelverk i vilket de ingår. När sådana uttryck återfinns i en bestämmelse som utgör ett undantag från en princip, eller närmare bestämt från gemenskapsbestämmelser som syftar till att skydda konsumenterna, ska de dessutom förstås på ett sådant sätt att nämnda bestämmelse kan tolkas restriktivt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 10 mars 2005 i mål C-336/03,

easyCar, REG 2005, s. I-1947, punkt 21, och däri angiven rättspraxis). Dessutom kan ingressen till en gemenskapsrättsakt precisera rättsaktens innehåll (se, för ett liknande resonemang, bland annat dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA, REG 2006, s. I-403, punkt 76).

18 De mål som eftersträvas med artikel 5 i förordning nr 261/2004, vilken fastställer de skyldigheter som åligger lufttrafikföretag som skulle ha utfört en inställd flygning, framgår klart av skälen 1 och 2 i denna förordning. Enligt dessa skäl bör gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, varvid hänsyn bör tas till de allmänna konsumentskyddskraven, eftersom inställda flygningar skapar allvarliga olägenheter för passagerarna (se, för ett liknande resonemang, domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA, punkt 69).

19 Det framgår av skäl 12 och artikel 5 i förordning nr 261/2004 att gemenskapslagstiftaren har avsett att minska de problem och olägenheter som passagerarna orsakas på grund av inställda flygningar, genom att förmå lufttrafikföretagen att på förhand underrätta passagerarna om de inställda flygningarna och, i vissa fall, erbjuda en ombokning i enlighet med vissa fastställda kriterier. Om lufttrafikföretagen inte kan vidta sådana åtgärder har gemenskapslagstiftaren önskat att de kompenserar passagerarna, såvida flygningen inte har ställts in på grund av extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

20 I detta sammanhang står det klart att artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, som fastlägger villkoren för att det lufttrafikföretag som utför flygningen inte ska vara skyldigt att betala kompensation, ska betraktas som ett undantag från principen i artikel 5.1 c om passagerares rätt till kompensation vid inställda flygningar. Förstnämnda bestämmelse ska följaktligen tolkas restriktivt.

21 Gemenskapslagstiftaren har, såsom framgår av skäl 14 i förordning nr 261/2004, angett att sådana omständigheter särskilt kan förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för ett lufttrafikföretag.

22 Det framgår av detta uttalande i ingressen till förordning nr 261/2004 att gemenskapslagstiftaren inte har avsett att dessa händelser, vilka för övrigt bara uppräknas i exemplifierande syfte, i sig ska anses utgöra extraordinära omständigheter, utan har nämnt dessa för att de är händelser som kan ge upphov till sådana omständigheter. Härav följer att alla omständigheter som omgärdar sådana händelser inte nödvändigtvis utgör skäl för undantag från kompensationsskyldigheten enligt artikel 5.1 c i denna förordning.

23 Trots att gemenskapslagstiftaren har inkluderat ”oförutsedda brister i flygsäkerheten” i nämnda uppräkning och trots att ett tekniskt problem med ett flygplan kan anses vara en sådan brist kan omständigheterna kring en sådan händelse icke desto mindre endast betecknas som ”extraordinära”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, om de avser en händelse som, i likhet med dem som uppräknas i skäl 14 i denna förordning, till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll.

24 Med beaktande av de särskilda förhållanden under vilka lufttransporter utförs och av flygplanens tekniskt avancerade karaktär, konstaterar domstolen att det är vanligt att lufttrafikföretagen i sin verksamhet konfronteras med olika tekniska problem som oundvikligen uppstår vid driften av flygplanen. Det är för övrigt för att undvika sådana problem och för att förebygga incidenter som kan äventyra flygsäkerheten som flygplanen regelbundet genomgår särskilt strikta kontroller, vilka ingår i den dagliga

driften av ett lufttrafikföretag. Det måste således anses ingå i lufttrafikföretagets normala verksamhet att lösa ett tekniskt problem som har uppstått på grund av bristande underhåll av ett flygplan.

25 Tekniska problem som uppdagas vid underhåll av flygplanen eller som beror på brister i detta underhåll kan följaktligen inte i sig anses utgöra sådana ”extraordinära omständigheter” som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

26 Det kan emellertid inte uteslutas att tekniska problem kan utgöra sådana extraordinära omständigheter, såvida de uppkommit till följd av händelser som faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. Detta skulle exempelvis vara fallet om tillverkaren av de flygplan som ingår i det berörda lufttrafikföretagets flotta, eller en behörig myndighet, tillkännager att dessa flygplan, som redan är i drift, är behäftade med ett dolt fabrikationsfel som påverkar flygsäkerheten. Detta skulle även vara fallet om flygplanen skadas till följd av sabotage eller terrorism.

27 Det ankommer således på den hänskjutande domstolen att pröva om de tekniska problem som åberopats av det lufttrafikföretag som är part i målet vid denna domstol har uppkommit till följd av händelser som faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll.

28 När det gäller frågan huruvida de skäl för undantag från kompensationsskyldigheten som anges i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas i enlighet med bestämmelserna i Montrealkonventionen, och särskilt artikel 19 i denna konvention, konstaterar domstolen att denna konvention är en integrerad del av gemenskapens rättsordning. Det framgår dessutom av artikel 300.7 EG att gemenskapens institutioner är bundna av avtal som ingåtts av gemenskapen och att dessa avtal följaktligen har företräde framför gemenskapens sekundärrättsakter (se dom av den 10 juli 2008 i mål C-173/07, Emirates Airlines, REG 2008, s. I-5237, punkt 43).

29 Enligt artikel 19 i Montrealkonventionen kan en transportör befrias från ansvar för en skada som orsakats av försening ”om transportören visar att denne och dennes anställda eller uppdragstagare har vidtagit alla de åtgärder som rimligen kan begäras för att undvika skadorna eller att det var omöjligt att vidta sådana åtgärder”.

30 I detta hänseende ska det påpekas att det i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 hänvisas till begreppet ”extraordinära omständigheter”, medan detta begrepp varken förekommer i artikel 19 i Montrealkonventionen eller i någon annan bestämmelse i denna konvention.

31 Det ska vidare konstateras att nämnda artikel 19 avser förseningar, medan artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 avser inställda flygningar.

32 Enligt vad som framgår av punkterna 43–47 i domen i det ovannämnda målet IATA och ELFAA ingår artikel 19 i Montrealkonventionen och artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 dessutom i olika sammanhang. I artikel 19 och följande artiklar i nämnda konvention regleras nämligen på vilka villkor som berörda passagerare, vid en försenad flygning, kan väcka talan om individualiserad ersättning i form av skadestånd. Artikel 5 i förordning nr 261/2004 avser däremot standardiserade och omedelbara åtgärder för att ersätta skador. Dessa åtgärder, vilka är oberoende av de åtgärder som regleras i Montrealkonventionen, avser således ett tidigare skede än denna konvention. Härav följer att de ansvarsfrihetsgrunder för transportören som föreskrivs i artikel 19 i konventionen inte utan vidare kan överföras till artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

33 Under dessa omständigheter kan det inte utifrån Montrealkonventionen fastställas på vilket sätt de skäl för undantag från kompensationsskyldigheten som avses i artikel 5.3 ska tolkas.

34 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första och den fjärde frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på ett sådant sätt att ett tekniskt problem med ett flygplan, som leder till att en flygning ställs in, inte omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, såvida detta problem inte uppkommit till följd av händelser som, till sin art eller sitt ursprung, faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. Montrealkonventionen är inte avgörande för tolkningen av de skäl för undantag från kompensationsskyldigheten som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

Den andra frågan

35 Med beaktande av samtliga frågor som har ställts får det anses att den hänskjutande domstolen har ställt denna fråga för att få klarhet i huruvida frekvensen av tekniska problem i sig innebär att dessa problem inte kan utgöra ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, när det rör sig om lufttrafikföretag som oftare än genomsnittet ställer in flygningar på grund av sådana problem.

36 Såsom nämnts i punkt 27 i denna dom ankommer det på den hänskjutande domstolen att pröva om de tekniska problem som åberopats av det aktuella lufttrafikföretaget följer av händelser som faller utanför dess normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. Det följer härav att frekvensen av tekniska problem hos ett lufttrafikföretag inte i sig är ett sakförhållande som gör det möjligt att fastställa huruvida det föreligger ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

37 Mot bakgrund av det ovanstående ska den andra frågan besvaras enligt följande. Frekvensen av tekniska problem hos ett lufttrafikföretag är inte i sig ett sakförhållande som gör det möjligt att fastställa huruvida det föreligger ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

Den tredje frågan

38 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida ett lufttrafikföretag ska anses ha vidtagit ”alla rimliga åtgärder”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, om det kan visa att samtliga lagstadgade minimikrav avseende underhåll av det flygplan med vilket den inställda flygningen skulle ha utförts har iakttagits, och huruvida detta räcker för att befria nämnda lufttrafikföretag från kompensationsskyldigheten enligt artiklarna 5.1 c och 7.1 i denna förordning.

39 Det ska noteras att det har varit gemenskapslagstiftarens avsikt att inte alla extraordinära omständigheter ska kunna utgöra skäl för att undanta lufttrafikföretaget från kompensationsskyldigheten gentemot passagerarna vid en inställd flygning, utan endast sådana omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

40 Eftersom det inte är alla extraordinära omständigheter som 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.

41 Lufttrafikföretaget ska 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 omständig-

heter 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.

42 Det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva om det berörda lufttrafikföretaget, med hänsyn till omständigheterna i det nationella målet, har vidtagit åtgärder som var anpassade efter den aktuella 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.

43 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den tredje frågan besvaras enligt följande. Den omständigheten att ett lufttrafikföretag har iakttagit samtliga lagstadgade minimikrav avseende underhåll av ett flygplan är inte i sig tillräcklig för att det ska anses styrkt att detta lufttrafikföretag har vidtagit ”alla rimliga åtgärder”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, och således ska befrias från kompensationsskyldigheten enligt artiklarna 5.1 c och 7.1 i denna förordning.

Rättegångskostnader

44 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 yttranden till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (fjärde avdelningen) följande:

1) **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 på ett sådant sätt att ett tekniskt problem med ett flygplan, som leder till att en flygning ställs in, inte omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, såvida detta problem inte uppkommit till följd av händelser som, till sin art eller sitt ursprung, faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. Konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999, är inte avgörande för tolkningen av de skäl för undantag från kompensationsskyldigheten som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.**

2) **Frekvensen av tekniska problem hos ett lufttrafikföretag är inte i sig ett sakförhållande som gör det möjligt att fastställa huruvida det föreligger ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.**

3) Den omständigheten att ett lufttrafikföretag har iakttagit samtliga lagstadgade minimikrav avseende underhåll av ett flygplan är inte i sig tillräcklig för att det ska anses styrkt att detta lufttrafikföretag har vidtagit ”alla rimliga åtgärder”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, och således ska befrias från kompensationsskyldigheten enligt artiklarna 5.1 c och 7.1 i denna förordning.

Underskrifter