

Sag C-792/19

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

28. oktober 2019

Forelæggende ret:

Landgericht Köln (Tyskland)

Afgørelse af:

15. oktober 2019

Sagsøgt og appellat:

TUIfly GmbH

Sagsøger og appelindstævnt:

EUflight.de GmbH

[Udelades]

Landgericht Köln

Kendelse

I sagen

TUIfly GmbH, [udelades] Langenhagen,

sagsøgte og appellat,

[udelades]

mod

EUflight.de GmbH, [udelades] Hamburg,

sagsøger og appelindstævnt,

[OMISSIS]

har Landgericht Köln, 11. Afdeling for Civile Sager

[udelades]

afsagt følgende kendelse:

1. Sagen udsættes. [**Org. s. 2**]
2. Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkning af EU-retten:

Skyldes en aflysning af en flyvning eller en lang forsinkelse ved en flyvnings ankomst i tilfælde af strejke også usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, såfremt den omtvistede flyvning ikke var direkte berørt af strejken og kunne være blevet gennemført som planlagt, men aflysningen eller forsinkelsen skete på grund af luftfartsselskabets omorganisering af flyveplanen i forbindelse med strejken (her: det forhold, at den flyvemaskine, der efter planen skulle anvendes til den omtvistede flyvning, i stedet for blev anvendt til at afhjælpe følgerne af strejken)?

Såfremt et luftfartsselskab også kan frigøre sig fra sit ansvar, når det har foretaget en omorganisering:

Er det afgørende, at omorganiseringen allerede blev foretaget inden strejkens iværksættelse, da det endnu ikke kunne forudses, hvilket fly i sidste ende ville blive berørt af strejken, eller kan en ansvarsfritagelse også komme på tale, når flyveplanen først blev omorganiseret under eller efter strejken, og det på dette tidspunkt allerede var klart, at den omtvistede flyvning ikke var direkte berørt af strejken?

Præmisser:

I.

- 1 Sagsøgeren (herefter »EUflight.de«), der er indtrådt i de pågældende passagerers rettigheder, har nedlagt påstand om, at sagsøgte (herefter »TUIfly«) skal betale i alt 500,00 EUR (to gange 250,00 EUR) i kompensation til EUflight.de i henhold til 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.

Følgende faktiske omstændigheder ligger til grund for sagen:

Passagererne reserverede en flyrejse hos TUIfly fra Köln til Palma de Mallorca til den 11. oktober 2017. Planlagt afgang fra Köln var [**org. s. 3**] den 11. oktober

2017 klokken 18:55, planlagt ankomst i Palma de Mallorca den 11. oktober 2017 klokken 21:20. Afstanden mellem Köln og Palma de Mallorca er på 1 308,21 km. Flyvningen blev imidlertid ikke gennemført som planlagt; passagererne landede først i Palma de Mallorca den 12. oktober 2017 klokken 03:20. Denne forsinkelse skyldtes følgende forhold:

Allerede i løbet af den 5. og den 6. oktober 2017 blev TUIfly klar over, at der mellem den 9. oktober 2017 (klokken 17:00 UTC) og den 11. oktober 2017 (klokken 04:00) ville finde en generalstrejke sted i Frankrig, som ville berøre lufttrafikjtenesten, flyvekontrollen, radiotelefonien og flyvelederne.

Adskillige af TUIflys flyvninger fra flyveplanen blev berørt af strejken, bl.a. samtlige flyvninger til og fra Spanien, herunder Balearerne, samt Marokko og Portugal. Den 10. oktober 2017 kunne fem fly ikke vende tilbage til Tyskland fra Las Palmas, Tenerife og Funchal; de blev udskudt til dagen efter og kunne følgelig ikke anvendes til flyvninger, der skulle starte fra Tyskland den 11. oktober 2017.

Den omtvistede flyvning fra Köln til Palma de Mallorca, der oprindeligt skulle være gennemført med flyvemaskinen D-ATUF, lå ikke selv i strejkeperioden. Som følge af strejken omorganiserede TUIfly imidlertid sin flyveplan på omfattende vis og anvendte i denne forbindelse flyvemaskinen D-ATUF, der egentlig skulle være anvendt til den omtvistede flyvning, for derved at kunne gennemføre flyvninger, der var blevet aflyst på grund af strejken, og således afhjælpe omvæltninger i flyveplanen, som strejken havde forårsaget. Som følge heraf gennemførte TUIfly i stedet for den omtvistede flyvning med en anden maskine (D-ATYB), hvorved ovennævnte forsinkelse indtrådte.

Passagererne overdrog senere deres rettigheder som følge af forsinkelsen af flyafgangen til EUflight.de.

Over for EUflight.de's påstand om kompensation har TUIfly indvendt, at forsinkelsen af den omtvistede flyvning skyldtes usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004.

2. Amtsgericht tog EUflight.de's påstand til følge og idømte TUIfly pligt til at betale 500,00 EUR samt renter på fem procentpoint over basisrentesatsen fra den 21. november 2017 til EUflight.de. Amtsgericht fastslog, at forsinkelsen ikke indtrådte på grund af generalstrejken i Frankrig og med andre ord ikke skyldtes usædvanlige omstændigheder. Årsagen til forsinkelsen var derimod **[org. s. 4]** TUIfly's beslutning om at anvende den flyvemaskine, som skulle være brugt til den omtvistede flyvning, til at fylde huller i flyveplanen, der var opstået som følge af strejken. Ifølge Amtsgericht fremgår det af EU-Domstolens dom af 4. oktober 2012 (C-22/11 – »Finnair«), der vedrørte lignende faktiske omstændigheder, at TUIfly ikke fritages for ansvar. Bundesgerichtshofs dom af 21. august 2012 [udelades] angik derimod andre faktiske omstændigheder, idet der i nævnte sag var tale om, at luftfartsselskabet som forberedelse på en varslet strejke allerede

havde aflyst flyvninger, og det derfor endnu ikke var klart, hvorvidt den omtvistede flyvning i sidste ende ville blive berørt af strejken.

- 3 TUIfly har iværksat appel til prøvelse af Amtsgerichts dom, hvilken appel der er blevet givet tilladelse til, og har herved gentaget sin påstand om frifindelse. TUIfly har gjort gældende, at Bundesgerichtshofs dom af 21. august 2012 [udelades] også skal anvendes på de foreliggende faktiske forhold, og EU-Domstolens praksis netop ikke er til hinder for at fritage TUIfly for ansvar.

II.

Afgørelsen i appellen kræver en præjudiciel afgørelse fra Den Europæiske Unions Domstol ved besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål.

1.

Dette spørgsmål er relevant for afgørelsen:

Såfremt der i den foreliggende situation ikke er tale om usædvanlige omstændigheder, der fritager for ansvar som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, kan appellen ikke tages til følge, idet EUflight.de i så fald har ret til kompensation på grundlag af de overdragne rettigheder.

Er der derimod som følge af strejken tale om en usædvanlig omstændighed, der også fritager for ansvar for så vidt angår den omtvistede flyvning, ville der skulle gives medhold i appellen, idet TUIfly tilstrækkelig konkret har redegjort for, at flyvemaskinen D-ATUF blev anvendt med henblik på at afhjælpe følgerne af strejken.

2. [Org. s. 5]

Om forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 beror på en fortolkning af bestemmelsen – her udtrykket »skyldes« og de dermed forbundne kausalitetsspørgsmål – som i tvivlstilfælde skal foretages af EU-Domstolen.

3.

I overensstemmelse med den forelæggende rets hidtidige opfattelse skyldes den lange forsinkelse i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt i et tilfælde som her en usædvanlig omstændighed i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004.

a) I sin dom af 21. august 2012 [udelades] konstaterede Bundesgerichtshof, at et luftfartsselskab fritages for ansvar i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, såfremt det har omorganiseret flyveplanen og aflyst flyvninger som forberedelse på en strejke. Bundesgerichtshof udtalte følgende i så henseende:

»Såfremt usædvanlige omstændigheder giver grund til at frygte, at en væsentlig del af luftfartsselskabets piloter i nærmeste fremtid ikke står til rådighed for selskabet, kan der ikke stilles ret store krav til begrundelsen for, hvorfor en bestemt flyvning er aflyst; i en sådan situation er luftfartsselskabets opgave så vidt muligt at reorganisere driften allerede på forhånd. I denne forbindelse skal det som allerede nævnt navnlig tilstræbes, at påvirkningen berører passagererne som helhed mindst muligt, og at den normale drift kan genoptages hurtigst muligt, når påvirkningerne ophører. Såfremt luftfartsselskabet under overholdelse af disse krav udnytter de ressourcer, det har til rådighed i det nødvendige omfang, kan den manglende gennemførelse af en enkelt flyafgang normalt ikke anses for undgåelig alene med den begrundelse, at man i stedet kunne have aflyst en anden flyafgang. I betragtning af den komplekse beslutningssituation, hvor der skal tages hensyn til et stort antal flyafgange og deres indbyrdes forbindelser, bør luftfartsselskabet tværtimod have det nødvendige spillerum ved bedømmelsen af de hensigtsmæssige foranstaltninger. Der er ikke grund til at frygte, at dette vil føre til en forringelse af forbrugerrettighederne, da det ikke mindst er i luftfartsselskabets egen økonomiske interesse at begrænse strejkens virkninger og påvirkningen af passagererne som følge af strejken mest muligt.« [Org. s. 6]

Landgericht Frankfurt har ligeledes under henvisning til Bundesgerichtshofs retspraksis fastslået, at en aflysning af en flyvning, der blev foretaget inden en strejke, ikke var ansvarspådragende [udelades].

b) Lavere retsinstanser end Bundesgerichtshof har derimod delvis afvist, at luftfartsselskabet fritages for ansvar ved omorganisering, idet aflysning eller forsinkelse i disse tilfælde ikke længere skyldes den usædvanlige omstændighed men derimod beror på et forretningsmæssigt valg [udelades]. Retterne har herved ofte henvist til EU-Domstolens dom af 4. oktober 2012 (C-22/11 – »Finnair«) [udelades]. I nogle tilfælde har de også udledt af 15. betragtning til forordning (EF) nr. 261/2004, at der skal foreligge en direkte årsagsforbindelse mellem den usædvanlige omstændighed og det forhold, at den omtvistede flyvning er berørt [udelades].

I den juridiske litteratur afviser nogle forfattere også udtrykkeligt ansvarsfritagelse ved en omorganisering, der foretages på grund af strejke [udelades].

c) EU-Domstolen har endnu ikke taget stilling til det præjudicielle spørgsmål. I den seneste sag, C-195/17 (»TUIfly«), lod Domstolen spørgsmålet stå åbent, idet den allerede afviste, at der forelå en usædvanlig omstændighed. I nævnte sag udtalte generaladvokaten ved EU-Domstolen – ligeledes under henvisning til EU-Domstolens dom af 4. oktober 2012 (C-22/11 – »Finnair«) – at de usædvanlige omstændigheder ikke omfatter nye flyveplaner, der opstilles som følge af de usædvanlige omstændigheder (forslag til afgørelse af 19.4.2018). [Org. s. 7]

d) I sin hidtidige praksis har den forelæggende ret fulgt Bundesgerichtshofs konstatering og fastslået, at de i denne dom omhandlede vilkår også kan overføres

til en situation som den foreliggende, hvor en flyvning gennemføres forsinket, fordi flyveplanen omorganiseres som følge af strejke.

En sådan fortolkning støttes af ordlyden i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, idet denne bestemmelse for så vidt blot kræver, at aflysningen (her: den lange forsinkelse i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt) »skyldes« usædvanlige omstændigheder, hvilket også omfatter det forhold, at flyvningen er indirekte berørt – idet den flyvemaskine, der efter planen skulle anvendes, ikke længere står til rådighed som følge af den nødvendige omorganisering. Det fremgår ikke af ordlyden, at en flyvning skal være direkte berørt af den usædvanlige omstændighed – hvilket i tilfælde af strejke vil sige, at hele eller en del af det personale, der efter planen skulle være med til at gennemføre flyvningen, ikke kan anvendes [udelades].

Efter den forelæggende rets opfattelse taler 15. betragtning til forordning (EF) nr. 261/2004 ligeledes for og ikke imod rettens holdning. I henhold hertil betragtes det 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. Set ud fra 15. betragtning er konsekvenser for efterfølgende flyvninger således også omfattet [udelades], og dette gælder ligeledes for flyvninger, hvor den usædvanlige omstændighed medfører en forsinkelse indtil dagen efter at den indtrådte. I en sådan situation er forbindelsen mellem den usædvanlige omstændighed og aflysningen/forsinkelsen ganske vist tættere, fordi den berører samme flyvemaskine. Alligevel fremgår det klart, at fællesskabslovgiver ikke havde til hensigt at begrænse ansvarsfritagelsen således, at den kun gælder i tilfælde af, at den aflyste/forsinkede flyvning er direkte berørt, og lovgiver heller ikke ønskede at opstille noget krav om, at konsekvenserne af den usædvanlige omstændighed indtræder samtidig eller samme dag, men at det eneste afgørende er, at den usædvanlige omstændighed faktisk fortsat medfører virkninger. Det fremgår i hvert fald ikke af 15. betragtning, at fællesskabslovgiver skulle have haft til hensigt generelt kun at lade tilfælde, hvor der foreligger en direkte årsagssammenhæng, være omfattet af artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 [udelades]. **[Org. s. 8]** I 15. betragtning anføres det blot – positivt – at luftfartsselskabet fritages for ansvar i en bestemt situation (nemlig når flytrafikstyringen har truffet en beslutning).

Efter den forelæggende rets opfattelse bliver årsagsforbindelsen til den usædvanlige omstændighed, som strejken udgør, heller ikke brudt som følge af, at den manglende gennemførelse af flyvningen, sådan som denne var planlagt, (også) beror på et forretningsmæssigt valg fra luftfartsselskabets side. Når flere flyvninger aflyses som følge af strejke, indebærer dette i sagens natur også det praktiske problem, at de berørte passagerer skal transporteres til deres bestemmelsessted på anden vis. Luftfartsselskabet er i denne forbindelse nødt til at operere med de flyvemaskiner, besætningsmedlemmer osv., der står til rådighed eller kan skaffes med kort varsel, hvilket ofte udelukker, at der ud over afvikling af den normale flydrift også sker en afhjælpning af de følger, som strejken har.

Flyveplanen ændres således, fordi det praktisk set er påkrævet, og det er som følge heraf også rimeligt at lægge til grund, at aflysningen eller forsinkelsen i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt skyldes den usædvanlige omstændighed, som strejken udgør.

Efter den forelæggende rets opfattelse er det heller ikke afgørende, hvornår flyveplanen omorganiseres. Sker omorganiseringen efterfølgende, står det ganske vist allerede fast, hvorvidt en konkret flyvning var berørt af strejken eller ej. Det skyldes imidlertid ét og samme forhold, at det faktisk er påkrævet at reagere på den usædvanlige omstændighed, som strejken udgør, og de omvæltninger af flyveplanen, den medfører. Hvad angår årsagsforbindelse har spørgsmålet om, hvornår omorganiseringen foretages, derfor ingen betydning.

e) Efter den forelæggende rets opfattelse kan der ikke udledes nogen bindende udsagn af EU-Domstolens dom af 4. oktober 2012 (C-22/11 – »Finnair«) om, hvorledes det præjudicielle spørgsmål skal besvares. For det første angik dommen boardingafvisning – dér er undtagelsen i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 dog allerede ikke relevant. Det var derfor ikke nødvendigt for EU-Domstolen at tage afgørende stilling til spørgsmålet om anvendelsesområdet for denne bestemmelse. For det andet var den omtvistede flyvning i sag C-22/11 netop ikke blev aflyst eller gennemført forsinket som følge af en omorganisering. Flyvningen blev derimod faktisk gennemført; der var blot tale om, at nogle af passagererne – som den daværende [org. s. 9] sagsøger, Timy Lassooy – der havde reserveret flyvningen og var mødt rettidigt op ved gaten, blev nægtet boarding, fordi andre personer ved en rejseomlægning blev befordret med dette fly, efter at det havde været nødvendigt at aflyse den flyvning, de havde reserveret, på grund af strejke blandt personalet i Barcelona lufthavn.

f) I betragtning af at det, som beskrevet ovenfor under b), på det seneste i stigende grad og ofte under henvisning til EU-Domstolens dom af 4. oktober 2012 (C-22/11 – »Finnair«) hævdes, at en omorganisering ikke kan medføre ansvarsfritagelse, og generaladvokaten ved EU-Domstolen åbenbart også deler denne opfattelse, finder den forelæggende ret det hensigtsmæssigt at anmode om en præjudiciel afgørelse.

[Udelades]