

**Sag C-127/20**

**Anmodning om præjudiciel afgørelse**

**Dato for indlevering:**

5. marts 2020

**Forelæggende ret:**

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polen)

**Afgørelse af:**

18. februar 2020

**Sagsøger:**

D. Spółka Akcyjna

**Sagsøgte:**

W. Zrt

---

[Udelades]

**K E N D E L S E**

18. februar 2020

Sąd Rejonowy w Gliwicach - VII Wydział Gospodarczy (retten i første instans i Gliwice, 7. afdeling for handelssager, Polen), [udelades] har

[Udelades]

efter behandling den 18. februar 2020 i Gliwice

i et lukket retsmøde

vedrørende et søgsmål anlagt af sagsøgeren D. Spółki Akcyjnej med hjemsted i W.

mod W. Zrt. med hjemsted i B. (Ungarn)

om betaling

afsagt følgende kendelse:

følgende præjudicielle spørgsmål forelægges for Den Europæiske Unions Domstol:

Skal 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 af 17.2.2004, s. 1) fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab, hvis luftfartøj kolliderer med en fugl, er forpligtet til – inden for rammerne af de rimelige forholdsregler, det skal træffe – at afsætte tiltrækkelig tid til gennemførelse af den krævede sikkerhedskontrol ved planlægningen af sit rotationsbaserede flyveplanlægningssystem?

*i tilfælde af, at det første spørgsmål besvares benægtende:*

Skal 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 af 17.2.2004, s. 1) fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab, hvis luftfartøj kolliderer med en fugl, er forpligtet til – inden for rammerne af de rimelige forholdsregler, det skal træffe – at udarbejde en tjenesteplan eller besætningsplan på en sådan måde, at besætningen står standby til at påtage sig flyvetjeneste straks efter udførelsen af den krævede sikkerhedskontrol, uafhængigt af de begrænsninger, der er til flyvetid og besætningen samt kravene til hvileperiode, der er fastsat i bilag II til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 [org. s. 2] om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1)?

[Udelades]

[Org. s. 3] PRÆMISSER

### **SAGENS GENSTAND, VÆSENTLIGE FAKTISKE OMSTÆNDIGHEDER**

1. Sagsøgeren – D. Spółka Akcyjna med hjemsted i W (tidligere: P. Spółka Akcyjna med hjemsted i W.) [–] har anlagt sag mod sagsøgte – W. Zrt. med hjemsted i (tidligere: Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft. med hjemsted i Budapest) [–] med påstand om betaling af et beløb på 250 EUR med tillæg af morarente i henhold til loven som kompensation for en forsinket flyafgang, hvilket krav er opstået i henhold til en aftale om overdragelse af fordringen fra en flypassager på flyafgangen W6 1752, der blev udført af det transporterende luftfartsselskab.

2. Det følger ubestridt af de faktiske omstændigheder, at den oprindelige fordringshaver, B.K., havde indgået en aftale med W. om luftbefordring, på baggrund af hvilken flyafgangen skulle finde sted den 4. oktober 2017 på ruten Turku-Gdańsk (flyafgang: W6 1752, forbindelse: TKU-GDN). Flyafgangen var mere end 10 timer forsinket i forhold til det planlagte tidspunkt for flyafgang (STD).
3. Den oprindelige årsag til forsinkelsen var en kollision mellem en fugl og luftfartøjet, som var beregnet til flyvetjeneste (registreringsnummer: HA-LXK). Luftfartøjet blev benyttet af det transporterende luftfartsselskab til at betjene flyvninger som led i rotationsbaseret flyveplanlægningssystem. Kollisionen med fuglen fandt sted under flyvning nummer W6 1751 (forbindelse: GDN-TKU), som blev gennemført umiddelbart inden den ovennævnte flyvning W6 1752. Den af luftfartsselskabet vedtagne flyrotationsordning indebærer, at den nødvendige tid til forberedelse af luftfartøjet til flyvning (TAT – turn-around time) mellem flyvning nummer W6 1751 og flyvning nummer W6 1752 udgjorde 35 minutter – forskellen mellem den planlagte flyankomst af flyvning W6 1751 (09:30 UTC) og den planlagte flyafgang af flyvning W6 1751 (10:05 UTC).
4. Kollisionen mellem luftfartøjet og fuglen nødvendiggjorde en sikkerhedskontrol (teknisk inspektion), som havde til formål at påvise eventuelle skader på luftfartøjet samt at kontrollere, om luftfartøjets tekniske tilstand muliggjorde den efterfølgende flyvning på trods af kollisionen. Under forsinkelsen forårsaget af kollisionen med fuglen samt den dertilhørende tekniske inspektion af luftfartøjet, udløb besætningens godkendte flyvetjenesteperiode. For at besætningen kunne møde til eller påbegynde en ny tjenesteperiode, skulle en 10-timer lang hvileperiode forløbe. Denne periode faldt sammen med det tidspunkt, hvor luftfartøjet, efter den gennemførte kontrol, var teknisk egnet til at foretage flyvningen. Den forsinkede flyvning fandt først sted efter hvileperioden for besætningen var afsluttet.
5. Luftfartsselskabet, som har bestridt at være pligtig at betale kompensation, har blandt mange andre argumenter, gjort gældende, at flyforsinkelsen skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. I den forbindelse er tvisten mellem parterne centreret omkring [org. s. 4] vurderingen af, om de rimelige forholdsregler, som luftfartsselskabet burde have truffet med henblik på at forhindre forekomsten af eller forhindre konsekvenserne af forekomsten af usædvanlige omstændigheder, omfattede forventede potentielle og forudsigelige omstændigheder samt en passende tilpasning af luftfartsselskabets virksomhed til disse.

#### **ANFØRTE NATIONALE OG EU-RETLIGE FORSKRIFTER**

6. 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 af 17.2.2004, s. 1):

#### *Artikel 5*

#### **Aflysning**

*1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer: [...]*

*c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre [...]*

*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.*

#### *Artikel 7*

#### **Kompensationsret**

*1. Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:*

*a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km [...]*

7. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1):

#### *Artikel 32*

#### **Delegerede beføjelser**

**[Org. s. 5]** *1. For så vidt angår operation af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), bortset fra ubemandede luftfartøjer, tillægges Kommissionen beføjelse til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 128 for at fastsætte detaljerede regler om:*

*a) de betingelser vedrørende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hviletidsbestemmelser, som operatørerne i artikel 30, stk. 1, og deres flybesætninger skal opfylde [...]*

8. Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1):

*ORO.FTL.100*

**Anvendelsesområde**

*Ved denne subpart fastlægges de krav, som et luftfartsforetagende og dets besætningsmedlemmer skal opfylde i forbindelse med besætningsmedlemmers flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser.*

*ORO.FTL.105*

**Definitioner**

*I denne subpart forstås ved: [...]*

11) »tjenesteperiode«: *en periode, der påbegyndes, når luftfartsforetagendet pålægger et besætningsmedlem at møde til eller påbegynde tjeneste, og som afsluttes, når besætningsmedlemmet fritages for al tjeneste, herunder tjeneste efter flyvning*

12) »flyvetjenesteperiode (FDP)«: *en periode, der påbegyndes, når luftfartsforetagendet pålægger et besætningsmedlem at møde til tjeneste, som omfatter en sektor eller en række sektorer, og som ophører, når flyvemaskinen parkeres, og motorerne standses ved afslutningen af den sidste sektor, hvor besætningsmedlemmet fungerer som tjenestegørende besætningsmedlem [...]*

21) »hvileperiode«: *en sammenhængende, uafbrudt og nærmere bestemt periode efter tjeneste eller før tjeneste, hvor et besætningsmedlem er fritaget for enhver tjeneste, standby og tilkaldevagt [...]*

25) »standby«: *en på forhånd bekendtgjort og nærmere bestemt periode, hvor luftfartsforetagendet pålægger et besætningsmedlem at stå til rådighed for at modtage indkaldelse til flyvning, positionering eller anden tjeneste uden mellemliggende hvileperiode*

*ORO.FTL.110*

**[Org. s. 6] Luftfartsforetagendets ansvar**

*Luftfartsforetagendet skal: [...]*

b) *sikre, at flyvetjenesteperioder planlægges på en sådan måde, at besætningsmedlemmer er tilstrækkeligt udhvilede, således at de under alle forhold kan udføre deres arbejde på et tilfredsstillende sikkerhedsniveau [...]*

*g) sikre, at hvileperioden er tilstrækkelig lang til, at besætningen overvinder virkningerne af forudgående tjenestetider og er veludhvilet ved påbegyndelsen af den efterfølgende flyvetjenesteperiode*

*i) planlægge flyvetjeneste således, at den er afsluttet inden for den fastsatte flyvetjenesteperiode, hvori der medregnes den nødvendige tid til forberedelse af flyvningen, selve sektoren og turnaround-tiden [...]*

## RETLIG TVIVL OG DENS BETYDNING FOR HOVEDSAGEN

9. Den Europæiske Unions Domstol fortolkede i dom af 23. oktober 2012 (forenede sager C-581/10 og C-629/10, Nelson m.fl., EU:C:2012:657) artikel 5, 6 og 7 i forordning (EF) nr. 261/2004 således, at passagerer på forsinkede flyafgange har ret til kompensation i henhold til artikel 7, når de på grund af disse flyafgange udsættes for et tab af tid svarende til tre timer eller længere, dvs. hvis passagerene når frem til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller senere end det af luftfartsselskabets oprindeligt fastlagte ankomsttidspunkt.
10. Den Europæiske Unions Domstol har i senere præjudicielle afgørelser bekræftet, at transporterende luftfartsselskaber kan frigøre sig fra deres kompensationsforpligtelse, hvis de kan godtgøre, at en teknisk fejl ved luftfartøjet skyldes omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse, ikke er sket som led i det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol (bl.a.: Domstolens dom af 19.11.2009, C-402/07 og C-432/07, Sturgeon m.fl., EU:C:2009:716; Domstolens dom af 22.12.2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771).
11. Som allerede nævnt, skal de relevante EU-retlige bestemmelser fortolkes således, at begivenheder, der involverer kollision mellem et luftfartstøj og en fugl, der giver anledning til et behov for, at en teknisk inspektion af luftfartøjet gennemføres, er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder«, som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 – og det er i denne forbindelse uden betydning, om denne kollision faktisk har beskadiget det pågældende luftfartøj (Domstolens dom af 4.5.2017, C-315/15, Pešková and Peška, EU:C:2017:342). **[Org. s. 7]**
12. Ved en række præjudicielle spørgsmål til Domstolen, ønskede den forelæggende ret i den sidstnævnte sag [Pešková and Peška] bl.a. at få besvaret et tvivlsspørgsmål, som ofte optræder i praksis, nemlig om et luftfartsselskab, hvis fly er kollideret med en fugl, inden for rammerne af de rimelige forholdsregler, det skal træffe, ved planlægningen af sine flyvninger er forpligtet til at afsætte tiltrækkelig tid til gennemførelse af den krævede sikkerhedskontrol (præmis 55 i dommen). På grund af de faktiske omstændigheder i den pågældende sag (flyforsinkelsen blev forårsaget af andre faktorer end kun planlægningen af flyvninger inden for rammerne af flyrotationssystemet), var besvarelsen af netop den problemstilling i sidste ende ikke af betydning for sagens afgørelse, hvilket

resulterede i, at Domstolen afviste at træffe afgørelse vedrørende det forelagte spørgsmål (præmis 56-57 i dommen).

13. Ovenstående spørgsmål, hvis rammer er blevet relativt klart defineret af Den Europæiske Unions Domstol (dog uden at spørgsmålet er blevet endeligt afgjort), samt andre relaterede retsspørgsmål, er igen dukket op i en tvist, hvilket begrundet anmodningen om en præjudiciel afgørelse af d[e] spørgsmål, der er beskrevet ovenfor i første afsnit i kendelsen.
14. Den forelæggende ret er i tvivl om, hvor langt forpligtelsen, der er pålagt det transporterende luftfartsselskab af EU-lovgiver, til at træffe foranstaltninger – i anledning af usædvanlige omstændigheder (kollision mellem et luftfartstøj og en fugl) – hvilke foranstaltninger der på tidspunktet for forekomsten af disse omstændigheder skal opfylde betingelser, der er teknisk og økonomisk acceptable for luftfartsselskabet, strækker sig. I den foreliggende situation ville det indebære, at der inden for rammerne af det rotationsbaserede flyveplanlægningsystem fastsættes en passende tidsreserve, som giver mulighed for at gennemføre en sikkerhedskontrol af luftfartøjet efter en kollision med en fugl, og for at forhindre, at passagererne udsættes for den skade, som er forbundet med en overdreven flyforsinkelse.
15. I et forsøg på at se på den beskrevne problemstilling ud fra et bredere perspektiv – hvilket det andet præjudicielle spørgsmål er et udtryk for – er det den forelæggende rets ønske, at Den Europæiske Unions Domstol fortolker de ovenfor nævnte EU-retlige bestemmelser samt tager stilling til, i hvilket omfang et luftfartsselskab ved planlægningen af sin virksomhed skal tage hensyn til sekundære forhold, som dog er forudsigelige og potentielt beregnelige, i modsætning til uforudsigelige, usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået.
16. Domstolens hidtidige praksis fjerner ikke i tilstrækkelig grad den tvivl, der opstår på dette område, på trods af, at den fastlægger nogle generelle principper til brug for vurderingen af de administrative og tekniske forholdsregler, et luftfartsselskab skal træffe med henblik på at forhindre flyforsinkelser (Domstolens dom af 12.5.2011, [org. s. 8] C-294/10, Eglītis and Ratnieks, EU:C:2011:303; Domstolens dom af 22.12.2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771).
17. I den foreliggende sag er den forelæggende ret navnlig i tvivl om det i EU-retspraksis fastsatte krav (der dog ikke er yderligere forklaret), som pålægger et transporterende luftfartsselskab at benytte samtlige menneskelige ressourcer, som det har til sin rådighed – uden at dette skal være urimeligt belastende for virksomheden – med det formål at undgå situationer, hvor usædvanlige omstændigheder resulterer i unødigt forsinkelse. Ved at anlægge en indskrænkende fortolkning, som den sagsøgeren har gjort gældende under sagen, ville luftfartsselskabets mulighed for at kunne påberåbe sig besætningens hvileperiode, der bidrager til forsinkelse af flyvningen, som en del af de usædvanlige omstændigheder, derfor allerede med det samme kunne forkastes. Det ville derfor

være rimeligt at lægge til grund, at eftersom de tilladte grænser for tjenesteperiode og flytjenesteperiode følger af alment gældende bestemmelser, og luftfartsforetagender er forpligtede til at tage dem i betragtning ved udarbejdelsen af tjenestelister, burde luftfartsforetagenderne også forudse tilkaldevagter i tilfælde af eventuelle forsinkelser på nogle af flyvningerne, eftersom flyforsinkelser per se – uafhængigt af årsagen – er forventelige ved planlægning og organiseringen af luftfartsaktiviteterne. Risikoen for ikke at tage denne faktor i betragtning bæres herefter af luftfartsselskabet. Lovgivningen giver imidlertid tilsyneladende også mulighed for at indtage et andet retligt synspunkt, som er det synspunkt den sagsøgte har gjort gældende, og som fritager et luftfartsselskab fra forpligtelsen til at holde en flybesætning i standby. I modsat fald ville de forpligtelser, der pålægges luftfartsselskaberne, nærme sig et krav til disse om at have ekstra personale, som vil være i stand til at overtage det forsinkede luftfartøjs besætnings flyvetjeneste, i enhver lufthavn, hvorfra de leverer lufttrafiktjenester – hvilket dog stadig kan være utilstrækkeligt, hvis der på samme tid opstår flere flyforsinkelser, som skyldes usædvanlige omstændigheder, samme sted.

18. Det skal bemærkes, at den ovenfor nævnte tvivl, der ligger til grund for begge præjudicielle spørgsmål, er blevet besvaret forskelligt i national retspraksis. I sager med lignede faktiske omstændigheder har de nationale domstole, herunder samme domstol og endda samme afdeling, anlagt retlige vurderinger, der er gensidigt modstridende, og sager med tilsvarende faktiske og retlige omstændigheder er blevet afgjort forskelligt [udelades] [der henvises til de polske domstolsafgørelser]. **[Org. s. 9]**
19. Den ovenfor beskrevne tvivl og den afvigende retspraksis peger på behovet for Den Europæiske Unions Domstols fortolkning af EU-retten med henblik på at sikre retssikkerhed og ensartethed med hensyn til de nationale domstole i de enkelte EU-medlemsstaters anvendelse heraf.

[Udelades]