

Sag C-336/21**Anmodning om præjudiciel afgørelse****Dato for indlevering:**

27. maj 2021

Forelæggende ret:

Landesgericht Korneuburg (Østrig)

Afgørelse af:

4. maj 2021

Appellant:

L

Indstævnte:

F

BW

SW

[Udelades]

Landesgericht Korneuburg

[udelades]

Landesgericht Korneuburg (den regionale domstol i Korneuburg) har som appeldomstol [udelades] i de forenede sager mellem sagsøgerne [1] (21 C 51/20p) F***** GmbH, [2] (21 C 71/20d) B***** W*****, [3] (21 C 72/20a) S***** W*****[udelades] [udelades] og sagsøgte L***** GmbH, [udelades] [udelades] vedrørende sagsøgte appel af Bezirksgericht Schwechats (distriktsdomstolen i Schwechat) dom af 29. april 2020, 21 C 51/20p-11 [udelades], afsagt følgende

K e n d e l s e

[I] Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til **artikel 267 TEUF** følgende spørgsmål til **præjudiciel afgørelse**:

[1] 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 [org. s. 2] boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 fortolkes således, at et luftfartsselskab ikke er forpligtet til at betale kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, såfremt **det når frem til passagerernes endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på 7 timer og 41 minutter, fordi flyvemaskinen på flyvningen forud for den foregående flyvning blev beskadiget ved et lynnedslag; den tilkaldte tekniker fra en servicevirksomhed, som luftfartsselskabet havde engageret, efter landingen kun konstaterede mindre skader, som ikke forringede flyvemaskinens funktionsdygtighed (»some minor findings«); flyvningen forud for den foregående flyvning blev gennemført; det i forbindelse med et »pre-flight check« før gennemførelsen af den foregående flyvning imidlertid viste sig, at flyvemaskinen foreløbigt ikke ville kunne anvendes, og luftfartsselskabet derfor i stedet for den oprindeligt planlagte og beskadigede flyvemaskine indsatte et erstatningsfly, som gennemførte den foregående flyvning med en forsinkelse ved afgang på 7 timer og 40 minutter?**

[2] Skal artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 fortolkes således, at **alle forholdsregler, der med rimelighed kan træffes, omfatter et tilbud til passagererne om ombooking til en anden flyvning, hvormed de ville have nået deres endelige destination med en forsinkelse på 5 timer, selv om luftfartsselskabet i stedet for den ikke længere anvendelige flyvemaskine gennemførte flyvningen med en erstatningsflyvemaskine, hvormed passagererne nåede deres endelige destination med en større forsinkelse?**

[II] [udelades] [udsættelse af sagen] [Org. s. 3]

P r æ m i s s e r :

P***** S*****, den anden sagsøger og den tredje sagsøger havde hver en bekræftet reservation til flyvningen OE 100 fra Wien (VIE), den 21. oktober 2019 kl. 11.30, til Palma de Mallorca (PMI), den 21. oktober 2019 kl. 13.55, som blev gennemført af sagsøgte.

Sagsøgte gennemførte flyvningen med forsinkelse, idet det faktiske afgangstidspunkt var kl. 19.10 og det faktiske ankomsttidspunkt var kl. 21.36. Den planlagte flyvestrækning var beregnet efter storcirkelmetoden mindre end 1 500 km. P***** S***** overdrog sit krav mod sagsøgte vedrørende denne hændelse til den første sagsøger, og denne modtog overdragelsen.

Sagsøgte har anført, at den flyvemaskine, der oprindeligt var planlagt til denne flyvning, den 21. oktober 2019 blev indsat på følgende flyvninger:

[1] OE 1318 fra Wien (VIE), kl. 7.30, til Bergamo (BGY, Italien), kl. 9.00. Flyvningen blev gennemført planmæssigt.

[2] OE 1319 fra Bergamo (BGY), kl. 9.25, til Wien (VIE), kl. 10.55. Flyvningen blev gennemført med en forsinkelse ved afgang på 2 timer og 15 minutter og en forsinkelse ved ankomst på 2 timer og 40 minutter.

Desuden skulle det have været indsat på følgende yderligere flyvninger:

[3] OE 100 fra Wien (VIE), kl. 11.30, til Palma de Mallorca (PMI), kl. 13.55, den omtvistede flyvning. Flyvningen blev – med et erstatningsfly – gennemført med en forsinkelse ved afgang på 7 timer og 40 minutter og en forsinkelse ved ankomst på 7 timer og 41 minutter.

[4] OE 105, den omtvistede flyvning i sag 22 R 258/20a ved denne ret og sag C-672/20 ved Den Europæiske Unions Domstol. Flyvningen [org. s. 4] blev – med det samme erstatningsfly – gennemført med en forsinkelse ved afgang på 8 timer og 26 minutter og en forsinkelse ved ankomst på 8 timer og 19 minutter.

Ved søgsmål, som blev anlagt særskilt, nedlagde **sagsøgerne** påstand om, at sagsøgte skulle betale 250 EUR til hver, [udelades] og gjorde gældende, at der ikke forelå nogen usædvanlige omstændigheder. De bestred, at årsagen til forsinkelsen var et lynnedslag. Der kunne ifølge sagsøgerne ikke tages hensyn til en omstændighed, hvis den fandt sted før den umiddelbart foregående flyvning. Sagsøgte traf heller ikke alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, med henblik på at undgå en forsinkelse af flyvningen. Sagsøgte burde ifølge sagsøgerne have organiseret et erstatningsfly med indsatsparat personale og stillet dette til rådighed for passagererne på det planlagte afgangstidspunkt. Det påhvilede sagsøgte at redegøre for, hvorfor det ikke var muligt at ombooke passagererne.

Sagsøgte bestred ikke det tidspunkt, hvorfra der påløber renter, men bestred sagsøgernes påstand i øvrigt med hensyn til realiteten og beløbenes størrelse, nedlagde påstand om, at søgsmålet blev forkastet, og gjorde gældende, at flyvemaskinen blev beskadiget ved et lynnedslag på flyvningen forud for den foregående flyvning. I forbindelse med et pre-flight check for den pågældende flyvning viste det sig, at skaderne eller de foreløbige reparationer åbenbart var blevet forværret på den foregående flyvning, og piloten foranstaltede en reparation og en ny inspektion. Inspektionen begyndte kl. 15.05. Det kunne ikke forudses, hvor længe inspektionsarbejdet ville tage. Kl. 15.07 blev en erstatningsflyvemaskine aktiveret, og denne flyvemaskine landede i Wien kl. 18.15. Flyvningen blev gennemført med forsinkelse med dette fly. [Org. s. 5]

Ved **den appellerede dom** gav retten i første instans sagsøgerne medhold. Bezirksgericht Schwechat foretog ikke nogen konstateringer vedrørende årsagerne til forsinkelsen. Den lagde, så vidt det fremgår, til grund, at et lynnedslag udgør en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og drøftede nogle af de foranstaltninger, der med rimelighed kunne være truffet af sagsøgte. På baggrund af de anførte faktiske omstændigheder (sammenfattet til det væsentligste) konkluderede den, at sagsøgte ikke havde

afgivet tilstrækkelige forklaringer vedrørende de foranstaltninger, der med rimelighed kunne være truffet. En mulig foranstaltning, der med rimelighed kunne være truffet, var ifølge retten en ombookning af passagererne til en anden flyvning fra Wien til Palma de Mallorca eller indsættelse af et erstatningsfly fra luftfartsselskabets egen flåde eller ved subcharter med henblik på at gennemføre flyvningen planmæssigt eller i det mindste med en forsinkelse på under tre timer. Retten henviste til, at sagsøgte allerede fra lynnedslaget ca. kl. 9.00 burde have regnet med, at de efterfølgende flyvninger kunne blive væsentligt forsinkede, selv om der ved inspektionen ikke blev konstateret nogen relevant skade.

[udelades][påstande] **[Org. s. 6]**

Landesgericht Korneuburg skal som appeldomstol træffe afgørelse vedrørende sagsøgernes krav i anden og sidste instans.

Der verserer ved appeldomstolen flere sager anlagt af talrige passagerer mod den samme sagsøgte vedrørende sagsøgtes flyvninger den 21. oktober 2019, bl.a. sag 22 R 258/20a. I denne sag traf appeldomstolen afgørelse om at udsætte sagen og forelægge Domstolen de spørgsmål, der fremgår af konklusionen, til præjudiciel afgørelse – samt et spørgsmål, som ikke er relevant her, om anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004. I mellemtiden er denne sag blevet afsluttet, idet appellen er blevet trukket tilbage. Den præjudicielle anmodning, som var blevet forelagt Domstolen i sag C-672/20, blev trukket tilbage den 28. april 2021. Spørgsmålene er derfor (næsten) identiske med det andet og tredje spørgsmål i den tilbagetrukne anmodning om præjudiciel afgørelse.

De præjudicielle spørgsmål:

Det første spørgsmål:

Sagsøgte påberåbte sig, at der forelå en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, som var årsagen til den lange forsinkelse, og gjorde gældende, at flyvningen forud for den foregående flyvning var blevet berørt af et lynnedslag. Dette medførte, at det var nødvendigt at inspicere og – efter gennemførelsen af den foregående flyvning – reparere flyvemaskinen. Denne omstændighed blev udtrykkeligt bestridt af sagsøgerne i sagen i første instans, idet retten i første instans dog ikke foretog nogen konstateringer herom.

En afklaring af spørgsmålet om, hvorvidt et lynnedslag principielt er egnet til at begrunde, at der foreligger en usædvanlig omstændighed, er derfor – selv om der ikke er foretaget konstateringer vedrørende de faktiske omstændigheder på dette punkt – en nødvendig forudsætning for, at appeldomstolen kan afgøre sagen, allerede **[org. s. 7]** af den grund, at den, såfremt spørgsmålet besvares benægtende, straks kan stadfæste den appellerede dom således, at appellen forkastes, uden at det er nødvendigt at anmode retten i første instans om at foretage yderligere konstateringer.

Den forelæggende ret har altid lagt til grund, at et lynnedslag udgør en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 (Landesgericht Korneuburg, 24.10.2019, 21 R 222/19y; senest 21.07.2020, 22 R 209/20i). Spørgsmålet er imidlertid blevet besvaret anderledes af andre østrigske retter (f.eks. Bezirksgericht für Handelssachen Wien (distriktsdomstolen for handelssager i Wien), 31.3.2017, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289).

Appeldomstolen overvejer (fortsat) at afvige fra sin hidtidige retspraksis på baggrund af følgende betragtninger: Den civile luftfart har altid befordret passagerer ved at benytte aerodynamisk opdrift; kort sagt udnytter den luftstrømmene omkring vingerne. Heraf kan det muligvis udledes, at atmosfærens tilstand er en del af luftfartens sædvanlige aktivitetsudøvelse. Ustabile tilstande i atmosfæren – og dermed også lyn – kan således muligvis henregnes til luftfartsselskabets aktivitetsfære; en heraf forårsaget beskadigelse af flyet vil efter sin karakter eller oprindelse være et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og dermed adskille sig fra et sammenstød med en fugl (jf. Domstolens dom af 4.5.2017 i sag C-315/15, *Pešková og Peska*, præmis 24).

Henset til det forhold, at der under visse omstændigheder kræves naturvidenskabelige beviser, som appeldomstolen efter en ophævelse af den appellerede dom vil overlade til retten i første instans, er der behov for, at Domstolen afklarer, om et lynnedslag [org. s. 8] principielt kan medføre, at der foreligger en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

Det andet spørgsmål:

Sagsøgte har i sin appel bestridt den retsopfattelse, som retten i første instans gav udtryk for, hvorefter selskabet ikke havde fremsat en forklaring vedrørende en eventuel ombookning af sagsøgeren. Appellanten har bestridt den argumentation, som retten i første instans anførte, ved at gøre gældende, at selskabet fremførte en tilstrækkelig forklaring vedrørende foranstaltninger, der med rimelighed kunne træffes: med henblik på at begrænse forsinkelsen af flyvningen OE 100 udskiftede selskabet den oprindelige flyvemaskine og indsatte en erstatningsflyvemaskine fra selskabets egen flåde. Selskabet gennemførte dermed flyvningen – omend med forsinkelse. Ved en forsinkelse kan en ombookning som umiddelbar logisk konsekvens ikke udgøre en økonomisk holdbar foranstaltning, eftersom dette ville medføre, at den forsinkede flyvning herefter skulle gennemføres som en tom flyvning, navnlig da alle de passagerer, der skulle have været befordret med denne flyvning, allerede ville være blevet ombooket.

Sagsøgerne har – ligesom retten i første instans – bestridt dette synspunkt med henvisning til den retsopfattelse, som kom til udtryk i Domstolens dom af 11. juni 2020 i sag C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, hvorefter luftfartsselskabet skal anvende alle til rådighed stående midler for at sikre en omlægning af rejsen, der er rimelig, tilfredsstillende og sker ved førstgivne lejlighed, hvorunder hører søgning af andre direkte eller indirekte flyafgange, der eventuelt gennemføres af

andre luftfartsselskaber, som eventuelt er medlemmer af samme luftfartsselskabsalliance, hvorved passageren ankommer mindre forsinket end med det berørte luftfartsselskabs næste flyafgang (*Transportes [org. s. 9] Aéreos Portugueses*-dommen, præmis 59). [udelades] [forklaringer vedrørende den nationale procedure]

Appellanten har imidlertid ikke forholdt sig nærmere til *Transportes Aéreos Portugueses*-dommen og har gjort gældende, at samtlige foranstaltninger, der med rimelighed kunne træffes, blev truffet, idet flyvningen blev gennemført med en erstatningsflyvemaskine.

De foreliggende faktiske omstændigheder adskiller sig væsentligt fra dem, der blev forelagt Domstolen i sag C-74/19. Den pågældende sag vedrørte det forhold, at en passager ikke nåede sin tilsluttede flyforbindelse som følge af en forsinkelse og derfor ankom til sit endelige bestemmelsessted med lang forsinkelse; det var derfor under alle omstændigheder nødvendigt at ombooke den tilsluttede flyforbindelse, der ikke blev nået. Domstolen afklarede, hvilke EU-retlige krav denne ombookning er underlagt.

I den foreliggende sag kunne sagsøgte befordre passagererne med det bookedede fly – omend med stor forsinkelse; en ombookning var ikke nødvendig. Det er på nuværende tidspunkt (i modsætning til sagen [udelades] ved denne ret og sag C-672/20-L ved Domstolen) et åbent spørgsmål, om der på den konkrete flyforbindelse kunne have været en anden mulighed for ganske vist ligeledes at nå det endelige bestemmelsessted med stor forsinkelse, men væsentligt tidligere end med sagsøgtes forsinkede flyvning, og dette spørgsmål [org. s. 10] skal, såfremt en ombookning er relevant, vurderes af retten i første instans.

Det er (fortsat) appeldomstolens opfattelse, at den konkrete ombookning formentlig ville have været økonomisk holdbar, og at de organisatoriske vanskeligheder ville have været overskuelige. Denne argumentation er imidlertid ifølge appeldomstolen kun korrekt for så vidt angår en enkelt passager. En ombookning af alle passagerer til en flyvning (evt. flere flyvninger), der gennemføres og ankommer til det endelige bestemmelsessted tidligere, vil ud fra samlet betragtning muligvis være uholdbar. For så vidt adskiller de konkrete faktiske omstændigheder sig fra dem, der blev lagt til grund i *Transportes Aéreos Portugueses*-dommen, eftersom denne vedrørte en ombookning af en enkelt passager til en specifik tilsluttet flyforbindelse og ikke en ombookning af samtlige passagerer, der måtte vente på et forsinket erstatningsfly. Dermed er det spørgsmål, som appeldomstolen skal tage stilling til i den foreliggende sag, ikke blevet endeligt afklaret af Domstolen og navnlig ikke af dens betragtninger i *Transportes Aéreos Portugueses*-dommen.

En behandling af begge spørgsmål er nødvendig for, at appeldomstolen kan træffe endelig afgørelse om appellen. Såfremt et lynnedslag ikke udgør en usædvanlig omstændighed, skal den appellerede dom i hvert fald stadfæstes, og såfremt lynnedslaget er en usædvanlig omstændighed, skal retten i første instans vurdere,

om et lynnedslag var årsagen til den lange forsinkelse (det første spørgsmål). Afhængigt af, om luftfartsselskabet har dokumenteret, at det traf alle foranstaltninger, der med rimelighed kunne træffes, idet det gennemførte flyvningen med forsinkelse med et erstatningsfly, skal den appellerede dom enten stadfæstes eller ophæves (det andet spørgsmål). **[Org. s. 11]**

[II] [udelades] [udsættelse af sagen]

Landesgericht Korneuburg, afdeling 22

Korneuburg, den 4. maj 2020

[udelades]

ARBEJDS
DOKUMENT