

Sag C-37/21**Anmodning om præjudiciel afgørelse****Dato for indlevering:**

22. januar 2021

Forelæggende ret:

Amtsgericht Hamburg

Afgørelse af:

30. december 2020

Sagsøger:

flightright GmbH

Sagsøgt:

Ryanair DAC, tidligere Ryanair Ltd

Anmodning om præjudiciel afgørelse

i sag 22 a C 22/02 ved Amtsgericht Hamburg,

[udelades] i henhold til artikel 267 TEUF

indleveret til Den Europæiske Unions Domstol

1. Anledningen til og begrundelsen for anmodningen om præjudiciel afgørelse

Der verserer flere sager ved Amtsgericht Hamburg (byretten i Hamburg) vedrørende anvendelsen af forordning (EF) nr. 261/2004, hvor parterne er uenige om, hvorvidt en udsættelse af en starttilladelse som et led i lufttrafikstyringen i sig kan begrunde, at der foreligger en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, uden at det er afgørende, om grunden til den pågældende udsættelse af starttilladelsen selv udgør en usædvanlig omstændighed eller ej. Dette er navnlig omtvistet, hvis den forsinkede tildeling af starttilladelsen skyldtes de aktuelle vejrforhold i lufthavnen, uden at disse vejrforhold var usædvanlige for regionen og årstiden. I betragtning af, at tvister herom er forekommet gentagne gange i Hamburg, antager den forelæggende ret, at disse retlige spørgsmål nu også

har betydning i talrige sager ved retter i andre byer med store lufthavne, ikke bare i Tyskland, men i hele Europa, og at det derfor vil være nyttigt, at Domstolen tager stilling til spørgsmålet om fortolkningen af artikel 5, stk. 3, for således at skabe klarhed om den fremtidige retstilstand i hele Europa.

2. De faktiske omstændigheder i hovedsagen

2.1. Lang forsinkelse på 4 timer og 40 minutter

Uenigheden mellem flightright GmbH og Ryanair DAC vedrører krav, som er rejst på vegne af passagererne Sophia B. og Marvin B. Passagererne skulle den 26. oktober 2019 på grundlag af en reserveringsbekræftelse, som de havde modtaget, være fløjet med sagsøgte fra Hamburg til Krakow og være ankommet til Krakow kl. 9.45 lokal tid. Faktisk ankom sagsøgtes fly først til Krakow kl. 14.25, således at ankomsten til det endelige bestemmelsessted var ca. 4 timer og 40 minutter forsinket, altså en lang forsinkelse som omhandlet i den relevante praksis ved Domstolen, som er sidestillet med en aflysning som omhandlet i artikel 5, stk. 1, i forordning (EF) nr. 261/2004 [org. s. 2] og medfører en ret til kompensation i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1.

2.2. Usædvanlig omstændighed i form af en forsinket starttilladelse som følge af dårligt vejr

Sagsøgte har gjort gældende, at selskabet i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, er fritaget fra forpligtelsen til at betale kompensation, da den lange forsinkelse skyldtes en usædvanlig omstændighed i denne bestemmelses forstand, som selskabet ikke kunne have forhindret, og hvis følger i form af en forsinkelse det ikke kunne have forhindret, selv om de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Luftfartsselskabet har som en sådan usædvanlig omstændighed gjort gældende, at den omtvistede flyvning ankom til Krakow med stor forsinkelse, fordi det allerede var afgået fra Hamburg med stor forsinkelse, hvilket igen skyldtes, at den foregående flyvning fra Krakow var ankommet til Hamburg med stor forsinkelse. Dette skyldtes igen, at afgangen fra Krakow var forsinket med 4 timer og 52 minutter som følge af dårligt vejr [udelades]. Det dårlige vejr bestod i tåge, som havde medført dårlig sigtbarhed, hvilket havde bragt flysikkerheden i fare.

Ifølge luftfartsselskabet foreligger der en usædvanlig omstændighed, eftersom vejrforholdene ikke ligger inden for sagsøgtes ansvarsområde [udelades].

3. Retsforskrifter og retsgrundsætninger anvendt af den forelæggende ret

Den forelæggende ret anser ikke de forhold, som luftfartsselskabet har gjort gældende, for at være tilstrækkelige til klart at kunne begrunde, at der foreligger en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004.

Ved fortolkningen af begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, lægger den forelæggende ret følgende retsgrundsætninger til grund:

- 3.1.: Undtagelsesbestemmelsen i artikel 5, stk. 3, skal som alle undtagelsesbestemmelser fortolkes strengt.
 - 3.2.: Usædvanlige omstændigheder er kun omstændigheder, som ligger uden for det normale (Domstolen, NJW 2013, 921, punkt 29). **[Org. s. 3]**
 - 3.3.: Opregningen i 14. betragtning begrundet ikke automatisk usædvanlige omstændigheder, men kræver altid en konkret vurdering (Domstolens dom i sag C-549/07).
 - 3.4.: Begrebet »uden for det normale« som omhandlet i Domstolens praksis kan ikke sidestilles med uventet, uforskyldt, uundgåeligt, usædvanlig eller »uden indflydelse på«.
 - 3.5.: En usædvanlig omstændighed som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, er kun en omstændighed, som ikke er en del af et luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som på grund af sin karakter eller oprindelse ligger uden for selskabets faktiske kontrol (Domstolens dom i sag C-549/07 og i sag C-257/14).
 - 3.6.: Ikke alle begivenheder, som luftfartsselskabet ikke kan forhindre, er tilstrækkelige til, at det kan lægges til grund, at der foreligger en usædvanlig omstændighed, men kun begivenheder, der skiller sig ud fra normale og forventelige begivenhedsforløb inden for lufttransport [udelades].
 - 3.7.: Dårlige vejrforhold, som midlertidigt forhindrer, at et fly kan lette, er ikke altid usædvanlige omstændigheder, men kan kun være det i konkrete tilfælde [udelades].
- 4. Den forelæggende rets konklusioner vedrørende fortolkningen af begrebet »usædvanlig omstændighed« i tilfælde af en forsinket starttilladelse som følge af dårligt vejr**

Af de retsgrundsætninger, der er nævnt i punkt 3, udleder den forelæggende ret disse yderligere retsgrundsætninger:

4.1.:

En forsinket starttilladelse som led i lufttrafikstyringen udgør ikke i sig selv en usædvanlig omstændighed, eftersom forsinkelser af starttilladelser som led i lufttrafikstyringen, såkaldte slotudsættelser, ikke udgør en hændelse, som ligger »uden for det normale« inden for lufttransporten, men derimod en hændelse, som hører til de normale og forventelige begivenhedsforløb og rammebetingelser inden

for international lufttransport. Der er tale om en hændelse, som er en del af luftfartsselskabers sædvanlige aktivitetsudøvelse. **[Org. s. 4]**

I retspraksis ved retterne i første instans ligger tvister, hvor slotudsættelser som led i lufttrafikstyringen påberåbes af luftfartsselskaber, ikke uden for det normale, og de er ikke begivenheder, der skiller sig ud fra det normale, idet de derimod regelmæssigt og hyppigt gøres gældende, og det kan derfor lægges til grund som almindeligt kendt, at de ikke ligger uden for det normale.

Såfremt spørgsmålet om, i hvor høj grad slotudsættelser som led i lufttrafikstyringen faktisk er usædvanlige, hyppige og forventelige, ikke kan lægges til grund som almindeligt kendt, ville det være nødvendigt at fremlægge bevis herfor i form af erklæringer fra sagkyndige. En omstændighed, som ikke forekommer ekstremt sjældent i international lufttransport, kan ikke være en omstændighed, der ligger uden for det normale.

4.2.:

Slotudsættelser som led i lufttrafikstyringen skal kun anses for at være en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, hvis de skyldes omstændigheder, som kan anses for usædvanlige i den forstand, hvori dette udtryk anvendes i artikel 5, stk. 3. Skyldes en slotudsættelse f.eks., at der er sket en ulykke i den pågældende lufthavn, som har medført, at en startbane har måttet afspærres i flere timer, eller en terrortrussel, som har medført, at lufttrafikken har måttet indstilles i flere timer, da skyldes den en usædvanlig omstændighed. Skyldes slotudsættelsen en omstændighed, der ikke er usædvanlig, som f.eks. en tiliset startbane eller tilisede vinger som følge af minusgrader en vintermorgen i Hamburg, da udgør den ikke en usædvanlig omstændighed.

4.3.:

Dårligt vejr som grund til en slotudsættelse udgør kun en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, såfremt det dårlige vejr i sig selv udgør en usædvanlig omstændighed, såfremt det dårlige vejr på den pågældende lokalitet på det pågældende tidspunkt ligger »uden for det normale«, ikke hører til de »normale og forventelige [org. s. 5] vejrforhold« på den pågældende lokalitet på det pågældende tidspunkt, men derimod »skiller sig ud herfra«. Dårlige vejrforhold, som ikke skiller sig ud fra de normale og forventelige vejrforhold på en bestemt lokalitet på et bestemt tidspunkt, er begivenheder, som er en del af luftfartsselskabers sædvanlige aktivitetsudøvelse og de sædvanlige rammebetingelser for lufttransport.

5. Spørgsmål til Domstolen i forbindelse med denne præjudicielle forelæggelse

På baggrund af den forelæggende rets fortolkninger som anført under punkt 4, som ofte er blevet bestridt som ubegrundede af luftfartsselskaberne, hvilket har

medført tilsvarende retlige spørgsmål i hele Europa, opstår der for den forelæggende ret følgende spørgsmål, som forelægges Domstolen:

5.1.:

Udgør en forsinket starttilladelse som led i lufttrafikstyringen allerede i sig selv en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, eller skal dette spørgsmål besvares benægtende, eftersom forsinkelser af starttilladelsen som led i lufttrafikstyringen, såkaldte slotudsættelser, ikke udgør en hændelse, der ligger »uden for det normale« inden for lufttransport, men derimod en hændelse, der hører til de normale og forventelige begivenhedsforløb og rammebetingelser inden for international lufttransport, eftersom der er tale om en hændelse, som er en del af luftfartsselskabers sædvanlige aktivitetsudøvelse?

5.2.

Kan det lægges til grund som almindeligt kendt, at såkaldte slotudsættelser som led i lufttrafikstyringen inden for international lufttransport ikke udgør omstændigheder, som ligger uden for det normale som omhandlet i Domstolens praksis, men derimod normale, hyppige og forventelige ledsagefænomener ved lufttransport, eller skal der under sagen fremlægges bevis herfor i form af erklæringer fra sagkyndige, idet et sådant bevis kun ville kunne føres, såfremt slotudsættelser forekom ekstremt sjældent inden for international lufttransport og ikke hyppigt?

5.3.:

Skal slotudsættelser som led i lufttrafikstyringen kun anses for at være en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, såfremt de selv skyldes omstændigheder, som kan klassificeres som usædvanlige i den forstand, hvori dette udtryk anvendes i artikel 5, stk. 3, altså f.eks. en ulykke eller en terrortrussel, men ikke [org. s. 6] når de skyldes vejrforhold, som er normale på tidspunktet og lokaliteten for hændelsen og midlertidigt påvirker lufttransporten?

5.4.:

Udgør dårligt vejr som årsag til en slotudsættelse navnlig kun en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004, såfremt det dårlige vejr i sig selv udgør en usædvanlig omstændighed, såfremt det dårlige vejr på den pågældende lokalitet på det pågældende tidspunkt ligger »uden for det normale«, ikke hører til de »normale og forventelige vejrforhold« på den pågældende lokalitet på det pågældende tidspunkt, men derimod »skiller sig ud herfra«?

Er dårlige vejrforhold, som ikke ligger uden for det normale på en bestemt lokalitet på et bestemt tidspunkt, og som ikke skiller sig ud fra de normale og

forventelige vejrforhold på en bestemt lokalitet på et bestemt tidspunkt, begivenheder, som er en del af luftfartsselskabers sædvanlige aktivitetsudøvelse og de sædvanlige rammebetingelser for lufttransport som omhandlet i Domstolens praksis vedrørende fortolkningen af artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004?

[Udelades]

ARBEJDSDOKUMENT