

Sag C-388/22

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

14. juni 2022

Forelæggende ret:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Afgørelse af:

3. juni 2022

Sagsøger:

flightright GmbH

Sagsøgt:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

Amtsgericht Frankfurt am Main

Frankfurt am Main, den 3.6.2022

[udelades]

Kendelse

I sagen

Flightright GmbH, [udelades]

Sagsøger

[udelades]

mod

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [udelades]

Sagsøgt

[udelades]

afsiges følgende kendelse:

- I. Sagen udsættes.**
- II. Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267 TEUF følgende spørgsmål vedrørende fortolkningen af artikel 5 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:**
 - 1. Foreligger der en usædvanlig omstændighed som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, hvis der indtræffer vejrforhold, som er uforenelige med gennemførelsen af en flyvning, uanset deres konkrete form?**
 - 2. Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende, kan den usædvanlige karakter af disse vejrforhold da bestemmes på grundlag af deres regionale og årstidsmæssige hyppighed på det sted og det tidspunkt, hvor de indtræffer?**
 - 3. Foreligger der en usædvanlig omstændighed som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, hvis 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, uanset hvad grunden til denne beslutning er?**
 - 4. Såfremt det tredje spørgsmål besvares benægtende, skal grunden til beslutningen da selv være usædvanlig, således at dens indtræden ikke kunne have været forudset?**

Præmisser

I.

Sagsøgeren har på vegne af en passager nedlagt påstand om udbetaling af kompensation af sagsøgte i henhold til forordningen.

Passageren havde en bekræftet reservation til lufttransport hos sagsøgte som transporterende luftfartsselskab. Flyvningen TP118 fra Porto Alegre til Lissabon med tilsluttet flyforbindelse LH1167 til Frankfurt am Main skulle være afgang den 9. marts 2017, kl. 21.10. Den tilsluttede flyforbindelse skulle afgå kl. 12.05 den 10. marts 2017 og ankomme kl. 16.10. Flyvningen TP118 blev aflyst. Passageren blev befordret den 10. marts 2017/11. marts 2017 og ankom til Frankfurt am Main med mere end 27 timers forsinkelse.

Sagsøgte har gjort gældende, at aflysningen skyldtes, at det fly, der skulle have fløjet den omstridte flyvning TP118, ikke kunne lande i Porto Alegre. Årsagen hertil var, at et uvejr den 9. marts 2017 medførte, at en landing ikke var mulig, og at flyet måtte undvige til Curitiba. Ved det første landingsforsøg var der tordenskyer i indflyvningsområdet til landingsbanen, og ved det andet forsøg blev der slet ikke givet tilladelse til indflyvning. Som følge af den overskridelse af tjenestetiden, der indtraf som følge heraf, fuldførte besætningen først næste dag flyvningen til Porto Alegre. I Porto Alegre havde sagsøgte ikke noget erstatningsfly. Ifølge sagsøgte blev passageren ombooket til den tidligste og hurtigst mulige forbindelse, hvilket sagsøgeren har bestridt med henvisning til ikke at have viden derom.

Sagsøgeren har gjort gældende, at en landing ville have været mulig fra kl. 23 UTC.

II.

Afgørelsen afhænger af, om det kan lægges til grund, at der som anført af sagsøgte forelå en usædvanlig omstændighed som omhandlet i ovennævnte forordnings artikel 5.

Søgsmålet er allerede begrundet, hvis sagsøgtes forklaring ikke beskriver en usædvanlig omstændighed.

1. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale compensation, 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.

a) Usædvanlige omstændigheder er omstændigheder, som ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse (Domstolens dom af 22.12.2008 – C-549/07 [udelades] [præmis] 23), som altså ikke svarer til et sædvanligt begivenhedsforløb, men ligger uden for det, der sædvanligvis forbindes eller kan forbindes med forløbet af personbefordring inden for lufttransport [udelades]. I praksis påberåber luftfartsselskaber sig jævnligt, som også i denne sag, vejrforhold og/eller beslutninger, der træffes som led i luftrafikstyringen.

b) Vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af en flyvning, er ganske vist allerede henset til lovgivers hensigt egnede til at udgøre en usædvanlig omstændighed (14. betragtning). Som udgangspunkt er det altså i første omgang tilstrækkeligt, at vejrforhold er til hinder for gennemførelsen af en flyvning. Dette forekommer principielt passende, eftersom vejret ligger uden for luftfartsselskabets kontrol. Der ses ingen grund til, at et luftfartsselskab skal hæfte objektivt for omstændigheder, som det ikke på nogen måde har indflydelse på. Der er i et sådant tilfælde ikke udvist manglende omhu i forbindelse med gennemførelsen af flyvningen. Desuden medfører det forhold, at der foreligger en

usædvanlig omstændighed, ikke i sig selv en fritagelse for pligten til at udbetale kompensation, idet luftfartsselskabet også er forpligtet til at undgå følgerne af en usædvanlig omstændighed ved at træffe de forholdsregler, der med rimelighed kan træffes (jf. forordningens artikel 5, stk. 3).

Noget tilsvarende gælder for beslutninger, der træffes som led i lufttrafikstyringen som omhandlet i 15. betragtning. Luftfartsselskabet skal følge de anvisninger, der gives i forbindelse med lufttrafikstyringen.

c) På den anden side kan det ikke nægtes, at luftfart nødvendigvis indebærer at være udsat for vejrliget og lufttrafikstyringens indflydelse.

Det første ligger i sagens natur. Vejrpåvirkninger forekommer altid; de ændrer sig konstant og undertiden således, at en flyvning ikke kan gennemføres eller ikke længere kan gennemføres sikkert. Det sidste skyldes lufttrafikkens regler. Flyvninger reguleres hele tiden; de kan i det hele taget først gennemføres, når der træffes en positiv beslutning herom. Påvirkninger af den planlagte gennemførelse af flyvninger i form af beslutninger truffet som led i lufttrafikstyringen er allestedsnærværende, hvad enten de skyldes vejret, driftsforstyrrelser eller andet.

Disse omstændigheder indtræffer jævnligt; de skal principielt altid forventes. Derfor er det tvivlsomt, om det generelt kan anses for tilstrækkeligt, at vejrforhold påvirker den planmæssige gennemførelse af flyvningen, eller at der som led i lufttrafikstyringen træffes en beslutning vedrørende en flyvning. Derimod skal vejrforholdene og beslutningen i overensstemmelse med ordlyden af forordningens artikel 5, stk. 3, være af usædvanlig karakter.

Det er f.eks. ikke indlysende, hvorfor et luftfartsselskab skal fritages for ansvar, når det planlægger en flyvning til Funchal på Madeira, en lufthavn, hvor det er velkendt, at der ofte indtræffer kraftige vindstød. Luftfartsselskabet gennemfører bevidst en flyvning, som er underlagt en forhøjet risiko for vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af en flyvning, hvis der f.eks. som følge af sådanne kraftige vindstød faktisk indtræffer en uregelmæssighed i gennemførelsen af flyvningen.

Det forekommer ligeledes tvivlsomt at lægge til grund, at der foreligger en usædvanlig omstændighed for så vidt angår beslutninger, der træffes som led i lufttrafikstyringen, når der f.eks. tildeles slots på baggrund af generelle flaskehalse. Flaskehalse på flystrækningen kan opfattes som en »sædvanlig« forstyrrelse i lufttransporten, som almindeligvis skal forventes, i lighed med en kø på motorvejen. Det gælder i hvert fald for luftrum med tæt trafik som f.eks. over Europa i perioden før corona. Tilsvarende vil heller ikke foranstaltninger i forbindelse med trafikstyringen, som skyldes almindelige vejrfænomener, kunne begrunde, at der foreligger en usædvanlig omstændighed.

Endvidere kan der hvad angår foranstaltninger i forbindelse med trafikstyringen endda tænkes situationer, hvor det berørte luftfartsselskab selv er ansvarligt for årsagen hertil. Således kan et luftfartsselskabs fly f.eks. være nødsaget til at vende

tilbage til afgangslufthavnen på grund af en teknisk fejl, hvorefter lufthavnsdriften som følge af den nødlanding, der skal gennemføres, midlertidigt spærres for andre flyvninger og dermed også for en anden af det samme luftfartsselskabs flyvninger, som herved forsinkes. Der opstår da på trods af den eksterne anvisning fra lufttrafikstyringen kausalt en omstændighed, som det transporterende luftfartsselskab i henhold til Domstolens praksis (jf. dom af 22.12.2008 – C-549/07 [udelades]) er ansvarligt for.

Noget lignende gør sig gældende i den foreliggende sag. Det fremgår ikke og er heller ikke blevet godtgjort, at vejr i Porto Alegre i marts og beslutninger, der som følge heraf træffes som led i lufttrafikstyringen, er af usædvanlighed karakter, og det forekommer derfor tvivlsomt, om vejrforholdene og afvisningen af at tildele landingstilladelse var af usædvanlig karakter, og om luftfartsselskabet i den foreliggende situation ikke snarere burde have været forberedt på sådanne begivenheder.

d) Retten anser en indskrænkende fortolkning for at være nødvendig.

aa) Lovgiver synes i 14. betragtning ikke generelt at kvalificere vejrforhold, der er uforenelige med flydriften, som en usædvanlig omstændighed. Det fremgår derimod af denne betragtning, at sådanne omstændigheder kan indtræffe som følge af sådanne vejrforhold. Ligeledes anføres det i 15. betragtning, at en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, bør [O.a. »sollte« ikke oversat i den danske udgave af forordningen] betragtes som en usædvanlig omstændighed. Den betragtes altså ikke nødvendigvis som en sådan. Dette taler for, og i hvert fald ikke imod, at anlægge en indskrænkende fortolkning, hvilket også opfylder lovgivers formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne (første betragtning).

I henhold til definitionen af en usædvanlig omstændighed må de to førnævnte kriterier om det berørte luftfartsselskabs kontrol og sædvanlige aktivitetsudøvelse ikke være opfyldt. Mens det første muligvis ikke er opfyldt, er det andet med sikkerhed opfyldt, hvis det lægges til grund, at det er en del af luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse at være udsat for vejrforhold. Også den omstændighed, at luftfartsselskabers drift nødvendigvis og altid er underlagt myndighedernes reguleringskompetence, kan kvalificeres som en del af det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.

I denne henseende gør forordningens artikel 5, stk. 3, det nærliggende at anlægge en streng fortolkning. »Usædvanlig« indikerer allerede ud fra ordlyden en sjælden begivenhed. Det, der forekommer jævnligt, kan ikke være usædvanligt. Af hensyn til det høje beskyttelsesniveau for passagererne synes det passende at vurdere, om der er tale om en del af det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, på grundlag af omstændighedernes konkrete form i det enkelte tilfælde.

Den retlige behandling har ligheder med behandlingen af kategorien tekniske fejl. I dom af 22. december 2008 – C-549/07 [udelades] fastslog Domstolen, at det

tilkommer retterne at undersøge, om de tekniske fejl, som luftfartsselskabet har nævnt, er resultatet af begivenheder, der ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol (jf. præmis 26 f.). Den omstændighed at løse et teknisk problem, som skyldes manglende vedligeholdelse af et luftfartøj, skal anses for et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse ([præmis] 24). Anderledes vil det f.eks. forholde sig, såfremt den konstruktør, der har konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed, afdækker, at luftfartøjerne, selv om de allerede er i drift, er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden. Det samme gælder, hvor der er tale om skader på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger ([præmis] 26). Endvidere har Domstolen i den nævnte dom anført, at hyppigheden af tekniske fejl hos et luftfartsselskab ikke i sig selv kan give grundlag for at fastslå, at der er tale om »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i forordningens artikel 5, stk. 3 ([præmis] 36).

Tilsvarende skal det i den foreliggende sag vurderes, om de af luftfartsselskabet påberåbte vejrforhold eller beslutninger truffet som led i lufttrafikstyringen skyldtes begivenheder, der ikke er en del af selskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for dets faktiske kontrol.

bb) I denne henseende gælder desuden kriterier, hvorefter de usædvanlige omstændigheder kan afgrænses fra de ikke-usædvanlige omstændigheder i disse kategorier.

Vejrforholds usædvanlige karakter kan vurderes regionalt og årstidsmæssigt på grundlag af de forskellige klimatiske forhold i verden. På steder, hvor bestemte vejrforhold på visse tidspunkter indtræffer hyppigere end på andre steder, er de ikke længere usædvanlige. Et luftfartsselskab, som driver lufttransport i regioner eller på tidspunkter med særlige vejrphænomener, løber en risiko for at blive berørt af en omstændighed, som da blot er en sædvanlig omstændighed [udelades].

Med hensyn til beslutninger, der træffes som led i lufttrafikstyringen, er årsagen hertil afgørende, altså om årsagen til denne trafikstyringsforanstaltning var af usædvanlig natur [udelades]. Dette spørgsmål kan f.eks. besvares bekræftende for så vidt angår tilfælde, der ikke kan forventes, idet de ligger uden for den sædvanlige drift, som f.eks. omdirigeringer forårsaget af ulykker, terrorangreb, politiske begivenheder eller usædvanlige ekstreme vejrhendelser, hvorimod generelle flaskehalse, ikke nærmere specificerede vejrforhold og lignende muligvis ikke er omfattet.

cc) En sådan fortolkning vil ikke pålægge luftfartsselskaberne en urimelig byrde.

Generaladvokaten har fremsat lignende overvejelser i sit forslag til afgørelse af 14. marts 2013 i sag C-509/11 vedrørende artikel 17 i forordning 1371/2007, punkt

(<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pagen-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; rekvireret den 1.12.2021): »I sammenhæng med kontrakter om befordring af jernbanepassagerer forekommer de mest almindelige tilfælde af force majeure, nemlig vanskelige vejrforhold, skader på jernbanenettet og arbejdsmarkedskonflikter, imidlertid med en forudselig statistisk hyppighed, selv om de enkelte tilfælde ikke kan forudses med sikkerhed. Det betyder, at jernbanevirksomheder på forhånd er bekendt med muligheden for, at de opstår. Det betyder derfor også, at de kan tage højde for dem ved fastsættelsen af billetprisen.«

Tilsvarende kan også luftfartsselskaber indregne de begivenheder i forbindelse med vejrforhold og lufttrafikstyringen, som de facto indtræffer med en forudsigelig statistisk hyppighed, og som kan medføre uregelmæssigheder i flyvningen, der udløser pligt til udbetaling af kompensation, i deres flybilletpriser, hvis der er tale om, at den økonomiske belastning ved kompensationsudbetalingerne som følge af omstændigheder i forbindelse med vejrforhold og lufttrafikstyringen overstiger det, der er acceptabelt.

2. Eftersom det i den foreliggende sag ikke fremgår og heller ikke er blevet godtgjort, at uvejret i Porto Alegre i marts og de beslutninger, der på baggrund heraf blev truffet som led i lufttrafikstyringen, var af usædvanlig karakter, har sagsøgte dermed i det væsentlige påberåbt sig en usædvanlig omstændighed som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, der ikke er relevant.

[Udelades]