

Sag C-131/22

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

25. februar 2022

Forelæggende ret:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Afgørelse af:

2. februar 2022

Sagsøger:

flightright GmbH

Sagsøgt:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main (byretten i Frankfurt am Main)
Frankfurt am Main, 2. februar 2022

[udelades]

Kendelse

I sagen

Flightright GmbH [udelades]

[udelades] Potsdam

sagsøger

[udelades]

mod

Swiss International Air Lines AG Zweigniederlassung Frankfurt, [udelades]
Frankfurt am Main

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 vejrforholdenes usædvanlige karakter 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 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, uanset grunden til denne beslutning?**
 - 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 i henhold til forordningen.

Passageren havde en bekræftet reservation til luftbefordring med sagsøgte. Flyvningen LX1077 fra Frankfurt am Main til Zürich skulle være afgået den 6. juli 2017 kl. 20.50 og ankommet kl. 21.45. Faktisk blev flyvningen aflyst, eftersom den forudgående flyvning LX1076 fra Zürich vendte tilbage dertil uden

som planlagt at lande (med forsinkelse) i Frankfurt kl. 21.10. Det var da ikke længere muligt at indhente forsinkelsen, før forbuddet mod natflyvninger i Frankfurt am Main begyndte. Sagsøgte havde ikke en base i Frankfurt og kunne heller ikke bringe et erstatningsfly dertil. Passageren blev den 7. juli 2017, kl. 6.52, befordret med en anden flyvning.

Sagsøgte har gjort gældende, at flyvningen LX1076 fik tildelt et senere slot, hvilket skyldtes begrænsninger af lufthavnsdriften som følge af kraftigt uvejr over lufthavnen i Frankfurt am Main. Da flyet nærmede sig Frankfurt, blev der ikke givet landingstilladelse, eftersom flydriften i Frankfurt am Main var blevet indstillet som følge af lynnedslag.

II.

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

Søgsmålet er ugrundet, hvis sagsøgte er fritaget for erstatningsansvar som følge af en sådan usædvanlig omstændighed.

1. Et transporterende luftfartsselskab har i henhold til forordningens artikel 5 ikke pligt til at udbetale kompensation, 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 normalt er forbundet eller kan være forbundet med personbefordring med lufttransport (Bundesgerichtshof (den tyske forbundsdomstol), dom af 21.8.2012 – X ZR 138/11 [udelades], præmis 10 og 14). I praksis påberåber luftfartsselskaber sig jævnligt, som også i denne sag, vejrforhold og/eller beslutninger, der træffes som led i lufttrafikstyringen.

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. Det 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. 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 over Europa i den relevante periode. Tilsvarende vil heller ikke foranstaltninger i forbindelse med trafikstyringen, som skyldes almindelige vejrphenomener, kunne begrunde, at der foreligger en usædvanlig omstændighed.

Endvidere kan der hvad angår foranstaltninger i forbindelse med trafikstyringen 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. Om sommeren forekommer der ofte uvejr og heraf forårsagede driftsstop i Frankfurt am Main, og det synes derfor tvivlsomt, om beslutninger, der på denne baggrund træffes som led i lufttrafikstyringen, er af usædvanlig karakter, idet det synes mere nærliggende, at et luftfartsselskab bør være 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 luftfartsselskabets 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 imidlertid ikke længere usædvanlige. Et luftfartsselskab, som driver lufttransport i regioner eller på tidspunkter med særlige vejrphenomener, løber en risiko for at blive berørt af en omstændighed, som da blot er en sædvanlig omstændighed ([udelades] [henvisning til national retslitteratur]).

Med hensyn til beslutninger, der træffes som led i lufttrafikstyringen, er årsagen hertil afgørende, altså om årsagen til denne trafikstyringsforanstaltning var af usædvanlig natur (jf. i samme retning [udelades] [henvisning til national retslitteratur] og Handelsgericht Wien (handelsretten i Wien), dom af 6.1.2017 – 60 R 62/17y [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 ikke kan være 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 40 [udelades]: »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. I den foreliggende sag fremgår det ikke og er det heller ikke blevet godtgjort, at uvejret i Frankfurt am Main i juli og de beslutninger, der på baggrund heraf blev truffet som led i lufttrafikstyringen, var af usædvanlig karakter. Dermed har sagsøgte i det væsentlige påberåbt sig en usædvanlig omstændighed som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, der ikke er relevant.

[Udelades]

ARBEJDSDOKUMENT