

Sag C-52/23

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

3. februar 2023

Forelæggende ret:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Afgørelse af:

24. januar 2023

Sagsøger:

flightright GmbH

Sagsøgt:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[Udelades]

Amtsgericht Frankfurt am Main (byretten i Frankfurt am Main)
Frankfurt am Main, den 24. januar 2023
[udelades]

Kendelse

I sagen

Flightright GmbH, [udelades] Potsdam

sagsøger

[udelades]

mod

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [udelades] Lissabon, Portugal

sagsøgt

[udelades]

a f s i g e s følgende k e n d e l s e:

- 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 af 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 om vejrforholdene er usædvanlige?**
 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?**

Præmisser

I.

Sagsøgeren har på vegne af to passagerer nedlagt påstand om udbetaling af kompensation i henhold til forordningen.

Cedenterne havde en bekræftet reservation til luftbefordring med sagsøgte som transporterende luftfartsselskab. Flyvningen TP1860 fra Ponta Delgada (Azorerne) til Lissabon med tilsluttet flyforbindelse TP572 til Frankfurt am Main skulle være afgået den 23. marts 2019 kl. 13:30. Den tilsluttede flyforbindelse skulle være afgået kl. 18:15 og være ankommet kl. 22:25. Flyvningen TP1860 blev aflyst. Cedenterne blev befordret den 24. marts 2019 og nåede frem til Frankfurt am Main med mere end 24 timers forsinkelse. I Ponta Delgada kan der forekomme farlige vindforhold.

Sagsøgte har gjort gældende, at aflysningen skyldtes, at det fly, der skulle have foretaget den i sagen omhandlede flyvning TP1860, ikke kunne lande i Ponta Delgada den 23. marts 2019. Årsagen hertil var en storm, som havde ført til en sidevindskomponent for en landing i Ponta Delgada på 41,16 knob, som var for høj for en Airbus A319, hvilket sagsøgeren under henvisning til sin manglende viden herom har bestridt. Andre tilsvarende fly havde heller ikke kunnet lande. Der blev reserveret plads til cedenterne på den næste ledige flyforbindelse.

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 har grundlag, allerede hvis sagsøgtes anbringender ikke beskriver en usædvanlig omstændighed.

1. Et transporterende luftfartsselskab har i henhold til forordningens artikel 5 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]; 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]). I praksis påberåber luftfartsselskaber sig jævnligt, som også i denne sag, vejrforhold, som har været uforenelige med gennemførelsen af en flyvning.

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 compensation, 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).

c) På den anden side kan det ikke nægtes, at luftfart nødvendigvis indebærer at være udsat for vejrliget. Det ligger i sagens natur. Vejrforholdene har altid betydning; de forandrer sig til stadighed og undertiden på en sådan måde, at en flyvning ikke længere kan gennemføres, henholdsvis gennemføres på sikker vis. Såfremt sådanne omstændigheder imidlertid gør sig gældende regelmæssigt, må der principielt altid tages højde for dem. Det er derfor tvivlsomt, om det generelt kan anses for tilstrækkeligt, at vejrforhold påvirker den planmæssige

gennemførelse af flyvningen. Derimod skal vejrforholdene 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 samme er tilfældet i den foreliggende sag; der er enighed om, at der i Ponta Delgada kan forekomme farlige vindforhold. Det forekommer nærliggende, at et luftfartsselskab må skulle være forberedt på sådanne forhold.

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. 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.

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).

Som følge heraf kunne det her skulle undersøges, om de af luftfartsselskabet påberåbte vejrforhold skyldes begivenheder, der ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, som reelt ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, og som dermed – hvilket søges afklaret med anmodningen om en præjudiciel afgørelse – ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.

bb) Domstolens praksis, som sonderer mellem »eksterne« og »interne« begivenheder, vil ikke være til hinder for en sådan vurdering.

I modsætning til, hvad sagsøgte i sit skriftlige indlæg af 15. december 2022 har givet udtryk for, sonderer Domstolen ikke alene mellem »sfærer« og »kontrollerbarhed«, men fortsat også mellem, om der er tale om begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, eller ej (jf. dom af 23.3.2021 – C-28/20, præmis 23). Domstolens afgrænsning mellem »eksterne« og »interne« begivenheder tjener snarere til at kunne anvende kriteriet kontrollerbarhed (jf. den nævnte dom, præmis 41). Den manglende kontrollerbarhed er i den aktuelt foreliggende sag ikke bestridt. Et andet resultat følger ikke af dommen af 7. juli 2022 – C-308/21 (jf. præmis 24 f.).

cc) For så vidt som den forelæggende ret allerede anmodede om en præjudiciel afgørelse i sag C-388/22, der ud over ugunstige vejrforhold også havde beslutninger truffet som led i lufttrafikstyringen som genstand for de præjudicielle spørgsmål, giver Kommissionens udtalelse af 21. september 2022 i denne sag heller ikke nogen synspunkter, der nødvendigvis er i modstrid med det ovenfor anførte.

For så vidt angår vejrforholdene lagde Kommissionen i den netop omtalte sag i første omgang væsentlig vægt på den (manglende) kontrollerbarhed, som ikke var relevant for det præjudicielle spørgsmål, eftersom der i den pågældende sag, lige som i den aktuelt foreliggende sag, ikke var uenighed på dette punkt (jf. punkt 33). I øvrigt var også Kommissionen i det mindste i denne forbindelse af den opfattelse, at vejrforhold ikke bør anses for at være et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse »på samme måde som f.eks. uvejr eller lynnedslag generelt« (jf. punkt 37). Kommissionen synes derefter åbenbart alene at trække grænsen for, hvornår der er tale om en usædvanlig omstændighed, ved uforeneligheden med gennemførelsen af den pågældende flyvning (jf. punkt 38). Kommissionen tog efter den forelæggende rets opfattelse ikke konkret stilling til spørgsmålet om vejrforholdenes usædvanlige karakter.

dd) 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] [national juridisk litteratur].

ee) 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 [Internetlink] [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 forholder det sig som ovenfor beskrevet således, at den særlige risiko for farlige vindforhold i Ponta Delgada er velkendt. Derfor har usædvanlige omstændigheder som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, som den sagsøgte har gjort gældende, alene væsentlig betydning i relation til andre forhold end vindforholdene.

[Udelades]

[Formalia]