

Anonymiseret version

Oversættelse

C-545/22 – 1

Sag C-545/22

Anmodning om præjudiciel afgørelse

Dato for indlevering:

15. august 2022

Forelæggende ret:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Afgørelse af:

9. august 2022

Sagsøgt og appellat:

Air Europa Lineas Aereas

Sagsøger og indstævnt:

VO

GR

[Udelades]

[Udelades]

Landgericht Düsseldorf

Kendelse

[af 9. august 2022]

I sagen

Air Europa Lineas Aereas, [udelades] Frankfurt,

sagsøgt og appellat,

DA

[udelades]

mod

1. VO, [udelades] Bremen,
2. GR, [udelades] Bremen,

sagsøger og indstævnt,

[udelades]

har 22. afdeling for civile sager ved Landgericht Düsseldorf (regional appeldomstol i Düsseldorf) [udelades] afsagt følgende

kendelse:

Sagen udsættes.

Den Europæiske Unions Domstol forelægges i henhold til artikel 267, stk. 1, litra b), og stk. 3, TEUF følgende spørgsmål om fortolkning af EU-retten:

Skal artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 fortolkes således, at aflysning af en flyafgang skyldes usædvanlige omstændigheder, når et luftfartsselskab fra marts 2020 efter udbruddet af den verdensomspændende covid-19-pandemi og sammenbruddet i den globale flytrafik reducerer sin flyveplan drastisk som følge af flyvningers manglende rentabilitet og et ønske om at beskytte besætningen og pilotens sundhed og aflyser talrige flyafgange, selv om luftfartsselskabet ikke var tvunget til at foretage disse aflysninger som følge af foranstaltninger truffet af de offentlige myndigheder, såsom lukning af lufthavne, flyveforbud eller forbud mod indrejse?

Præmisser:

I.

Sagsøgerne, ægteparret VO og GR, reserverede en flyrejse hos sagsøgte med udrejse fra Düsseldorf til Miami via Madrid den 7. marts 2020 (henholdsvis fly nummer: UX 1446 og UX 97) og hjemrejse fra Miami til Düsseldorf via Madrid den 16. marts/17. marts 2020 (henholdsvis fly nummer: UX 98 og UX 1447).

Sagsøgte aflyste returflyvningen den 16. marts/17. marts 2020 (henholdsvis fly nummer: UX 98 og UX 1447). Sagsøgerne fik først besked om aflysningen i lufthavnen i Miami den 16. marts 2020. De fik ikke tilbudt nogen erstatningsrejse.

Sagsøgerne anlagde sag ved Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) med påstand om betaling af kompensation på 600 EUR til hver af dem i henhold til artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning (EF) nr. 261/2004.

Sagsøgte gjorde gældende, at aflysningen skyldtes usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, som ikke kunne have været undgået ved at træffe rimelige foranstaltninger. Sagsøgte henviste til støtte herfor til de begrænsninger af rejseaktiviteten, der indtrådte i forbindelse med covid-19-pandemien. Som følge af covid-19-pandemien brød flytrafikken sammen over hele verden. Luftfartsselskaber omorganiserede og reducerede derfor deres flyveplaner drastisk og aflyste talrige flyvninger. Dette gjaldt også for fly UX 98 og UX 1447 den 16. marts/17. marts 2020. Aflysningen skete også for at beskytte besætningens sundhed. Det nye coronavirus var helt ukendt, og det var helt uklart, hvor farligt det er, og hvorledes det spreder sig. Luftfartsselskabet ville ikke udsætte sin besætning for en sådan risiko.

Ved dom af 1. december 2021 gav Amtsgericht Düsseldorf (byretten i Düsseldorf) sagsøgerne medhold i sagen [udelades] og tilpligtede bl.a. sagsøgte at betale en kompensation på 600,00 EUR til hver af sagsøgerne.

Sagsøgte har inden for fristen og under overholdelse af formalitetskravene iværksat appel til prøvelse af denne dom. Sagsøgerne har nedlagt påstand om stadfæstelse af dommen.

II.

Appelsagens udfald afhænger [udelades] af det ovenstående præjudicielle spørgsmål.

Bemærkninger:

Appellen kan ikke tages til følge, såfremt de af sagsøgte anførte grunde til at aflyse den omtvistede flyvning fra Miami til Düsseldorf via Madrid den 16. marts/17. marts 2020 (henholdsvis fly nummer: UX 98 og UX 1447), nemlig luftfartsselskabets frivillige begrænsning af flyveplanerne af økonomiske årsager som følge af sammenbruddet i den internationale flytrafik og selskabets ønske om at beskytte besætningens sundhed på baggrund af covid-19-pandemien, ikke er usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004.

I henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 er luftfartsselskabet fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagerer kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvis det kan godtgøre, at en aflysning eller forsinkelse på tre timer eller mere i forhold til ankomsttidspunktet skyldes »usædvanlige omstændigheder«, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at det, i tilfælde, hvor en sådan omstændighed opstår, har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, med henblik på at undgå, at dette fører til aflysning eller lang forsinkelse af den pågældende flyafgang, uden at det kan kræves af luftfartsselskabet, at det anvender foranstaltninger, der ville være urimeligt belastende for virksomheden på det

pågældende tidspunkt (jf. [udelades] dom af 4.4.2019 – C-501/17, Germanwings mod Pauels, [ECLI:EU:C:2019:288][udelades] præmis 19; dom af 11.6.2020 – C-74/19, LE mod Transportes Aéreos Portugueses, [ECLI:EU:C:2020:460][udelades] præmis 36).

1.

Ifølge Domstolens faste praksis betegner begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 kun begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, idet disse to betingelser er kumulative, og spørgsmålet om, hvorvidt de er blevet overholdt, skal bedømmes fra sag til sag i henhold til Domstolens faste praksis (jf. [udelades] dom af 23.3.2021 – C-28/20 Airhelp mod SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][udelades], 561, præmis 23). I denne forbindelse skal begivenheder, hvis oprindelse er »intern«, adskilles fra dem, hvis oprindelse er »ekstern« for det transporterende luftfartsselskab. Under begrebet »usædvanlige omstændigheder« falder kun begivenheder, hvis oprindelse er »ekstern«. Disse begivenheder, hvis oprindelse er ekstern, har det til fælles, at de er følger af luftfartsselskabets aktivitet og af eksterne omstændigheder, som i praksis er mere eller mindre hyppige, men som luftfartsselskabet ikke har kontrol over, fordi deres oprindelse udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed eller af handlinger foretaget af en tredjemand, såsom et andet luftfartsselskab eller en offentlig eller privat aktør, der griber ind i luftfarts- eller lufthavnsaktiviteten (jf. [udelades] som anført ovenfor, præmis 39 ff.).

2.

Det skal indledningsvis bemærkes, at covid-19-pandemien ikke falder uden for anvendelsesområdet for forordning nr. 261/2004 på trods af, at pandemien generelt har medført betydelige verdensomspændende påvirkninger af rejseaktiviteten. Forordning nr. 261/2004 indeholder ikke ud over de i forordningens artikel 5, stk. 3, nævnte »usædvanlige omstændigheder« en særlig kategori af »helt usædvanlige« begivenheder, der skulle medføre, at luftfartsselskabets forpligtelser uden videre bortfalder fuldstændigt (jf. [udelades] dom af 31.1.2013 – C-12/11 Denise McDonagh mod Ryanair Ltd., [ECLI:EU:C:2013:43][udelades] præmis 30).

3.

Sagsøgte har henvist til de begrænsninger af rejseaktiviteten, der indtrådte som følge af covid-19-pandemien. Som følge af de indrejserestriktioner over hele verden, der blev indført fra midten af marts 2020, var luftfartsindustrien tvunget til at indskrænke driften væsentligt. Under den første fase af pandemien mellem marts og juni 2020 var der et kraftigt fald i flytrafikken. Interkontinentale flyforbindelser blev reduceret drastisk eller endog indstillet helt. I denne periode kunne sene ændringer af flyveplaner og aflysninger derfor ikke undgås. Dette

4

gjaldt også for fly UX 98 og UX 1447, der skulle være gennemført den 16. marts/17. marts 2020. Aflysningerne blev også foretaget for at beskytte besætningen og piloternes sundhed. Det nye coronavirus var helt ukendt, og det var helt uklart, hvor farligt det er, og hvorledes det spreder sig. Luftfartsselskabet ville ikke udsætte sine medarbejdere for en sådan risiko.

Efter den forelæggende rets opfattelse giver disse argumenter ikke belæg for, at der foreligger usædvanlige omstændigheder. Den globale covid-19-pandemi og den hermed forbundne smittefare og begrænsninger af rejseaktiviteten er ganske vist begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, eftersom sagsøgte ikke har nogen indflydelse herpå og ikke kan styre pandemien. Sagsøgte har imidlertid ikke redegjort tilstrækkeligt for, at aflysningen af returflyvningen (henholdsvis fly nummer: UX 98 og UX 1447) den 16. marts/17. marts 2020 som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 »skyldes« covid-19-pandemien direkte, og at luftfartsselskabet ikke havde mulighed for at kontrollere følgerne af den globale covid-19-pandemi for så vidt angik den omtvistede flyvning.

I sin meddelelse af 18. marts 2020 C (2020) 1830 final anførte Europa-Kommissionen ganske vist følgende:

»Kommissionen er af den opfattelse, at når offentlige myndigheder træffer foranstaltninger med henblik på at inddæmme covid-19-pandemien, er sådanne foranstaltninger i kraft af deres art eller oprindelse ikke et led i transportørernes sædvanlige aktivitetsudøvelse, og de ligger uden for transportørernes faktiske kontrol. Ved artikel 5, stk. 3, fraviges retten til kompensation på betingelse af, at den pågældende aflysning »skyldes« usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet. Denne betingelse bør anses for opfyldt, hvis de offentlige myndigheder enten direkte forbyder visse flyvninger eller forbyder persontrafikken på en måde, der reelt udelukker gennemførelsen af flyvningen. Denne betingelse kan også være opfyldt, hvis aflysningen sker under omstændigheder, hvor der ikke er nedlagt et totalforbud mod den pågældende persontrafik, men hvor trafikken begrænses til personer, der er omfattet af undtagelser (f.eks. statsborgere eller personer med bopæl i den pågældende stat). Hvis ingen sådanne personer ville benytte en given flyvning, ville denne skulle gennemføres med et tomt fly, hvis den ikke aflyses. I sådanne tilfælde kan det være legitimt for et luftfartsselskab ikke at vente til meget sent i forløbet, men aflyse flyvningen i god tid (selv uden at der hersker sikkerhed om de forskellige passagerers ret til at rejse overhovedet), for at der kan træffes passende organisatoriske foranstaltninger, herunder med hensyn til omsorg for passagerer, som transportøren bærer ansvaret for. I sådanne tilfælde og alt efter omstændighederne kan en aflysning stadig anses for at »skyldes« de offentlige myndigheds foranstaltning. Igen afhængigt af omstændighederne kan dette også være tilfældet for flyvninger i den modsatte retning af den flyvning, der direkte berøres af forbuddet mod persontrafik. Beslutter luftfartsselskabet at aflyse en flyvning og påviser, at denne beslutning er berettiget af hensyn til beskyttelsen af

besætningens sundhed, bør aflysningen også betragtes som »forårsaget« af usædvanlige omstændigheder. Ovenstående betragtninger er ikke og kan ikke være udtømmende, idet andre særlige omstændigheder i relation til covid-19 også kan være omfattet af anvendelsesområdet for artikel 5, stk. 3.«

Disse henstillinger fra Kommissionen er imidlertid ikke bindende for retterne. EU-Domstolen har ganske vist fastslået, at henstillinger og udtalelser i henhold til artikel 288, stk. 5, TEUF ganske vist ikke skaber nogen individuelle rettigheder, som EU-borgere kan påberåbe sig ved en national retsinstans. De nationale retsinstanser skal imidlertid ved afgørelsen af tvister, der indbringes for dem, tage hensyn til henstillinger og udtalelser, navnlig når disse kan bidrage til fortolkningen af andre nationale eller EU-retlige bestemmelser (jf. Domstolens dom af 13.12.1989 – C-322/88 Grimaldi, [ECLI:EU:C:1989:646, præmis 18][udelades]. Det er allerede tvivlsomt, om Kommissionens fortolkningsvejledninger er henstillinger og udtalelser i henhold til artikel 288, stk. 5, TEUF og ikke foranstaltninger sui generis. Kravet om, at de nationale retsinstanser skal tage hensyn til vejledningerne, kan i hvert fald ikke betyde, at disse de facto er bindende, men kun, at de nationale retsinstanser er forpligtet til at forholde sig til disse, når de fortolker EU-retten.

Indholdsmæssigt er henstillingerne heller ikke overbevisende. Under hensyntagen til dels formålet med forordningen, som, således som det fremgår af den første betragtning hertil, er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, dels, at den nævnte forordnings artikel 5, stk. 3, fraviger princippet om, at passagerer har krav på compensation, hvis deres flyafgang aflyses, skal begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse fortolkes strengt (jf. [udelades] dom af 23.3.2021 – C-28/20, Airhelp mod SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][udelades] præmis 24). Det må ganske vist være korrekt at antage, at der foreligger usædvanlige omstændigheder, hvis de offentlige myndigheder enten direkte forbyder visse flyvninger eller forbyder eller begrænser persontrafikken på en måde, der reelt udelukker gennemførelsen af flyvningen (såsom lukning af lufthavne, flyveforbud eller forbud mod indrejse osv.). Det er imidlertid for vidtgående også at lægge til grund, at der er tale om usædvanlige omstændigheder, når flyvningen i retlig og faktisk henseende kan gennemføres uden begrænsning, men luftfartsselskaberne træffer beslutning om at reducere antallet af flyforbindelser og aflyse flyvninger ud fra økonomiske overvejelser (f.eks. for at undgå at flyve med tomme fly). En så vidtrækkende aflastning af luftfartsselskaberne rammer passagererne og er i strid med formålet bag forordning nr. 261/2004, der skal skabe et højt beskyttelsesniveau for passagererne.

Sådanne økonomiske overvejelser udgør klart »interne« og ikke »eksterne« årsager. I disse tilfælde kan luftfartsselskaberne også »kontrollere« situationen, idet de på eget ansvar og frivilligt beslutter at aflyse flyvningen, selv om de ikke »tvinges« hertil af ydre omstændigheder.

4.

6

Det er heller ikke tilstrækkeligt, at der foreligger usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 på det tidspunkt, hvor flyvningen aflyses. Aflysningen skal netop ligeledes »skyldes« disse usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået ved at træffe rimelige foranstaltninger. En sådan situation kan tænkes at foreligge i forbindelse med covid-19-pandemien, f.eks. hvis den relevante lufthavnsoperatør eller flyvekontrol forbyder at gennemføre enkelte flyvninger, eller de offentlige myndigheder lukker lufthavne eller fastsætter indrejseforbud ved lov. Det fremgår desuden af 15. betragtning til forordning nr. 261/2004, at de »usædvanlige omstændigheder« kun må angå »et bestemt fly en bestemt dag«, hvilket er udelukket, når en passager afvises, fordi flyvninger omorganiseres som følge af omstændigheder, der (også) vedrører andre flyvninger. Begrebet »usædvanlige omstændigheder« tilsigter nemlig at begrænse et luftfartsselskabs forpligtelser, endog at fritage selskabet for disse forpligtelser, når den pågældende begivenhed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Men når et luftfartsselskab frivilligt træffer beslutning om som følge af et forhold, der (også) vedrører andre flyvninger, at omorganisere sine afgange, kan dette selskab under ingen omstændigheder anses for at have været tvunget til aflyse en bestemt flyvning. (jf. [udelades] dom af 4.10.2012 – C-22/11 Finnair Oyj mod Timy Lassooy, [udelades] præmis 37: Nævnte dom vedrører omorganisering af en flyveplan som følge af strejke blandt flyveledere). Denne retspraksis må kunne overføres til spørgsmålet om reduktion af en flyveplan som følge af covid-19-pandemien.

5.

Sagsøgtens argument om, at aflysningen ligeledes blev foretaget for at beskytte besætningens sundhed, medfører heller ikke, at der skal gives luftfartsselskabet medhold. En aflysning, der foretages af hensyn til besætningens arbejdssikkerhed og sundhed, skal nemlig heller ikke kvalificeres som en usædvanlig omstændighed. For det første er besætningens arbejdssikkerhed og sundhed, som luftfartsselskabet i dets egenskab af arbejdsgiver er forpligtet til at beskytte, et internt forhold, der ligger inden for dets sfære, og ikke nogen »ekstern« omstændighed. Sagsøgte var også i stand til at kontrollere en eventuelt øget sundhedsrisiko for besætning og pilot som følge af covid-19-pandemien, idet selskabet kunne have modvirket smittefaren gennem passende sikkerhedsforanstaltninger (HEPA-filer, pligt til at bruge mundbind osv.). Såfremt der anvendes en yderst forsigtig og forebyggende fremgangsmåde vil en generel hensyntagen til beskyttelse af besætningens sundhed desuden medføre, at enhver potentiel flyvning »af sundhedsmæssige årsager« kan aflyses, uden at der skal foreligge konkrete holdepunkter for en sundhedsrisiko. Dette ville imidlertid i sidste ende give luftfartsselskaberne »carte blanche«, fordi enhver flyforbindelse – også uanset coronakrisen – principielt indebærer en øget helbredsrisiko ved internationale flyvninger, hvor passagerer af forskellig oprindelse sidder tæt op ad hinanden.

Eftersom Domstolen – så vidt det kan ses – endnu ikke har taget stilling til disse spørgsmål, skal Domstolen forelægges en anmodning om præjudiciel afgørelse.

[Udelades]

[Udelades] [redegørelse om tysk procesret]

[Udelades] [underskrifter]

[Udelades]

[Udelades] [formaliteter]

ARBEJDS
DOKUMENT