

Sag C-405/23**Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement****Dato for indlevering:**

3. juli 2023

Forelæggende ret:

Landgericht Köln (Tyskland)

Afgørelse af:

22. juni 2023

Sagsøgt i første instans og appellant:

Touristic Aviation Services Limited

Sagsøger i første instans og appelindstævnt:

Flightright GmbH

Hovedsagens genstand

Luftfart – luftfartspassagerers rettigheder – forordning (EF) nr. 261/2004 – kompensation til luftfartspassagerer ved lange forsinkelser – mangel på personale til bagagehåndtering – usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet

Genstand og retsgrundlag for forelæggelsen

Fortolkning af EU-retten, jf. artikel 267 TEUF

Præjudicielt spørgsmål

Skal artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 fortolkes således, at der i tilfælde af, at en lufthavnsoperatør eller en virksomhed, som lufthavnsoperatøren har engageret til at forestå bagagehåndtering, mangler personale, er tale om en usædvanlig omstændighed som omhandlet i denne bestemmelse, der ligger uden

for den faktiske kontrol for og påvirker den sædvanlige aktivitetsudøvelse i det luftfartsselskab, der benytter sig af denne tjeneste fra lufthavnsoperatøren/den virksomhed, som denne har engageret, eller skal den bagagehåndtering, som lufthavnsoperatøren/en af denne engageret virksomhed har ansvaret for, og manglen på personale til bagagehåndtering hos en af disse anses for et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, således at en fritagelse fra pligten til at betale kompensation i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 kun er mulig, hvis manglen på personale skyldes en usædvanlig omstændighed som omhandlet i denne bestemmelse?

Anførte EU-retlige forskrifter

Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne.

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.

Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne i hovedsagen

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse er indgivet i forbindelse med en tvist mellem parterne om en kompensation på i alt 800 EUR, som sagsøgeren i første instans (herefter »Flightright«) har nedlagt påstand om, idet Flightright er indtrådt i de berørte luftfartspassagerers rettigheder. Luftfartspassagererne havde reserveret plads på en flyvning den 4. juli 2021 på fly XR 1092 fra Köln/Bonn til Kos, som blev foretaget af sagsøgte i første instans (herefter »appellanten«), og som nåede frem til ankomstlufthavnen med en forsinkelse på ca. tre en halv time.
- 2 Amtsgericht (byret) gav Flightright medhold i søgsmålet. Byretten tog ikke stilling til, om den lange forsinkelse skyldtes en usædvanlig omstændighed, fordi den under alle omstændigheder kunne have været undgået af appellanten, hvis alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.
- 3 I appellen til den forelæggende ret har appellanten fastholdt sin påstand om frifindelse. Flightright har nedlagt påstand om stadfæstelse.

De væsentligste argumenter, der anføres af hovedsagens parter

- 4 Appellanten har gjort gældende, at den lange forsinkelse skyldtes personalemangel hos operatøren af Köln/Bonn-lufthavnen som følge af covid-19-pandemien og ikke kan tilregnes appellanten. Den forudgående flyvning var allerede forsinket med 1 time og 17 minutter på grund af mangel på check-in-

personale. Hvis indcheckningen til den forudgående flyvning og den omtvistede flyvning havde kunnet gennemføres korrekt, ville en forsinkelse på mere end tre timer ikke have været at forvente. Der var dog også mangel på personale til at læsse bagagen, hvilket forsinkede flyet med yderligere 2 timer og 13 minutter. Endelig var der tale om en vejrrelateret forsinkelse på 19 minutter, efter at dørene var blevet lukket.

- 5 Flightright har gjort gældende, at de beskrevne omstændigheder ikke kan betragtes som usædvanlige omstændigheder.

Kort fremstilling af begrundelsen for forelæggelsen

- 6 Efter den forelæggende rets opfattelse har Amtsgericht (byret) med urette givet Flightright medhold i sagen med den begrundelse, at appellanten ikke har redegjort for, hvilke forholdsregler denne i det foreliggende tilfælde havde undersøgt med henblik på forhindre eller begrænse den omtvistede forsinkelse.
- 7 Ifølge Domstolens praksis fremgår det af 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004, ligesom det følger af samme forordnings artikel 5, stk. 3, at luftfartsselskabets pligt til at udbetale kompensation til luftfartspassagererne i henhold til artikel 7 i denne forordning bortfalder, hvis det kan godtgøres, at en flyafgangs 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 den pågældende omstændighed 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 (dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 19; dom af 11.6.2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 36). De foranstaltninger, som et luftfartsselskab med rimelighed kan forventes at træffe for at undgå usædvanlige omstændigheder, der fører til en væsentlig forsinkelse af en flyafgang eller giver anledning til dens aflysning, bestemmes af omstændighederne i det enkelte tilfælde; rimeligheden skal vurderes afhængigt af situationen (dom af 22.12.2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, præmis 40 og 42; dom af 12.5.2011, Eglītis og Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, præmis 30).
- 8 På dette grundlag var appellanten ikke forpligtet til at undersøge og træffe forholdsregler som omhandlet i 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Det er ikke åbenbart, at appellanten var klar over, at der ville opstå en lang forsinkelse. Den forudgående flyvnings forsinkede ankomst til Köln/Bonn skyldtes en tidligere forsinkelse af flyet den foregående dag, som var opstået på grund af mangel på

check-in-personale, hvilket henhører under appellantens eget ansvarsområde. Der var ingen indikation af, at dette skulle kunne medføre yderligere forsinkelser. Desuden fremgår det ikke, at appellanten kunne have truffet andre forholdsregler for at afværge den lange forsinkelse. Efter den forelæggende rets opfattelse følger der af Domstolens dom af 11. juni 2020, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460), som Amtsgericht (byret) har henvist til, ikke en pligt til at foretage en undersøgelse af, om der skal reserveres plads til de berørte passagerer på en anden flyafgang. Manglen på personale i lufthavnsoperatørens bagagehåndtering berørte flere flyafgange, som også oplevede forsinkelser. Under disse omstændigheder kunne det ikke objektivt forventes, at en reservation af plads på en anden flyafgang kunne have resulteret i, at de pågældende passagerer kunne have nået deres destination hurtigere.

- 9 Amtsgericht (byret) burde derfor ikke have ladet det stå hen i det uvisse, om den mangel på håndteringspersonale, der blev opgivet som årsagen til den lange forsinkelse, udgjorde en usædvanlig omstændighed.
- 10 Ifølge Domstolens faste praksis er »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 begivenheder, der 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 (jf. dom af 31.1.2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 29; dom af 23.3.2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 23). I dom af 23. marts 2021, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226), udtalte Domstolen, at det følger af dens praksis om begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at begivenheder, hvis oprindelse er »intern«, skal adskilles fra dem, hvis oprindelse er »ekstern« for det transporterende luftfartsselskab. Alle »eksterne« begivenheder 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. I kendelse af 14. november 2014, *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377, præmis 19), bemærkede Domstolen, hvad angår et teknisk problem, der var opstået som følge af et sammenstød mellem en lufthavns mobile boardingtrappe og et fly, at sådanne mobile trapper eller ramper nødvendigvis må anvendes i forbindelse med lufttransport af passagerer, eftersom de gør det muligt for disse at stige ind og ud af flyet, således at luftfartsselskaberne på regelmæssig basis befinder sig i situationer, der opstår som følge af anvendelsen af sådanne mobile trapper. Under disse omstændigheder skal et sammenstød mellem et fly og en sådan mobil trappe anses for en begivenhed, der indtræffer som et led i et luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.

- 11 På dette grundlag kan bagagehåndteringen i den foreliggende sag klassificeres som en del af appellantens sædvanlige aktivitetsudøvelse, fordi den direkte tjener til at levere den transportydelse, som passagererne har krav på. Det ville således være passende, at anse en mangel på personale til bagagehåndtering for et led i appellantens sædvanlige aktivitetsudøvelse, hvoraf det følger, at der ikke kan være tale om en usædvanlig omstændighed. På den anden side synes netop den omstændighed, at det er lufthavnsoperatøren og ikke appellanten selv eller en af denne engageret tjenesteyder, der har ansvaret for bagagehåndteringen i Köln/Bonn-lufthavnen, at indebære, at manglen på personale til bagagehåndtering udgør en ekstern begivenhed, som ligger uden for appellantens faktiske kontrol, og som har påvirket dennes sædvanlige aktivitetsudøvelse.
- 12 Efter den forelæggende rets opfattelse foreligger der en usædvanlig omstændighed. Bagagehåndtering er en del af de ground handling-ydelser, der i Tyskland oprindeligt blev leveret af lufthavnsoperatørerne selv eller af deres datterselskaber, og er som sådan i princippet, selv efter liberaliseringen af den europæiske lufttransport ved direktiv 96/67/EF og dets gennemførelse i national lovgivning, stadig lufthavnsoperatørens ansvar. Spørgsmålet om, hvorvidt mangel på personale til bagagehåndtering udgør en usædvanlig omstændighed, må derfor skulle besvares afhængigt af, om bagagehåndteringen – som i det foreliggende tilfælde – blev udført af lufthavnsoperatøren med det resultat, at der tale om en usædvanlig omstændighed, eller om det pågældende luftfartsselskab selv var ansvarlig for bagagehåndteringen eller havde overladt denne opgave til en tjenesteudbyder, således at bagagehåndteringen var et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse med det resultat, at der ikke er tale om en usædvanlig omstændighed.
- 13 Som en konsekvens af den foreliggende fritagelse fra pligten til at betale kompensation på grund af den yderligere forsinkelse på 2 timer og 13 minutter, der opstod i Köln/Bonn-lufthavnen som følge af fraværet af personale til bagagehåndtering, er den forsinkelse, der kan tilregnes appellanten, på mindre end tre timer, hvorfor appellantens forpligtelse til at betale kompensation vil være bortfaldet.
- 14 Hvis fortolkningen derimod måtte føre til det resultat, at også den bagagehåndtering, som lufthavnsoperatøren havde ansvaret for, skal tilregnes de luftfartsselskaber, der benytter sig af denne tjeneste, som et led i deres sædvanlige aktivitetsudøvelse, vil appellanten kun kunne fritages fra pligten til at betale kompensation i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis den mangel på personale, som forvoldte forsinkelsen, skyldtes en usædvanlig omstændighed. Den forelæggende ret er af den opfattelse, at dette ikke er tilfældet. Manglen på personale til bagagehåndtering i forbindelse med gennemførelsen af den af sagen omhandlede flyvning var ikke en uundgåelig konsekvens af covid 19-pandemien, som appellanten ikke kunne have undgået. Det fremgår ikke af appellantens anbringender, at lufthavnsoperatøren ikke kunne have tilrettelagt sin personaleplanlægning på en sådan måde, at driften i forbindelse med genoptagelsen af flytrafikken efter pandemien blev indrettet

således, at væsentlige flyforsinkelser kunne have været undgået. Det erkendes i stedet, at lufthavsoperatøren, der var overrasket over den pludselige og eksplosive stigning i antallet af passagerer og flyvninger siden begyndelsen af juli 2021, ikke i tide havde sørget for at ansætte mere personale.

- 15 På baggrund af ovenstående afhænger appelsagens udfald af fortolkningen af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

ARBEJDSDOKUMENT