



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Tredje Afdeling)

4. april 2019\*

»Præjudiciel forelæggelse – luftbefordring – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 5, stk. 3 – kompensation til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser – rækkevidde – fritagelse for forpligtelsen til at betale kompensation – begrebet »usædvanlige omstændigheder« – beskadigelse af et dæk på et luftfartøj forårsaget af en fremmed genstand på en lufthavns start- og landingsbane«

I sag C-501/17,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln, Tyskland), ved afgørelse af 25. juli 2017, indgået til Domstolen den 18. august 2017, i sagen

**Germanwings GmbH**

mod

**Wolfgang Pauels,**

har

DOMSTOLEN (Tredje Afdeling),

sammensat af formanden for Fjerde Afdeling, M. Vilaras, som fungerende formand for Tredje Afdeling, og dommerne J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan og D. Šváby (refererende dommer),

generaladvokat: E. Tanchev,

justitssekretær: kontorchef D. Dittert,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 17. september 2018,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Germanwings GmbH ved Rechtsanwälte W. Bloch og Y. Pochyla,
- Wolfgang Pauels ved Rechtsanwälte E. Stamer og M. Hofmann,
- den tyske regering ved T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall, J. Techert og A. Berg, som befuldmægtigede,
- den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,

\* Processprog: tysk.

– Europa-Kommissionen ved K. Simonsson, B. Bertelmann og K.-Ph. Wojcik, som befuldmægtigede, og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 22. november 2018, afsagt følgende

### Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 3, 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 (EUT 2004, L 46, s. 1).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet under en sag mellem Wolfgang Pauels og et luftfartsselskab, Germanwings GmbH, vedrørende sidstnævntes afslag på at udbetale kompensation til denne passager, hvis flyafgang blev væsentligt forsinket.

### Retsforskrifter

- 3 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:
  - »(14) Ligesom under Montrealkonventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.
  - (15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, 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, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«
- 4 Denne forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer følgende i stk. 1 og 3:
  - »1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:
    - [...]
  - c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre
    - i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller
    - ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller
    - iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

[...]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.«

5 Forordningens artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« fastsætter følgende i stk. 1, litra a):

»Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km

[...]«

### **Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål**

6 Wolfgang Pauels havde hos Germanwings reserveret en flyrejse fra Dublin (Irland) til Düsseldorf (Tyskland).

7 Denne flyvning blev gennemført den 28. august 2015 med en forsinkelse ved ankomsten på 3 timer og 28 minutter.

8 Germanwings afviste at imødekomme Wolfgang Pauels' krav om kompensation med den begrundelse, at forsinkelsen af den pågældende flyafgang skyldtes en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvilket fritog luftfartsselskabet fra dets pligt til at udbetale kompensation som fastsat i denne forordnings artikel 5, stk. 1.

9 I denne henseende gjorde Germanwings gældende, at forsinkelsen skyldtes, at det i forbindelse med forberedelsen af den pågældende flyvning blev opdaget, at der sad en skrue i et af dækkene på det luftfartøj, der skulle forestå flyvningen, hvilket nødvendiggjorde en udskiftning af det pågældende dæk.

10 Wolfgang Pauels indbragte sagen for Amtsgericht Köln (byretten i Köln, Tyskland), der pålagde Germanwings at betale ham 250 EUR med tillæg af renter, idet den fandt, at beskadigelsen af dækket på et luftfartøj, forårsaget af en skrue, der ligger på en lufthavns start- og landingsbane, udgør en omstændighed, der er uløseligt forbundet med et luftfartsselskabs normale aktiviteter, som det faktisk kan kontrollere. Til støtte for sin afgørelse tilføjede Amtsgericht Köln (byretten i Köln), at denne analyse ligeledes er i overensstemmelse med lovgivers hensigt, således som kontrollen af start- og landingsbanen og den lovbestemte pligt til at udføre denne kontrol viser.

11 Germanwings iværksatte appel til prøvelse af denne afgørelse ved Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln). Germanwings har gjort gældende, at Amtsgericht Köln (byretten i Köln) udstrakte det område, som er omfattet af Germanwings kontrol, uforholdsmæssigt vidt. Selskabet har i denne henseende gjort gældende, at brugen af en lufthavns start- og landingsbaner henhører under den almindelige lufttrafik og ikke udgør en særlig aktivitet for luftfartsselskabet. Germanwings er af den opfattelse, at rengøringen af start- og landingsbaner heller ikke er omfattet af luftfartsselskabets opgaver og ikke er underlagt dettes kontrol.

12 Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln) er af den opfattelse, at sagens udfald afhænger af spørgsmålet om, hvorvidt beskadigelsen af et dæk som følge af den omstændighed, at der ligger en skrue på start- og landingsbanerne, i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning til denne forordning, er omfattet af det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og som følge af sin karakter eller årsag rent faktisk ligger uden for selskabets kontrol.

- 13 Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln) har bemærket, at den i flere tidligere sager har fastslået, at beskadigelsen af et dæk på et luftfartøj, der er forårsaget af søm eller andre lignende genstande på start- og landingsbanen, udgør en »usædvanlig omstændighed«, for så vidt som den omstændighed, at der ligger sådanne fremmedlegemer, udgør en risiko, som det transporterende luftfartsselskab ikke kan kontrollere, og som derfor er en udefra kommende begivenhed, i modsætning til for tidligt funktionssvigt af visse af delene på et luftfartøj på trods af regelmæssig vedligeholdelse.
- 14 Den har imidlertid henvist til praksis fra andre retsinstanser, der går i modsat retning, navnlig efter kendelsen af 14. november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), idet den er af den opfattelse, at beskadigelsen af et dæk på et luftfartøj på grund af fremmedlegemer på start- og landingsbanen ikke kan sidestilles med et sammenstød med en boardingrampe, således som det er tilfældet i denne kendelse, og snarere bør sidestilles med et sammenstød med fugle, således som det er tilfældet i dom af 4. maj 2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). Retten har i denne henseende bemærket, at rengøringen af start- og landingsbanerne henhører under lufthavnens sikkerhed og ikke er det transporterende luftfartsselskabs ansvar.
- 15 Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln) finder det derfor nødvendigt at forelægge spørgsmålet for Domstolen, idet den bemærker, at såfremt betegnelsen »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal anvendes i den foreliggende sag, vil dette kræve, at den indhenter yderligere oplysninger i sagen.
- 16 På denne baggrund har Landgericht Köln (den regionale ret i første instans i Köln) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »Udgør beskadigelsen af et [dæk på et luftfartøj] som følge af en skrue (fremmedlegeme/FOD (Foreign Object Damage)), der ligger på start- eller landingsbanen, en »usædvanlig omstændighed« i den betydning, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004 ]?«

### **Om det præjudicielle spørgsmål**

- 17 Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at beskadigelsen af et dæk på et luftfartøj forårsaget af en fremmed genstand, såsom en løs genstand, der ligger på en lufthavns start- og landingsbane, er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse.
- 18 Det bemærkes, at for så vidt angår flyaflysninger eller lange forsinkelser, dvs. tre timer eller mere, har EU-lovgiver haft til hensigt at fastlægge forpligtelserne for luftfartsselskaberne i artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 (jf. dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).
- 19 Det fremgår af 14. og 15. betragtning til forordningen samt af dens artikel 5, stk. 3, som fortolket af Domstolen, at luftfartsselskabet er fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagerer compensation 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 (jf. dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 20 og den deri nævnte retspraksis), 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. i denne retning dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 29 og 34).

- 20 Ifølge fast retspraksis kan 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, kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder« i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 23, og af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 22), idet disse to betingelser er kumulative (dom af 17.4.2018, Krüsemann m.fl., C-195/17, C-197/17 – C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 – C-286/17 og C-290/17 – C-292/17, EU:C:2018:258, præmis 34).
- 21 Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt beskadigelsen af dækkene på et luftfartøj, som udgør dele, der er nødvendige for dets funktion, kan betegnes som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, skal det først og fremmest konstateres, at et for tidligt funktionssvigt – selv om det er uventet – af visse af delene på et bestemt luftfartøj i princippet er uløseligt forbundet med dette fartøjs funktionsmåde (jf. i denne retning dom af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 41 og 42, og af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 23).
- 22 De transporterende luftfartsselskaber støder nemlig jævnligt på sådanne funktionssvigt, henset til de særlige omstændigheder, som luftbefordring udføres under, og henset til luftfartøjers høje teknologiske niveau (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 24, kendelse af 14.11.2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, præmis 19, og dom af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 37 og 42).
- 23 Det er i denne forbindelse ubestridt, at dækkene på luftfartøjer er dele, som ved start og landing udsættes for meget store belastninger og derfor er i permanent risiko for beskadigelse, hvilket begrunder de særligt strenge sikkerhedskontroller, som foretages regelmæssigt, og som indgår som en løbende betingelse for luftfartsselskabernes drift.
- 24 Når det pågældende funktionssvigt udelukkende skyldes et sammenstød med en fremmed genstand, hvilket det påhviler det transporterende luftfartsselskab at godtgøre, kan dette funktionssvigt imidlertid ikke anses for at være uløseligt forbundet med maskinens funktionsmåde.
- 25 Dette er bl.a. tilfældet for så vidt angår en beskadigelse af et luftfartøj ved en kollision mellem dette luftfartøj og en fugl (dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 24) og, som i hovedsagen, for så vidt angår en beskadigelse af et dæk forårsaget af en fremmed genstand, såsom en løs genstand, der ligger på lufthavnens start- og landingsbane.
- 26 Følgelig kan et dæks funktionssvigt, der udelukkende skyldes dækkets kollision med en fremmed genstand, der ligger på lufthavnens start- og landingsbane, hverken efter sin karakter eller oprindelse anses for at være uløseligt forbundet med det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse. Henset til de specifikke begrænsninger, der gælder for det transporterende luftfartsselskab i forbindelse med start- og landingsoperationer, som bl.a. hænger sammen med den fart, hvormed disse operationer foretages, og sikkerheden for passagererne om bord samt den omstændighed, at vedligeholdelsen af start- og landingsbanerne på ingen måde er omfattet af dennes beføjelser, falder denne omstændighed desuden uden for selskabets faktiske kontrol.
- 27 Følgelig skal et sådant funktionssvigt kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

- 28 Som det fremgår af punkt 78 i generaladvokatens forslag til afgørelse, opfylder en sådan konklusion det formål, der forfølges med forordning nr. 261/2004, om at sikre et højt beskyttelsesniveau for flypassagerer, som, således som anført i første betragtning til forordningen, indebærer, at luftfartsselskaberne ikke skal gives incitament til at afholde sig fra at træffe alle de krævede forholdsregler og prioritere vedligeholdelse og punktlig afvikling af deres flyvninger frem for flysikkerheden.
- 29 Denne konklusion kan desuden ikke drages i tvivl af den løsning, som kan udledes af kendelsen af 14. november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), hvori Domstolen fastslog, at et sammenstød mellem en lufthavns mobile boardingtrappe og et fly ikke kunne kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.
- 30 En sådan anordning må nemlig nødvendigvis anvendes i forbindelse med lufttransport af passagerer, eftersom den gør det muligt for disse at stige ind og ud af flyet (kendelse af 14.11.2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, præmis 19), og anvendelsen af denne anordning finder almindeligvis sted i samarbejde med det pågældende flys besætning. Nævnte omstændighed kan dermed hverken anses for ikke at være uløseligt forbundet med det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse eller at falde uden for selskabets faktiske kontrol.
- 31 Som det er anført i nærværende doms præmis 19, er det transporterende luftfartsselskab i tilfælde, hvor der opstår en »usædvanlig omstændighed«, imidlertid kun fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagererne kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvis det kan godtgøre, at det 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 lange forsinkelser af den pågældende flyafgang, uden at det kan kræves af luftfartsselskabet, at det samtykker til foranstaltninger, der ville være urimeligt belastende for virksomheden på det pågældende tidspunkt.
- 32 Under retsmødet kom det i denne henseende frem, at luftfartøjers dæk er underlagt regelmæssige eftersyn og standardiserede procedurer for udskiftning, i hvilken forbindelse de transporterende luftfartsselskaber i de lufthavne, de anvender, herunder de lufthavne, som ikke er deres primære lokaliteter, har mulighed for at gøre brug af aftaler om dækudskiftning, som indgås med flyvedligeholdelsesselskaber, og som sikrer dem fortrinsbehandling i forbindelse med udskiftningen af de nævnte dæk.
- 33 I en situation som den i hovedsagen omhandlede påhviler det derfor det pågældende transporterende luftfartsselskab at godtgøre, at det har anvendt alt det personale og materiel og de økonomiske midler, som selskabet rådede over, med henblik på at undgå, at udskiftningen af det dæk, der var blevet beskadiget af en fremmed genstand, der lå på lufthavnens start- og landingsbane, ikke fører til lang forsinkelse af den pågældende flyafgang, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at efterprøve.
- 34 Under disse omstændigheder skal spørgsmålet besvares således, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at beskadigelsen af et dæk på et luftfartøj forårsaget af en fremmed genstand, såsom en løs genstand, der ligger på en lufthavns start- og landingsbane, er omfattet af begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse.

For at blive fritaget fra sin pligt til at udbetale kompensation til passagererne, jf. artikel 7 i forordning nr. 261/2004, har det transporterende luftfartsselskab, hvis flyafgang er blevet væsentligt forsinket som følge af en sådan »usædvanlig omstændighed«, imidlertid pligt til at godtgøre, at det har anvendt alt det personale og materiel og de økonomiske midler, som selskabet rådede over, med henblik på at undgå, at udskiftningen af det dæk, der er blevet beskadiget af en fremmed genstand, såsom en løs genstand, der ligger på en lufthavns start- og landingsbane, ikke fører til lang forsinkelse af den pågældende flyafgang.

## Sagsomkostninger

- 35 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra nævnte parter udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Tredje Afdeling) for ret:

**Artikel 5, stk. 3, 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, sammenholdt med 14. betragtning til denne forordning, skal fortolkes således, at beskadigelsen af et dæk på et luftfartøj forårsaget af en fremmed genstand, såsom en løs genstand, der ligger på en lufthavns start- og landingsbane, er omfattet af begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse.**

**For at blive fritaget fra sin pligt til at udbetale kompensation til passagererne, jf. artikel 7 i forordning nr. 261/2004, har det transporterende luftfartsselskab, hvis flyafgang er blevet væsentligt forsinket som følge af en sådan »usædvanlig omstændighed«, imidlertid pligt til at godtgøre, at det har anvendt alt det personale og materiel og de økonomiske midler, som selskabet rådede over, med henblik på at undgå, at udskiftningen af det dæk, der er blevet beskadiget af en fremmed genstand, såsom en løs genstand, der ligger på en lufthavns start- og landingsbane, ikke fører til lang forsinkelse af den pågældende flyafgang.**

Underskrifter