



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Fjerde Afdeling)

26. juni 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« – forekomst af benzin på en lufthavns start-og landingsbane«

I sag C-159/18,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af juge de paix du troisième canton de Charleroi (fredsdommeren i tredje distrikt i Charleroi, Belgien) ved afgørelse af 31. januar 2018, indgået til Domstolen den 27. februar 2018, i sagen

**André Moens**

mod

**Ryanair Ltd,**

har

DOMSTOLEN (Fjerde Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, M. Vilaras, og dommerne K. Jürimäe, D. Šváby (refererende dommer), S. Rodin og N. Piçarra,

generaladvokat: E. Tanchev,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- André Moens ved advocaat N. Leys,
- Ryanair Ltd ved avocat C. Price,
- den tyske regering, først ved T. Henze, M. Hellman og A. Berg, derefter ved M. Hellmann og A. Berg som befuldmægtigede,
- den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,

\* Processprog: fransk.

– Europa-Kommissionen ved J. Hottiaux og N. Yerrell, som befuldmægtigede,  
og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 19. december 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 i forbindelse med en sag mellem André Moens og Ryanair Ltd, et luftfartsselskab, vedrørende sidstnævntes afslag på at udbetale kompensation til denne passager, hvis flyafgang blev væsentligt forsinket.

### Retsforskrifter

#### *EU-retten*

- 3 Følgende fremgår af 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004:
  - »(14) Ligesom under [konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring (Montreal-konventionen) (EFT 2001, L 194, s. 39)] 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 Forordningens artikel 5, der har overskriften »Aflysning«, bestemmer følgende:
  - »1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:
    - [...]
    - c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7 [...]
  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, der har overskriften »Kompensationsret«, bestemmer i stk.1:  
»Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:

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

[...]«

### **Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål**

- 6 André Moens reserverede en flyafgang ved Ryanair fra Treviso (Italien) til Charleroi (Belgien).
- 7 Flyvningen blev gennemført den 21. december 2015 med en forsinkelse ved ankomst på 4 timer og 23 minutter, hvilken forsinkelse skyldtes forekomsten af benzin på en start- og landingsbane i lufthavnen i Treviso, som havde bevirket, at start- og landingsbanen var blevet lukket i mere end 2 timer, og at det fly, der skulle gennemføre den omhandlede flyvning, var lettet senere.
- 8 André Moens fremsatte på grund af denne forsinkelse på mere end tre timer et krav over for Ryanair om betaling af en kompensation på 250 EUR som fastsat i artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 7, stk. 1, litra a).
- 9 Da Ryanair har nægtet at efterkomme dette krav, med den begrundelse, at flyafgangens lange forsinkelse skyldtes en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, har André Moens indbragt sagen for juge de paix du troisième canton de Charleroi (fredsdommeren i tredje distrikt i Charleroi, Belgien) med henblik på at opnå den kompensation, som han har fremsat krav om.
- 10 Denne retsinstans har rejst spørgsmålet om, hvorvidt forekomsten af benzin på en af start- og landingsbanerne i lufthavnen i Treviso, som er baggrunden for en sådan forsinkelse, kan kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse.
- 11 På denne baggrund har juge de paix du troisième canton de Charleroi (fredsdommeren i tredje distrikt i Charleroi) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Er den i nærværende tvist omhandlede omstændighed, dvs. benzinudslippet på en startbane, som førte til denne banes lukning, omfattet af begrebet »begivenhed« som omhandlet i præmis 22 i dom af 22. december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), eller af begrebet en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i 14. betragtning til [forordning nr. 261/2004], således som det er fortolket i dom af 31. januar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), eller overlapper disse to begreber hinanden[?]
- 2) Skal artikel 5, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at en begivenhed som den i nærværende tvist omhandlede, dvs. benzinudslippet på en startbane, som førte til denne banes lukning, skal anses for en begivenhed, som er et led i et transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og følgelig ikke kan kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed«, der fritager det transporterende luftfartsselskab for forpligtelsen til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en lang forsinkelse på en flyvning, der foretages af dette fly[?]
- 3) Såfremt en begivenhed, som den i nærværende tvist omhandlede, dvs. benzinudslippet på en startbane, som førte til denne banes lukning, skal anses for en begivenhed, der udgør en »usædvanlig omstændighed«, følger det da heraf, at der for det transporterende luftfartsselskab er tale om en »usædvanlig omstændighed«, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet?«

## Om de præjudicielle spørgsmål

### *Det første og det andet spørgsmål*

- 12 Det skal indledningsvis bemærkes, at det ikke fremgår af oplysningerne fra den forelæggende ret, at den benzin spredt over startbanen, som var årsagen til, at den i hovedsagen omhandlede flyvning blev væsentligt forsinket, stammede fra et luftfartøj fra det luftfartsselskab, som havde gennemført denne flyvning, dvs. Ryanair.
- 13 Under disse omstændigheder skal det første og det andet spørgsmål, som skal behandles samlet, forstås således, at den forelæggende ret nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, læst i lyset af 14. og 15. betragtning hertil, skal fortolkes således, at forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at start- og landingsbanen lukkes, og at en flyvning fra eller til denne lufthavn som følge heraf er blevet væsentligt forsinket, er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse, når den omhandlede benzin ikke kommer fra et luftfartøj fra det luftfartsselskab, som havde gennemført denne flyvning.
- 14 For så vidt angår flyaflysninger eller lange forsinkelser, dvs. forsinkelser, der varer tre timer eller længere, har EU-lovgiver haft til hensigt at fastlægge forpligtelserne for luftfartsselskaberne i artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 (dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).
- 15 Det fremgår af 14. og 15. betragtning til samt artikel 5, stk. 3, i forordningen, at som en undtagelse til artikel 5, stk. 1, er luftfartsselskabet fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagerer compensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvis det kan godtgøres, 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 eller 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 (dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).
- 16 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 (dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 20 og den deri nævnte retspraksis).
- 17 Det skal herved bemærkes, at kvalificeringen som »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse alene skal ske i forhold til den omstændighed, som ligger til grund for aflysningen eller den lange forsinkelse af den pågældende flyafgang, uden at det, således som det synes at være opfattelsen hos den forelæggende ret, først skal vurderes, om denne omstændighed udgør en »begivenhed« som omhandlet i præmis 22 i dom af 22. december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Hvad angår spørgsmålet, om forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at start- og landingsbanen lukkes, og at en flyvning fra eller til denne lufthavn som følge heraf er blevet væsentligt forsinket, er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse, når den omhandlede benzin ikke kommer fra et luftfartøj fra det luftfartsselskab, som havde gennemført denne flyvning, skal det bemærkes, at en sådan omstændighed pr. definition

ikke kan anses for at være uløseligt forbundet med funktionsmåden for det luftfartøj, som har gennemført denne flyvning (jf. analogt dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 24).

- 19 En sådan omstændighed kan derfor hverken efter sin karakter eller oprindelse anses for at være uløseligt forbundet med det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse (jf. analogt dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 26).
- 20 Desuden falder denne omstændighed uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, for så vidt som vedligeholdelse af start- og landingsbaner på ingen måde er omfattet af dets beføjelser (jf. i denne retning dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 26), og luftfartsselskaberne er bundet af beslutningen om at lukke lufthavnens start- og landingsbaner truffet af de kompetente lufthavnsmyndigheder.
- 21 Forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at en lufthavns start- og landingsbane lukkes, og som følge heraf en væsentlig flyforsinkelse, skal således kvalificeres som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.
- 22 Henset til foregående betragtninger skal det første og det andet spørgsmål besvares således, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, læst i lyset af 14. og 15. betragtning hertil, skal fortolkes således, at forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at start- og landingsbanen lukkes, og at en flyvning fra eller til denne lufthavn som følge heraf er blevet væsentligt forsinket, er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse, når den omhandlede benzin ikke kommer fra et luftfartøj fra det luftfartsselskab, som havde gennemført denne flyvning.

### *Det tredje spørgsmål*

- 23 Med det tredje spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, læst i lyset af 14. og 15. betragtning hertil, skal fortolkes således, at forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at start- og landingsbanen lukkes, som det er blevet fastslået udgør en »usædvanlig omstændighed«, skal anses for en omstændighed, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet som omhandlet i denne bestemmelse.
- 24 Det bemærkes herved, at som det fremgår af nærværende doms præmis 15, er luftfartsselskabet fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagerer compensation i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvis det kan godtgøres, 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.
- 25 Eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder er fritaget, påhviler det dermed den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det pågældende luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for (dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 28).
- 26 Luftfartsselskabet skal således godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, kunne det åbenbart ikke på det pågældende tidspunkt, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden, undgå, at de usædvanlige



omstændigheder, som selskabet stod overfor, førte til flyafgangens aflysning eller en forsinkelse heraf på tre timer eller mere i forhold til ankomsttidspunktet (dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 29).

- 27 Domstolen har således lagt sig fast på en smidig og konkret forståelse af begrebet »forholdsregel, der med rimelighed kunne træffes«, hvorved det tilkommer den nationale ret at bedømme, om luftfartsselskabet i det konkrete tilfælde kunne anses for at have truffet passende foranstaltninger (dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 30), samtidigt med, at den har fastslået, at det alene er de forholdsregler, som det rent faktisk påhviler luftfartsselskabet at træffe, der skal tages i betragtning, til forskel fra de forholdsregler, som tredjemand, heriblandt lufthavnsforvalterne eller de kompetente flyveledere, har ansvaret for at træffe (dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 43).
- 28 I det foreliggende tilfælde, som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 35 og 36 i forslaget til afgørelse, har et luftfartsselskab, som står over for en beslutning truffet af lufthavnsmyndighederne om at lukke en startbane i en lufthavn, pligt til at efterkomme denne beslutning og afvente disse myndigheders beslutning om at genåbne startbanen eller enhver anden alternativ foranstaltning. Et luftfartsselskab som det i hovedsagen omhandlede havde derfor ikke mulighed for at træffe eventuelle forholdsregler, som med rimelighed kunne træffes for at undgå den omhandlede usædvanlige omstændighed.
- 29 Det følger af foregående betragtninger, at det tredje spørgsmål skal besvares således, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, læst i lyset af 14. og 15. betragtning hertil, skal fortolkes således, at forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at start- og landingsbanen lukkes, som det er blevet fastslået udgør en »usædvanlig omstændighed«, skal anses for en omstændighed, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet som omhandlet i denne bestemmelse.

### Sagsomkostninger

- 30 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 parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

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

- 1) 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, læst i lyset af 14. og 15. betragtning hertil, skal fortolkes således, at forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at start- og landingsbanen lukkes, og at en flyvning fra eller til denne lufthavn som følge heraf er blevet væsentligt forsinket, er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse, når den omhandlede benzin ikke kommer fra et luftfartøj fra det luftfartsselskab, som havde gennemført denne flyvning.
- 2) Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, læst i lyset af 14. og 15. betragtning hertil, skal fortolkes således, at forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at start- og landingsbanen lukkes, som det er blevet fastslået udgør en »usædvanlig omstændighed«, skal anses for en omstændighed, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet som omhandlet i denne bestemmelse.

Underskrifter