



Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT
P. PIKAMÄE
fremsat den 27. februar 2020¹

Sag C-74/19

**LE
mod
Transportes Aéreos Portugueses SA**

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa – Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (kredsdomstolen i Lissabon – afdelingen for civile sager i Lissabon – ret nr. 18, Portugal))

»Præjudiciel forelæggelse – luftbefordring – fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 5, stk. 3 – artikel 7, stk. 1 – kompensationsret – fritagelse – begrebet »usædvanlige omstændigheder« – en passagers forstyrrende adfærd – begrebet »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« med henblik på at imødegå en usædvanlig omstændighed eller følgerne heraf«

I. Indledning

1. I den foreliggende sag, der vedrører en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, har Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (kredsdomstolen i Lissabon, Portugal, herefter også »den forelæggende ret«) forelagt Domstolen tre præjudicielle spørgsmål om fortolkningen af begrebet »usædvanlige omstændigheder«, der er omhandlet i 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. 295/91².

2. Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem LE (herefter »den sagsøgende passager«) og luftfartsselskabet Transportes Aéreos Portugueses SA (herefter »TAP«) vedrørende sidstnævntes afslag på at udbetale kompensation til denne passager i forbindelse med en flyvning med en lang forsinkelse. TAP har herved gjort gældende, at der forelå »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i den ovenfor nævnte bestemmelse, hvilke omstændigheder var indtrådt som følge af den forstyrrende adfærd, der blev udvist af en anden passager ombord på det fly, der skulle sikre befordringen på den omhandlede flyrute.

3. Den forelæggende ret ønsker bl.a. oplyst, om den nævnte adfærd, der ifølge luftfartøjschefens vurdering bragte sikkerheden ombord i fare og gjorde det nødvendigt at foretage en ikke-planlagt mellemlanding for at sætte den forstyrrende passager af, udgør en »usædvanlig omstændighed«. Den forelæggende ret ønsker endvidere oplyst, om luftfartsselskabet kan påberåbe sig »usædvanlige

¹ – Originalsprog: fransk.

² – EUT 2004, L 46, s. 1.

omstændigheder«, også selv om disse omstændigheder ikke indtrådte under den flyvning, som den sagsøgende passager havde reserveret, men under den forudgående flyvning, der blev gennemført med det samme fly. Endelig ønsker den forelæggende ret oplyst, om luftfartsselskabet i det foreliggende tilfælde traf alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at undgå en forsinket ankomst.

II. Retsforskrifter

A. Folkeretten

4. Konventionen angående lovovertrædelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer (herefter »Tokyokonventionen«)³ blev undertegnet i Tokyo den 14. september 1963 og trådte i kraft den 4. december 1969.

5. Tokyokonventionens artikel 1, stk. 1, litra a) og b), bestemmer:

»1. Denne konvention skal finde anvendelse på:

- a) overtrædelser af straffelove
- b) handlinger, der, hvad enten de er lovovertrædelser eller ej, vil kunne bringe eller bringer sikkerheden for luftfartøjet eller deri værende personer eller gods i fare eller medfører risiko for god orden og disciplin ombord.

[...]«

6. Denne konventions artikel 6 bestemmer:

»1. Luftfartøjschefen kan, når han har rimelig grund til at tro, at en person ombord i luftfartøjet har begået eller står i begreb med at begå en lovovertrædelse eller handling, som er omtalt i artikel 1, stk. 1, over for en sådan person træffe de rimelige foranstaltninger, herunder anvendelse af tvang, som er påkrævede:

- a) for at beskytte sikkerheden for luftfartøjet eller deri værende personer eller gods eller
- b) for at opretholde god orden og disciplin ombord eller
- c) for at sætte ham i stand til at udlevere en sådan person til kompetente myndigheder eller sætte ham fra borde i overensstemmelse med bestemmelserne i dette kapitel.

2. Luftfartøjschefen kan forlange eller give bemyndigelse til assistance fra andre besætningsmedlemmer og kan anmode om eller give bemyndigelse til, men ikke forlange assistance fra passagerer til anvendelse af tvang mod en person, over for hvem han er berettiget til at anvende tvangsforanstaltninger. Ethvert besætningsmedlem eller enhver passager kan også tage rimelige præventive forholdsregler uden sådan bemyndigelse, når han har rimelige grunde til at tro, at en sådan handling er umiddelbart nødvendig for at beskytte sikkerheden for luftfartøjet eller for deri værende personer eller gods.«

3 – UNTS, bind 704, s. 219. Konventionen har på nuværende tidspunkt 186 kontraherende stater.

7. Den nævnte konventions artikel 8, stk. 1, lyder således:

»Luftfartøjschefen kan, for så vidt det er nødvendigt for formålet med artikel 6, stk. 1[, litra] a) eller b), på en hvilken som helst stats territorium, hvor luftfartøjet lander, sætte enhver person fra borde, som han har rimelig grund til at tro har begået eller står i begreb med at begå en handling som omtalt i artikel 1, stk. 1[, litra] b), ombord i luftfartøjet.«

B. EU-retten

1. Forordning nr. 261/2004

8. 1., 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

»(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om luftransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

[...]

(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.«

9. Under overskriften »Aflysning« bestemmer denne forordnings artikel 5, 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,
[...]

[...]

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, 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.

[...]«

10. Under overskriften »Kompensationsret« bestemmer den nævnte forordnings artikel 7, 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
- b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km
- c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

Ved fastsættelse af distancen er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.

[...]«

2. Forordning (EU) nr. 376/2014

11. Artikel 2, nr. 7, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007⁴ bestemmer:

»I denne forordning forstås ved

[...]

- 7) »begivenhed«: enhver sikkerhedsrelateret episode, herunder navnlig et havari eller en alvorlig hændelse, som bringer, eller som, hvis den ikke korrigeres eller imødegås, kan bringe et luftfartøj, de ombordværende eller enhver anden person i fare.«

12. Denne forordnings artikel 4, stk. 1, litra a), bestemmer:

»1. Begivenheder, der kan udgøre en væsentlig risiko for luftfartssikkerheden, og som falder ind under følgende kategorier, indberettes af de i stk. 6 anførte personer gennem de obligatoriske indberetningsordninger i medfør af denne artikel:

- a) begivenheder relateret til operationen af luftfartøjet, f.eks.:
 - i) kollisionsrelaterede begivenheder
 - ii) start og landingsrelaterede begivenheder
 - iii) brændstofrelaterede begivenheder
 - iv) flyvningsbegivenheder
 - v) kommunikationsrelaterede begivenheder
 - vi) begivenheder relaterede til skader, nødsituationer og andre kritiske situationer

⁴ – EUT 2014, L 122, s. 18.

- vii) uarbejdsdygtig besætning og andre besætningsrelaterede begivenheder
- viii) vejrforhold eller sikkerhedsrelaterede begivenheder.«

3. Gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018

13. Artikel 1 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018 af 29. juni 2015 om opstilling af en liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014⁵, bestemmer:

»Den detaljerede klassifikation af begivenheder, der skal henvises til ved indberetning via de obligatoriske indberetningsordninger af begivenheder i henhold til artikel 4, stk. 1, i forordning [...] nr. 376/2014, er fastsat i bilag I-V til nærværende forordning.«

14. På området for sikkerhed/security nævner punkt 6, nr. 2), i bilag I til gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018, som »begivenheder i henhold til artikel 4, stk. 1, i forordning [...] nr. 376/2014« »[v]anskeligheder med at styre berusede, voldelige eller uregerlige passagerer«.

4. Forordning (EU) 2018/1139

15. Punkt 3, litra g), i bilag V til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91⁶ fastsætter, at »[l]uftfartøjschefen skal træffe alle nødvendige forholdsregler for at minimere forstyrrende passageradfærds indvirkning på flyvningen«.

16. Punkt 7.3 i dette samme bilag fastsætter, at »[i] en nødsituation, som bringer luftfartøjets operation og sikkerhed og/eller sikkerheden for personer om bord i fare, skal luftfartøjschefen træffe de forholdsregler, vedkommende skønner nødvendige af hensyn til sikkerheden. Hvis en sådan forholdsregel indebærer en overtrædelse af lokale bestemmelser eller procedurer, bærer luftfartøjschefen ansvaret for omgående at underrette den relevante lokale myndighed«.

III. De faktiske omstændigheder, retsforhandlingerne og de præjudicielle spørgsmål

17. Som det fremgår af de grunde, der er anført i anmodningen om præjudiciel afgørelse, ligger de faktiske omstændigheder, der er beskrevet nedenfor, til grund for den tvist, der er indbragt for den forelæggende ret. Den sagsøgende passager reserverede en flyvning hos TAP fra Fortaleza (Brasilien) til Oslo (Norge) med mellemlanding i Lissabon (Portugal), der skulle gennemføres af det samme luftfartsselskab. Hvad angår den første delstrækning, ruten mellem Fortaleza og Lissabon, skulle flyet efter planen starte den 21. august 2017, kl. 23.05, og lande i lufthavnen i Lissabon den 22. august 2017, kl. 10.15. Flyrejsens anden delstrækning på ruten mellem Lissabon til Oslo skulle slutte med landing i bestemmelseslufthavnen den 22. august 2017, kl. 18.10.

5 – EUT 2015, L 163, s. 1.

6 – EUT 2018, L 212, s. 1

18. Før det af TAP indsatte fly kunne gennemføre den første delstrækning, skulle dette fly gennemføre en flyvning fra Lissabon til Fortaleza. Under den nævnte flyvning var flyet imidlertid af sikkerhedsgrunde nødsaget til at sætte kursen mod Las Palmas (Spanien) for at sætte en forstyrrende passager fra borde, der havde bidt en anden passager og overfaldet andre passagerer samt de kabinebesætningsmedlemmer, der havde forsøgt at berolige den pågældende. Flyet ankom derfor til Fortaleza med en forsinkelse på 4 timer og 18 minutter, hvilket medførte en forsinkelse af den følgende flyafgang, der skulle gennemføres med det samme fly, som i sidste ende ankom til Lissabon den 22. august 2017, kl. 13.33.

19. Som følge af den forsinkelse, der var opstået på den første delstrækning, nåede den sagsøgende passager ikke den tilsluttede flyforbindelse fra Lissabon til Oslo. Eftersom TAP kun gennemfører en daglig flyvning på ruten fra Lissabon til Oslo, måtte den sagsøgende passager afvente den følgende flyafgang, der skulle gennemføres den næste dag, hvilket medførte, at han ankom til bestemmelseslufthavnen med en forsinkelse på mere end 24 timer.

20. Den sagsøgende passager fremsatte over for TAP krav om betaling af en kompensation på 600 EUR i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med denne forordnings artikel 7, stk. 1, litra c). TAP afslog at udbetale kompensation med den begrundelse, at den lange forsinkelse skyldtes en »usædvanlig omstændighed« i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis indtræden fritog luftfartsselskabet fra forpligtelsen til at udbetale kompensation til passagerne i henhold til den nævnte forordning. Den sagsøgende passager er af den opfattelse, at den »usædvanlige omstændighed«, der indtrådte i det foreliggende tilfælde, ikke kan retfærdiggøre, at han ankom til bestemmelseslufthavnen med mere end 24 timers forsinkelse.

21. Eftersom Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (kredsdomstolen i Lissabon) er i tvivl med hensyn til fortolkningen af EU-retten, har den besluttet at udsætte sagen og at forelægge Domstolen følgende spørgsmål:

- »1) Er den omstændighed, at en passager under en flyvning bider andre passagerer og overfalder [kabine]besætningsmedlemmer, der forsøger at berolige den pågældende – hvilket ifølge [luftfartøjschefen] begrundes, at flyet sætter kursen mod den nærmeste lufthavn for at sætte den pågældende passager [fra borde] og losse dennes bagage, hvorefter flyet ankommer forsinket til bestemmelsesstedet – omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder«, som er nævnt i 14. betragtning til forordning [...] nr. 261/2004?
- 2) Kan luftfartsselskabet fritages for ansvaret for en forsinket flyafgang ved returflyvningen, hvor den passager, som har [fremsat krav om kompensation] (nu sagsøger), boarder, som følge af en »usædvanlig omstændighed«, som opstår på det samme flys udrejse, som gennemføres umiddelbart inden returflyvningen?
- 3) For så vidt angår artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004: Traf luftfartsselskabet (nu sagsøgte) alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, uden at det på trods heraf var muligt at forhindre forsinkelsen, idet luftfartsselskabet på baggrund af en undersøgelse konkluderede, at afsendelsen af et nyt fly ikke ville forhindre den allerede opståede forsinkelse, og transitpassageren (nu sagsøgeren) blev henvist til den følgende dags flyvning, eftersom nævnte selskab kun havde én daglig flyvning til passagerens endelige bestemmelsessted?«

IV. Retsforhandlingerne for Domstolen

22. Forelæggelsesafgørelsen af 21. januar 2019 indgik til Domstolens Justitskontor den 31. januar 2019.

23. Den portugisiske, den tyske, den østrigske og den polske regering samt Europa-Kommissionen har indgivet skriftlige indlæg inden for den frist, der er fastsat i artikel 23 i statuten for Den Europæiske Unions Domstol.

24. Ved en foranstaltning med henblik på sagens tilrettelæggelse af 8. oktober 2019 har Domstolen stillet spørgsmål til skriftlig besvarelse til samtlige procesdeltagere. Domstolen har endvidere i henhold til artikel 24, stk. 2, i statuten for Den Europæiske Unions Domstol anmodet Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) om oplysninger og opfordret dette agentur til at deltage i retsmødet. Der er inden for den fastsatte frist indgivet skriftlige indlæg vedrørende de spørgsmål, der var genstand for de nævnte foranstaltninger med henblik på sagens tilrettelæggelse.

25. Repræsentanterne for TAP, den portugisiske, den tyske og den franske regering, EASA samt Kommissionen afgav mundtlige indlæg i retsmødet den 5. december 2019.

V. Retlig vurdering

A. Indledende bemærkninger

26. Beskyttelsen af luftpassagerer i Den Europæiske Union er genstand for en forordning, der i vidt omfang medfører en harmonisering af reglerne om kompensation og bistand til passagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser af en flyafgang. Forordning nr. 261/2004 indeholder bestemmelser, der fastsætter de rettigheder, som passagererne har i forhold til luftfartsselskaberne. Passagerne kan afhængigt af deres situation have ret til kompensation, at modtage bistand i form af ret til refusion eller omlægning af rejsen eller endog ret til forplejning og indkvartering på luftfartsselskabets regning. Når dette er sagt, er det retten til kompensation som følge af en lang forsinkelse af en flyafgang, dvs. en forsinkelse på tre timer eller mere, på grundlag af denne forordnings artikel 7⁷, der er det centrale element i hovedsagen, således som det fremgår af indledningen til dette forslag til afgørelse.

27. Forordning nr. 261/2004 har endvidere til formål at harmonisere de regler, der gør det muligt i særlige tilfælde at fritage luftfartsselskaber for deres ansvar over for passagerne. Et luftfartsselskab, som befinder sig i en situation, der i princippet giver ret til kompensation, kan således med føje nægte at opfylde denne forpligtelse med henvisning til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, såfremt selskabet er i stand til at godtgøre, at aflysningen skyldes »usædvanlige omstændigheder«, der ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet⁸. Det tilkommer den forelæggende ret under hensyn til Domstolens besvarelse af de præjudicielle spørgsmål at afgøre, om dette er tilfældet i hovedsagen.

28. EU-lovgiver har nemlig ved at vedtage en forordning med detaljerede bestemmelser valgt et lovgivningsinstrument, der ikke kræver implementering eller gennemførelse på nationalt plan⁹. På samme måde som en forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i alle medlemsstater, skal de nationale retter anvende den fortolkning, som Domstolen anlægger af sådanne forordninger. Det er i denne forbindelse vigtigt at fremhæve betydningen af samarbejdet mellem Domstolen og de nationale retter, idet dette samarbejde har gjort det muligt for Domstolen at give

7 – Jf. dom af 19.11.2009, *Sturgeon m.fl.* (C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 61), af 23.10.2012, *Nelson m.fl.* (C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 40), og af 4.5.2017, *Pešková og Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).

8 – Jf. dom af 4.4.2019, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 19)

9 – A.-C. Mittwoch, *Vollharmonisierung und Europäisches Privatrecht*, Berlin, 2013, s. 12, har anført, at EU-lovgiver sjældent anvender forordningen som et instrument til harmonisering af privatreten, idet forordning nr. 261/2004 udgør en bemærkelsesværdig undtagelse. Forfatteren nævner i øvrigt Domstolens praksis blandt de (ikke-lovgivningsmæssige) harmoniseringsinstrumenter, der findes inden for dette retsområde.

nyttige præciseringer om fortolkningen af forordning nr. 261/2004¹⁰. Disse udvekslinger, der allerede har givet anledning til en omfattende retspraksis, var nødvendige, hovedsageligt som følge af den upræcise udfærdigelse af visse af den nævnte forordnings bestemmelser, navnlig af begrebet »usædvanlige omstændigheder«¹¹, og som følge af eksisterende retlige tomrum. For at afhjælpe disse utilstrækkeligheder har lovgiver valgt at indlede en procedure for revision af denne retsakt, som stadig er i gang¹². Det er på denne baggrund, at Domstolen endnu engang skal udfylde sin retningsgivende rolle i forhold til EU-rettens udvikling. Jeg vil for mit vedkommende i dette forslag til afgørelse undersøge de præjudicielle spørgsmål i den rækkefølge, som den forelæggende ret har stillet dem.

B. Om det første spørgsmål

1. Spørgsmålet, om en passagers voldelige adfærd udgør en risiko for luftsikkerheden

29. Den forelæggende ret ønsker med det første spørgsmål oplyst, om en handling i form af fysisk overfald som den, der er beskrevet i nærværende forslag til afgørelse, og som en passager under en flyvning udsætter andre passagerer og kabinebesætningsmedlemmer for, kan anses for at være »usædvanlige omstændigheder«.

30. Selve ordlyden af forordning nr. 261/2004 indeholder ingen retlig definition af dette begreb. Den anden sætning i 14. betragtning til den nævnte forordning giver imidlertid en vis vejledning. Sådanne omstændigheder kan således navnlig indtræffe som følge af »sikkerhedsrisici«¹³. Spørgsmålet er imidlertid, hvilke sikkerhedsrisici der kan udgøre usædvanlige omstændigheder inden for det særlige område for luftbefordring af passagerer.

31. Undersøgelsen af dette spørgsmål kræver efter min opfattelse, at der foretages en fortolkning, der tager hensyn til den retlige ramme, som finder anvendelse inden for det pågældende område¹⁴. Forordning nr. 261/2004 kan ikke fortolkes uden hensyntagen til den politiske, socioøkonomiske og teknologiske sammenhæng, som ligger til grund for vedtagelsen af denne forordning, samt den lovgivningsmæssige udvikling, der senere er sket inden for området¹⁵. Denne tilgang, som supplerer de andre fortolkningsmetoder, der er anerkendt i Domstolens praksis¹⁶, vil gøre det muligt at identificere

10 – Jf. meddelelse fra Kommissionen om fortolkningsvejledning vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 (EUT 2016, C 214, s. 5), hvoraf fremgår, at »[r]etspraksis har haft en afgørende indvirkning på fortolkningen af forordningen«. Med fortolkningsvejledningen, der i princippet udgør en sammenfatning af retspraksis, ønsker Kommissionen »at give en tydelig forklaring af en række bestemmelser i forordningen, navnlig i lyset af Domstolens praksis, således at de nuværende regler kan håndhæves mere effektivt og ensartet«.

11 – M. Chartzipanagiotis, »Disrupted Flights and Information Duties of Air Carriers: The Interplay Between Regulation (EC) N° 261/2004 on Air Passenger Rights and the Unfair Commercial Practices Directive«, *Air & Space Law*, 2018, 43, nr. 4&5 (2018), s. 434.

12 – Jf. forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage (COM(2013) 130 final), af 13.3.2013.

13 – Dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 21), og af 4.5.2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 21).

14 – Det skal nævnes, at selv om den forelæggende ret på det formelle plan har begrænset det første præjudicielle spørgsmål til at angå en fortolkning af 14. betragtning til forordning nr. 261/2004, er en sådan omstændighed ikke til hinder for, at Domstolen oplyser den om alle de momenter angående fortolkningen af EU-retten, som kan være til nytte ved afgørelsen af den sag, som verserer for den, uanset om den henviser til dem i de nævnte spørgsmål (jf. dom af 29.10.2015, Nagy, C-583/14, EU:C:2015:737, præmis 20 og 21, og af 21.3.2019, Mobit og Autolinee Toscane, C-350/17 og C-351/17, EU:C:2019:237, præmis 35).

15 – K. Riesenhuber, *Europäische Methodenlehre*, 2. udg., Berlin, 2010, § 18, punkt 20 ff., har fremhævet vigtigheden af at foretage en fortolkning ud fra den sammenhæng, som reglerne indgår i, der er baseret på opfattelsen om »ensartethed i den juridiske sprogbrug«, og har som eksempel henvist til dom af 18.12.2008, Andersen (C-306/07, EU:C:2008:743, præmis 40 ff.). Jf. ligeledes generaladvokat Tanchevs forslag til afgørelse Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, punkt 69), hvori han støtter sig på en vurdering, der omfatter andre afledte retsakter inden for området for luftbefordring.

16 – Hvad angår fortolkningen af bestemmelser i EU-retten fremgår det af Domstolens faste praksis, at der ikke blot skal tages hensyn til disse bestemmelsers ordlyd, men også til de mål, der forfølges med den ordning, som de udgør en del af, og til den sammenhæng, hvori disse bestemmelser indgår (jf. dom af 16.7.2015, Maïstrellis, C-222/14, EU:C:2015:473, præmis 30, og af 21.3.2018, Klein Schiphorst, C-551/16, EU:C:2018:200, præmis 34).

de risici, som EU-lovgiver har anerkendt på det nuværende udviklingstrin for luftbefordring af passagerer. Dette vil endvidere gøre det muligt for Domstolen at fortolke artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 i overensstemmelse med andre relevante retsakter og således bidrage til at sikre enheden i Unionens retsorden.

32. Det fremgår af en analyse af samtlige de relevante retsakter, der regulerer luftbefordring af passagerer, at EU-lovgiver tillægger sikkerheden en særlig betydning, idet det af selve artikel 2, litra j), i forordning nr. 261/2004 fremgår, at boardingafvisning af passagerer kan begrundes med henvisning til »sikkerhedsmæssige årsager«. Jeg vil nævne, at denne bestemmelses ordlyd ikke udelukker, at den risiko, der henvises til i denne bestemmelse, kan tilskrives en passagers voldelige adfærd.

33. Der skal desuden henvises til forordning nr. 376/2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart og de dermed forbundne retsakter. Der er i gennemførelsesforordning 2015/1018 opstillet en liste, der klassificerer begivenheder, som kan medføre en væsentlig risiko for luftsikkerheden, og som luftfartspersonalet skal indberette i henhold til forordning nr. 376/2014. Det fremgår af punkt 6, nr. 2), i bilag I til gennemførelsesforordning 2015/1018, at »[v]anskeligheder med at styre berusede, *voldelige* eller uregerlige *passagerer*« udgør en begivenhed, der vedrører sikkerheden i forbindelse med operationen af luftfartøjet. Det skal derfor nævnes, at det af EU-lovgivningen udtrykkeligt fremgår, at en voldelig adfærd, som en passager udviser over for andre ombordværende på luftfartøjet, såsom den adfærd, der foreligger i hovedsagen, udgør en væsentlig risiko, der medfører en pligt til at indberette til de kompetente myndigheder.

34. Forordning 2018/1139 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur er også relevant i denne sammenhæng, idet den tillægger luftfartstøjschefen en central rolle ved i punkt 1.3 i bilag V til denne forordning at pålægge den pågældende ansvaret for »luftfartøjets [...] sikkerhed og for alle besætningsmedlemmers og passagerers samt ombordværende fragts sikkerhed«. Bestemmelsen i punkt 3, litra g), i bilag V til denne forordning er efter min opfattelse særlig relevant, idet den foreskriver, at »[l]uftfartøjschefen skal træffe alle nødvendige forholdsregler for at minimere *forstyrrende passageradfærds* indvirkning på flyvningen«. Det fremgår af samme bilags punkt 7.3, at »[i] en *nødsituation, som bringer* luftfartøjets operation og sikkerhed og/eller *sikkerheden for personer om bord i fare*«, skal luftfartøjschefen træffe alle de forholdsregler, vedkommende skønner nødvendige af hensyn til sikkerheden. Jeg vil nævne, at denne bestemmelse er affattet i vendinger, der er tilstrækkeligt brede til at kunne kvalificere et fysisk overfald, som en passager i et tilfælde som det foreliggende udsætter andre personer, der er ombord på flyet, for, som en risiko for luftsikkerheden.

35. På det folkeretlige plan skal der henvises til Tokyokonventionen, som alle medlemsstaterne, men ikke Unionen, har tiltrådt som kontraherende parter. Selv om denne konvention – i modsætning til andre folkeretlige instrumenter, der regulerer områder inden for luftbefordring¹⁷ – ikke udgør en integrerende del af Unionens retsorden som følge af, at denne konvention ikke har været genstand for en udtrykkelig gennemførelse, der afspejler, at der eventuelt er sket en overførsel af kompetence fra medlemsstaterne til Unionen¹⁸, forholder det sig ikke desto mindre således, at eksistensen af en vis grad af regellighed viser, at der foreligger en fælles retsopfattelse. Det er derfor efter min opfattelse hensigtsmæssigt at anvende Tokyokonventionen som referenceinstrument i forbindelse med fortolkningen af EU-retten. Det fremgår af denne konventions artikel 1, stk. 1, at den finder

17 – Jf. bl.a. konvention om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28.5.1999, (UNTS, bind 2242, s. 369), der blev undertegnet af Det Europæiske Fællesskab og godkendt på dets vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5.4.2001 (EFT 2001, L 194, s. 38, herefter »Montrealkonventionen«). Denne konvention trådte i kraft i forhold til Den Europæiske Union den 28.6.2004. Den blev gennemført ved Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9.10.1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar for så vidt angår lufttransport af passagerer og deres bagage (EFT 1997, L 285, s. 1). Montrealkonventionen udgør derfor nu en integrerende del af Unionens retsorden (jf. dom af 22.11.2012, Espada Sánchez m.fl., C-410/11, EU:C:2012:747, præmis 20).

18 – Unionen er bundet af en international konvention, som den ikke har indgået, når den har overtaget de beføjelser, der tidligere udøvedes af medlemsstaterne i henhold til den pågældende konvention (jf. i denne retning dom af 22.10.2009, Bogiatzi, C-301/08, EU:C:2009:649, præmis 33, og af 21.12.2011, Air Transport Association of America m.fl., C-366/10, EU:C:2011:864, præmis 63).

anvendelse på »overtrædelser af straffelove« og »handlinger, der, hvad enten de er lovovertrædelser eller ej, vil kunne bringe eller bringer sikkerheden for luftfartøjet eller deri værende personer eller gods i fare eller medfører risiko for god orden og disciplin ombord«. Den nævnte konventions artikel 6, stk. 1, giver i lighed med de ovenfor nævnte bestemmelser i forordning 2018/1139, luftfartøjschefen mulighed for at træffe de rimelige foranstaltninger, herunder anvendelse af tvang, som er påkrævede »for at beskytte sikkerheden for luftfartøjet eller deri værende personer«, når den pågældende har rimelig grund til at tro, »at en person ombord i luftfartøjet har begået eller står i begreb med at begå en lovovertrædelse eller handling, som er omtalt i artikel 1, stk. 1«¹⁹. Kriterierne for at anvende Tokyokonventionen som referenceinstrument med henblik på fortolkningen er efter min opfattelse opfyldt i det foreliggende tilfælde, idet fysisk overfald uden undtagelse udgør en strafbar handling i henhold til EU-medlemsstaternes straffelovgivning.

36. Det følger af disse betragtninger, at eftersom en voldelig adfærd, som en passager udsætter andre passagerer og besætningsmedlemmer for, såsom den i det foreliggende tilfælde omhandlede, ifølge EU-lovgivningen og folkeretten kvalificeres som en væsentlig risiko for luftsikkerheden, kan det ikke umiddelbart udelukkes, at den beskrevne situation udgør en »usædvanlig omstændighed« i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

2. Vurdering af, om der ud fra de i retspraksis fastsatte kriterier foreligger en usædvanlig omstændighed

37. Som Domstolen allerede har anført i sin praksis, er det ganske vist ikke alle »sikkerhedsrisici« – i lighed med de andre omstændigheder, der er nævnt i 14. betragtning til forordning nr. 261/2004 – der kan udgøre »usædvanlige omstændigheder«, som kan medføre, at luftfartsselskabet fritages for ansvar²⁰. Det skal holdes for øje, at begrebet »usædvanlige omstændigheder« i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes strengt, for så vidt som det fører til en undtagelse fra hovedreglen, dvs. betaling af kompensation, der har til formål at sikre forbrugerbeskyttelsen²¹.

38. Det fremgår af fast retspraksis, at dette begreb nærmere bestemt kræver, at to kumulative betingelser er opfyldt, nemlig (a) at begivenhederne ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og (b) at de ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol²². Det skal fra sag til sag vurderes, om disse kriterier faktisk er opfyldt. Der skal derfor foretages en grundig undersøgelse af de nævnte kriterier under hensyntagen til de faktiske omstændigheder, således som disse fremgår af forelæggelsesafgørelsen.

19 – P. Mendes de Leon, »Introduction to Air Law«, Alphen aan den Rijn, 2017, s. 514, og A. Piera, »ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963«, *Air & Space Law*, 2012, bind 37, nr. 3, s. 237, har anført, at Tokyokonventionen omhandler spørgsmålet om »forstyrrende passagerer«. Disse forfattere har forklaret, at den nævnte konvention ikke indeholder nogen definition af begrebet »overtrædelse«, som det overlades de nationale lovgivninger at definere. Forfatterne har anført, at Den Internationale Civile Luftfartsorganisation (ICAO) (på engelsk »International Civil Aviation Organization« (ICAO)) har vedtaget retningslinjer om de juridiske aspekter ved håndteringen af ureglerlige eller forstyrrende passagerer (»ICAO circular 288 – Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers«), hvoraf fremgår, at enhver form for overgreb mod kabinpersonalet eller andre passagerer skal anses for at være en »overtrædelse« i den nævnte konventions forstand. Disse forfattere har endvidere henvist til Montrealprotokollen af 4.4.2014 om ændring af Tokyokonventionen, der er undertegnet af samtlige EU-medlemsstater, og som opfordrer de kontraherende stater til at retsforfølge de handlinger, der anses for de mest alvorlige, dvs. de handlinger, hvor en person ombord begår eller fremsætter en trussel om at begå en voldshandling mod et besætningsmedlem eller nægter at efterkomme luftfartøjschefens instrukser.

20 – Dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 22), 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), og af 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 20).

21 – Dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 17).

22 – Dom af 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 38), af 4.5.2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 22) og 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 32).

a) Spørgsmålet, om begivenheden er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse

39. Som det fremgår af en analyse af den kasuistiske tilgang på området, indebærer det første kriterium, at den pågældende begivenhed ikke uløseligt, uadskilleligt og typisk er forbundet med luftbefordring af passagerer. Det omhandlede begreb omfatter med andre ord de begivenheder, der under normale omstændigheder ikke indgår i tilrettelæggelsen eller gennemførelsen af luftbefordring. Det omfatter derfor alle de begivenheder, der ikke er forbundet med den faktiske gennemførelse af luftbefordring, men som under særlige udefra kommende omstændigheder griber ind i den planlagte gennemførelse af disse aktiviteter eller gør dem umulige at gennemføre.

40. Det er indledningsvis nødvendigt – selv om dette måtte synes indlysende – at erindre om, at formålet med den civile lufttrafik er at gøre det muligt at befordre passagerer og gods over lange afstande. Befordring af passagerer og gods udgør en vigtig økonomisk aktivitet, der i de fleste tilfælde udøves af private virksomheder, og den bidrager derfor til Unionens økonomi. Hvad angår passagerbefordring i særdeleshed vil jeg nævne, at unionsborgerne som følge af, at det er blevet nemmere at rejse med fly, er kommet tættere på hinanden og er blevet bedre forbundet med resten af verden. Det store udbud af flyforbindelser har givet mange unionsborgere mulighed for at rejse, studere og arbejde i og uden for Europa. Antallet og hyppigheden af flyvninger er i øvrigt vokset markant som følge af oprettelsen af et indre luftfartsmarked, som har karakter af et mere og mere konkurrencepræget marked, der har gjort det muligt at sikre en gunstig prisudvikling²³.

41. Det er ud fra dette synspunkt efter min opfattelse åbenbart, at hverken irettesættelse eller sanktionering af passagerer, der udviser en voldelig adfærd, med rimelighed kan anses for at indgå som en del af de opgaver, der varetages i forbindelse med den civile luftfart. Selv om det er korrekt, at passagererne modtager sikkerhedsanvisninger fra kabinepersonalet før hver flyafgang, er det ikke mindre korrekt, at denne praksis udelukkende har til formål at sikre, at befordringen afvikles på en hensigtsmæssig måde. Sikkerhedsanvisningerne er udfærdiget således, at de giver passagererne mulighed for at gøre sig bekendt med de risici, der er forbundet med luftbefordring, nemlig risikoen for at pådrage sig skader i forbindelse med, at flyet letter, risikoen for turbulens, risikoen for tryktab i kabinen, risikoen forbundet med landingsmanøvren osv.²⁴.

42. Disse sikkerhedsanvisninger berører til gengæld ikke det mere generelle spørgsmål om brugen af vold mellem enkeltpersoner, hvilket er begrundet, idet dette spørgsmål rækker ud over befordringsområdet, således som jeg vil redegøre for nedenfor. Passagerne har for deres vedkommende pligt til at følge personalets instrukser. Bortset fra nogle meget få undtagelser er der ingen, der helt alvorligt vil sætte spørgsmålstegn ved kabinepersonalets kompetence med hensyn til betjening af luftfartøjet og dets autoritet i forhold til at kunne opretholde god orden og disciplin ombord.

23 – Jf. rapport fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget af 1.3.2019: En luftfartsstrategi for Europa: Opretholde og fremme høje sociale standarder (COM(2019) 120 final).

24 – Det fremgår punkt 2, litra b), i bilag V til forordning 2018/1139, at »[b]esætningen skal være fortrolig med og passagererne informeret om placering og brug af relevant nødudstyr«. Det fremgår endvidere af denne bestemmelse, at »[b]esætning og passagerer skal have adgang til fyldestgørende information, der vedrører operationen og er specifik for det installerede udstyr, om nødprocedurer og brugen af sikkerhedsudstyr i kabinen«.

43. Som flere af intervenienterne i den foreliggende sag har anført, udgør den omstændighed, at visse passagerer udviser en voldelig adfærd over for andre passagerer og kabinepersonalet, imidlertid ikke en begivenhed, der typisk er forbundet med luftfartsselskabets virksomhed. Et fysisk overfald kan desværre for alle de involverede personer forekomme i en hvilken som helst situation og kan skyldes en lang række forskellige grunde. Visse af disse grunde kan være direkte knyttet til overfaldsmandens personlighed, mens andre, såsom stress, skyldes den særlige situation, som overfaldsmanden befinder sig i under flyvningen²⁵.

44. Når dette er sagt, skal det konstateres, at forelæggelsesafgørelsen ikke indeholder nogen præciseringer med hensyn til årsagen til, hvorfor den omhandlede passager udviste en aggressiv adfærd. Domstolen bør af denne grund, og eftersom det ikke er muligt at opregne alle de tilfælde, der kan føre til, at en passager udviser en voldelig adfærd ombord på et fly, begrænse sig til at anlægge generelle betragtninger i sit svar på det første præjudicielle spørgsmål.

45. For fuldstændighedens skyld vil jeg fremhæve, at den omstændighed, at der fra tid til anden forekommer enkeltstående tilfælde af fysisk overfald, efter min opfattelse ikke i sig selv udgør en tilstrækkelig grund til at udlede, at brugen af vold er et led i den sædvanlige aktivitetsudøvelse inden for luftbefordring af passagerer. Jeg er i denne forbindelse enig i de forbehold, som generaladvokat Tanchev tilkendegav i sit forslag til afgørelse i sag C-501/17, Germanwings²⁶, med hensyn til argumentet om, at hyppigheden af begivenheden bør være et afgrænsnings-/sondringskriterium. Jeg vil nævne, at uanset om det er tvivlsomt, om et sådant argument er holdbart, indeholder den foreliggende sag ikke oplysninger, der kan underbygge dette argument, idet samtlige intervenienter har konstateret, at brugen af vold ombord på et fly udgør en forholdsvis sjælden begivenhed, eller under alle omstændigheder en begivenhed, der ikke forekommer hyppigere end andre steder²⁷.

46. Eftersom en passagers brug af vold over for andre passagerer og/eller kabinepersonalet adskiller sig fra det, der kan anses for at udgøre en social acceptabel adfærd, og endda udgør en strafbar handling i henhold til medlemsstaternes straffelovgivninger, har dette klart karakter af en begivenhed, der ikke er forbundet med luftbefordring. En sådan brug af vold henhører ikke under de begivenheder, der under normale omstændigheder indgår i tilrettelæggelsen og/eller gennemførelsen af luftbefordring. Den kan endog være til skade for luftbefordringen, såfremt denne vold er rettet mod luftfartøjets struktur og det personale, der har ansvaret for betjeningen heraf. I de nationale lovgivninger tages der i almindelighed hensyn hertil, idet en sådan voldshandling anses for at være en »overtrædelse under skærpende omstændigheder«.

47. Det følger af det ovenfor anførte, at den omtvistede begivenhed ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.

25 – P. Mendes de Leon, »Introduction to Air Law«, Alphen aan den Rijn, 2017, s. 512, V. Nase og N. Humphrey, »Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention«, *Journal of Air Law and Commerce*, bind 79, nr. 4, s. 702, S. Ginger, Violence in the skies: »The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passenger«, *Air & Space Law*, 1998, bind 23, nr. 3, s. 109, har anført, at en passagers forstyrrende adfærd kan skyldes flere »ydre« faktorer (f.eks. vrede, der skyldes langvarige forsinkelser, mistet bagage, dårlig betjening eller frustration over ventetid, lange køer ved gatene eller overfyldte flykabiner) og »indre« faktorer (f.eks. psykiske eller psykiatriske problemer, overdrevent alkoholforbrug, abstinenssymptomer, der er forbundet med rygning, eller mere generelt asocial adfærd).

26 – Generaladvokat Tanchevs forslag til afgørelse Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, punkt 60 og 61).

27 – Det fremgår af dokumentet »Unruly Passengers – Enhancing the deterrent« (3.4.2019), der er udarbejdet af Den Internationale Luftfartssammenslutning (på engelsk »International Air Transport Association, IATA«), at begivenheder, der indtræder som følge af forstyrrende passagerer, kun forekommer på 1 flyvning ud af 1053, selv om der kan konstateres en stigning.

b) Spørgsmålet, om begivenheden ligger uden for luftfartsselskabets kontrol

48. Det andet kriterium kræver, at den omhandlede begivenhed ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Som anført ovenfor²⁸ kan en persons aggressive adfærd have flere årsager, hvilket gør det næsten umuligt at forudse og at reagere i forhold til en sådan adfærd på en passende måde. Henset til denne uforudsigelighed og den omstændighed, at en passagers voldelige adfærd, således som den er beskrevet i forelæggelsesafgørelsen, ikke er et led i luftbefordring, forekommer det mig ikke passende at pålægge luftfartsselskabet eneansvaret for at forebygge og bekæmpe voldelige hændelser ombord på et fly. Eftersom, for det første, overholdelsen af normerne for god opførsel gør sig gældende i alle hverdagsituationer, og, for det andet, kabinepersonalet udgør det primære kontaktpunkt i forhold til at finde en mindelig løsning på enhver uoverensstemmelse, der måtte opstå mellem passagererne, er det min opfattelse, at hver enkelt passager må påtage sig ansvaret for sin adfærd og de deraf følgende konsekvenser.

49. Jeg har sympati for det argument, som flere af de medlemsstater, der har indgivet skriftlige indlæg i den foreliggende sag, herunder bl.a. den tyske og den polske regering, har fremført, hvorefter kabinebesætningen kun råder over meget få midler til at håndtere en aggressiv passager. Selv om luftfartøjschefen og kabinebesætningen kan give en passager konkrete ordrer (opfordring til at dæmpe sig, advarsel, tildeling af et andet sæde osv.) eller undergive den pågældende tvangsforanstaltninger med henblik på at sikre flysikkerheden, kan de nemlig imidlertid ikke kontrollere passageren på en måde, der fuldstændig kan udelukke, at denne passager optræder forstyrrende under flyvningen, hvilket den pågældende, som anført ovenfor, selv har ansvaret for.

50. Denne betragtning gælder så meget desto mere i forhold til forebyggelsen af sådanne voldelige hændelser, idet luftfartsselskaberne generelt ikke på nogen måde råder over oplysninger, der giver dem mulighed for at konstatere, at en passager ombord på luftfartøjet vil udvise en aggressiv adfærd, der kan bringe flysikkerheden i fare. Luftfartsselskaberne har endvidere ikke ret til at nægte en passager boarding, når den pågældende på boardingtidspunktet udviser en normal adfærd. Det må imidlertid ikke glemmes, at når en voldelig hændelse indtræder efter, at luftfartøjet er startet, har kabinebesætningen ikke længere mulighed for at anvende forebyggende foranstaltninger, idet dens handlemuligheder således er begrænset til de ovenfor nævnte bekæmpelsesforanstaltninger, og dette inden for den meget begrænsede plads, der kendetegner en flykabine.

51. Jeg er enig med den østrigske regering og Kommissionen i, at der bør anlægges en helt anden vurdering af situationen, såfremt en passager udviser adfærdsmæssige afvigelser allerede før eller under boardingen, og luftfartsselskabet derfor kunne have haft kendskab hertil. I et sådant tilfælde forekommer det mig ikke begrundet at fritage luftfartsselskabet for sit ansvar ved at give det mulighed for med føje at påberåbe sig, at der foreligger en usædvanlig omstændighed, såfremt den pågældende passager efterfølgende måtte udvise en upassende adfærd eller fortsætte med at udvise en sådan

28 – Jf. punkt 43 i nærværende forslag til afgørelse.

adfærd²⁹. Fortolkningen af de ovenfor nævnte bestemmelser i EU-retten og i Tokyokonventionen, der giver luftfartøjschefen beføjelse til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre flysikkerheden³⁰, skal nødvendigvis i videst muligt omfang omfatte argumentet om risikoforebyggelse, for at de nævnte bestemmelser kan være effektive.

52. Når der henses til de begrænsninger, som kabinebesætningen normalt er underlagt i forhold til forebyggelse og bekæmpelse af sådanne risici, synes valget af at sætte en voldelig passager af i den nærmeste lufthavn – som en sidste udvej – ikke at udgøre et urimeligt valg, såfremt luftfartøjschefen efter moden overvejelse og under hensyn til samtlige omstændigheder i det foreliggende tilfælde vurderer, at det under disse omstændigheder ikke er muligt at fortsætte flyvningen uden at bringe sikkerheden for luftfartøjet eller for de ombordværende personer i fare. Jeg kan i øvrigt konstatere, at det netop er denne mulighed, som bestemmelserne i henholdsvis Tokyokonventionens artikel 6, stk. 1, litra c), og artikel 8, stk. 1, giver luftfartøjschefen, når den pågældende står over for en sådan situation³¹.

53. Det følger af de ovenfor anførte betragtninger, at hvis kabinebesætningen ved brug af de foranstaltninger, som den er tillagt mulighed for at anvende, ikke kan berolige en passager, og såfremt den pågældende bringer flysikkerheden i fare – f.eks. ved at udgøre en trussel mod eller ved at foretage indgreb i den fysiske integritet for de personer, der er ombord på luftfartøjet – udgør denne situation en omstændighed, der ligger uden for luftfartsselskabets kontrol i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i forbindelse med det i retspraksis fastlagte andet kriterium. Dette er helt sikkert tilfældet i en situation som den i hovedsagen omhandlede, hvori den forstyrrende passager bider andre passagerer og overfalder de kabinebesætningsmedlemmer, der forsøger at berolige den pågældende.

54. Den undersøgelse af de faktiske omstændigheder, som jeg har foretaget, giver mig anledning til at konkludere, at de to kriterier, der er udviklet i retspraksis med henblik på at kvalificere en »usædvanlig omstændighed« i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, således som denne bestemmelse er blevet fortolket i lyset af 14. og 15. betragtning til denne forordning, er opfyldt i det foreliggende tilfælde.

3. Besvarelse af det første spørgsmål

55. På baggrund af disse betragtninger skal det første præjudicielle spørgsmål besvares med, at den omstændighed, at en passager under en flyvning bider andre passagerer og overfalder de kabinebesætningsmedlemmer, der forsøger at berolige den pågældende – hvilket ifølge luftfartøjschefen begrundes, at flyet af sikkerhedshensyn sætter kursen mod den nærmeste lufthavn for at sætte den pågældende passager af og losse dennes bagage, hvorefter det nævnte fly ankommer forsinket til bestemmelsesstedet – er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder«, som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

29 – R. Schmid, *Fluggastrechte-Verordnung*, C.H. Beck, 11. udg., punkt 121 og 122, er enig i den opfattelse, der er anlagt af flere tyske retter, som har taget stilling til spørgsmålet om forstyrrende passagerer, hvorefter en passagers »uventede, ustyrlig eller aggressive« adfærd udgør en »usædvanlig omstændighed«. Denne forfatter er af den opfattelse, at det forholder sig anderledes, såfremt kabinepersonalet allerede før eller endog under boarding havde mistanke om, at passageren var beruset og derfor kunne udgøre en risiko for flysikkerheden.

30 – P. Mendes de Leon, »Introduction to Air Law«, Alphen aan den Rijn, 2017, s. 501, S. Ginger, »Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passenger«, *Air & Space Law*, 1998, bind 23, nr. 3, s. 107, S. Michaelides, »Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention«, *Coventry Law Journal*, 2001, nr. 6, s. 38, A. Piera, »ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963«, *Air & Space Law*, 2012, bind 37, nr. 3, s. 236, og R. Abeyratne, »A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions«, *Air & Space Law*, 2014, bind 39, nr. 1, s. 48, har anført, at Tokyokonventionen tillægger luftfartøjschefen vidtgående beføjelser til at kunne reagere over for overtrædelser, der begås ombord på luftfartøjet. Disse forfattere er af den opfattelse, at luftfartøjschefen kan udøve disse beføjelser uden frygt for at ifalde civil- eller strafferetligt ansvar for sine handlinger, idet Tokyokonventionen garanterer ham immunitet.

31 – Jf. S. Michaelides, »Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention«, *Coventry Law Journal*, 2001, nr. 6, s. 41, S. Ginger, Violence in the skies: »The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passenger«, *Air & Space Law*, 1998, bind 23, nr. 3, s. 107, R. Abeyratne, »A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions«, *Air & Space Law*, 2014, bind 39, nr. 1, s. 49. P. Mendes de Leon, »Introduction to Air Law«, Alphen aan den Rijn 2017, s. 512, har anført, at det ind imellem kan være vanskeligt at afgøre, hvad der udgør en overtrædelse i en given situation, men at det tilkommer luftfartøjschefen at træffe en endelig beslutning.

C. Om det andet spørgsmål

56. Med det andet præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et luftfartsselskab for at blive fritaget for forpligtelsen til at betale passageren kompensation for lang forsinkelse, der i henhold til den nævnte forordnings artikel 7 er fremsat krav om, også kan påberåbe sig usædvanlige omstændigheder, der er indtrådt ikke under den flyvning, som denne passager har reserveret, men under den forudgående flyvning, der den samme dag er gennemført ved hjælp af det samme fly som det, der som led i en rotationsordning for fly mellem lufthavne skulle gennemføre den reserverede flyvning.

1. Fortilfælde i retspraksis

57. Det er i denne forbindelse hensigtsmæssigt først at henlede Domstolens opmærksomhed på den omstændighed, at den allerede – men udelukkende indirekte – har haft lejlighed til at tage stilling til dette retsspørgsmål. Domstolen bekræftede nemlig i den sag, der gav anledning til dommen i sagen Pešková og Peška³², at det er muligt at påberåbe sig en usædvanlig omstændighed – i det konkrete tilfælde i form af en kollision med fugle – selv om denne omstændighed ikke har berørt den flyvning, som den forsinkede passager har reserveret, men en forudgående flyvning, der som led i den planlagte flyrute blev foretaget med det samme fly. I den sag, der gav anledning til Germanwings-dommen³³, blev den omstændighed, at et søm under en forudgående flyvning havde sat sig fast i et dæk på det fly, der skulle gennemføre den forsinkede flyvning, på samme måde anset for en usædvanlig omstændighed. Det følger heraf, at det præjudicielle spørgsmål under hensyn til de nævnte domme bør besvares bekræftende.

2. Fortolkning af de relevante bestemmelser

58. Såfremt Domstolen måtte være af den opfattelse, at denne retspraksis ikke alene kan give en tilstrækkelig besvarelse af det præjudicielle spørgsmål, vil jeg foreslå at supplere argumentationen med en fortolkning af de relevante bestemmelser. Når dette er sagt, vil jeg nævne, at hverken ordlyden af, ånden bag eller formålet med artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, fortolket i lyset af 15. betragtning til denne forordning, gør det muligt at fastslå, at de usædvanlige omstændigheder – såsom i det foreliggende tilfælde en voldelig passager, der bringer flysikkerheden ombord på et fly i fare – direkte skal vedrøre den flyvning, der i sidste ende påvirkes af disse usædvanlige omstændigheder i form aflysning eller forsinkelse.

a) Kravet om årsagsforbindelse mellem de »usædvanlige omstændigheder« og aflysninger eller lange forsinkelser

59. Hvad angår ordlyden af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 fører en undersøgelse af flere sprogversioner af denne bestemmelse tværtimod til den konklusion, at det er tilstrækkeligt, at der blot foreligger årsagsforbindelse mellem de usædvanlige omstændigheder og aflysningen eller forsinkelsen³⁴. Denne fortolkning bekræftes af ordlyden af 15. betragtning til denne forordning, hvoraf fremgår, at

32 – Dom af 4.5.2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 9-11).

33 – Dom af 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 9).

34 – Spansk: »se debe a«, dansk: »skyldes«, tysk: »auf [...] zurückgeht«, estisk: »põhjustasid«, engelsk: »is caused by«, fransk: »est due à«, italiensk: »è dovuta a«, nederlandsk: »het gevolg is van«, polsk: »jest spowodowane« og portugisisk: »se ficou a dever a«.

aflysningen eller forsinkelsen skal være indtrådt som følge af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår »et bestemt fly«, og som involverer »en eller flere flyafgange«³⁵. Det er med andre ord afgørende, at årsagskæden består frem til den pågældende aflysning eller forsinkelse.

60. Det skal endvidere konstateres, at lovgiver med henvisningen i 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 til en situation, hvori flere flyvninger, som et luftfartsselskab gennemfører med det samme fly, berøres af usædvanlige omstændigheder, bl.a. synes at have tænkt på tilfælde som det i hovedsagen omhandlede, hvori et luftfartsselskab har indført en flyrotationsordning for at betjene en bestemt flyforbindelse. Som flere intervenienter i den foreliggende sag har anført i deres skriftlige indlæg, udgør en sådan rotationsordning en sædvanlig praksis inden for området for luftbefordring af passagerer, der er begrundet i nødvendigheden af at sikre en økonomisk hensigtsmæssig udnyttelse af flyene³⁶.

b) Kravet om iværksættelse af alle rimelige forholdsregler for at undgå aflysninger eller lange forsinkelser

61. For det første synes en udvidende fortolkning af artikel 7 i forordning nr. 261/2004, der giver passagerne ret til kompensation, selv i det tilfælde, hvor aflysningen eller den lange forsinkelse er forårsaget af de usædvanlige omstændigheder, der indtrådte under den forudgående flyvning, at være i overensstemmelse med det formål, der forfølges med den nævnte forordning, som er at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftpassagerer. Som Domstolen bemærkede i de sager, der gav anledning til dommen i sagen Nelson m.fl.³⁷, opfylder en fast kompensation som omhandlet i den ovenfor nævnte artikel nemlig dette formål, idet den gør det muligt at afhjælpe et tab af tid, som passagererne har lidt, uden at disse skal bevise, at de har lidt en individuel skade.

62. For det andet er det åbenbart, at indførelsen af en regel om, at der ifaldes tidsubegrænset ansvar, blot der foreligger årsagsforbindelse, og uden at der fastsættes korrigerende kriterier, ville svare til at se bort fra den vanskelige afvejning mellem luftpassagerernes interesser og interesserne hos luftfartsselskaberne, som EU-lovgiver foretog i forbindelse med vedtagelsen af forordning nr. 261/2004. EU-lovgiver ønskede nemlig at skabe en balance mellem disse forskellige interesser ved at foreskrive, at luftfartsselskaberne fritages for pligten til at udbetale kompensation til passagerer, såfremt luftfartsselskaberne er i stand til at godtgøre, at den aflysning eller den lange forsinkelse, der skyldes usædvanlige omstændigheder, ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet³⁸.

63. Det følger af de ovenfor anførte betragtninger, at der i princippet ikke findes nogen tidsmæssig begrænsning, der er til hinder for, at artikel 7 i forordning nr. 261/2004 anvendes på en situation som den i det foreliggende tilfælde omhandlede, hvori der er indført en flyrotationsordning, idet denne bestemmelse kun kræver, at der foreligger årsagsforbindelse mellem de usædvanlige omstændigheder, der er indtrådt under den forudgående flyvning, og aflysningen eller den lange forsinkelse af den flyvning, som passageren har reserveret. Når dette er sagt, vil jeg nævne, at det af de oplysninger, som den forelæggende ret har givet, fremgår, at den omstændighed, at flyet fra Lissabon blev omdirigeret til lufthavnen i Las Palmas som følge af hændelsen ombord, var årsagen til den forsinkede boarding til

35 – Spansk: »una aeronave determinada / den lugar / uno o más vuelos de la aeronave«, dansk: »bestemt fly / medfører / af en eller flere flyafgange«, tysk: »einem einzelnen Flugzeug / zur Folge hat / bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs«, estisk: »konkreetsse lennukile / ühe või mitme lennu«, engelsk: »a particular aircraft / gives rise / one or more flights by that aircraft«, fransk: »un avion précis / génère / d'un ou de plusieurs vols de cet avion«, italiensk: »un particolare aeromobile / provoca / uno o più voli per detto aeromobile«, nederlandsk: »één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt«, polsk: »danego samolotu spowodowała / jednego lub więcej lotów«, og portugisisk: »uma determinada aeronave / provoca / um ou mais voos dessa aeronave«.

36 – Jf. L. Clarke, E. Johnson, G. Nemhauser og Z. Zhu, »The aircraft rotation problem«, *Annals of Operations Research*, 1997, s. 33, M. Lindner, J. Rosenow, S. Förster og H. Fricke, »Potential of integrated aircraft rotation and flight scheduling by using individual tail sign performance«, *Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress 2016*.

37 – Dom af 23.10.2012, Nelson m.fl. (C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 74).

38 – Dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 39).

den flyvning mellem Fortaleza og Lissabon, som den sagsøgende passager befandt sig på. Med forbehold af den efterprøvelse af de faktiske omstændigheder, som det påhviler den forelæggende ret at foretage, kan det derfor ikke udelukkes, at artikel 7 i forordning nr. 261/2004 kan finde anvendelse på det foreliggende tilfælde.

64. Luftfartsselskabet kan imidlertid fritages for forpligtelsen til at udbetale kompensation i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, såfremt det er i stand til at godtgøre, at den aflysning eller den lange forsinkelse, der er forårsaget af usædvanlige omstændigheder, ikke kunne have været undgået, selv om alle »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, faktisk var blevet truffet³⁹. Spørgsmålet om, hvorvidt denne betingelse er opfyldt i det foreliggende tilfælde, afhænger af rækkevidden af dette EU-retlige begreb og er genstand for det tredje præjudicielle spørgsmål, som vil blive behandlet nedenfor.

3. Besvarelse af det andet spørgsmål

65. Henset til disse betragtninger skal det andet præjudicielle spørgsmål besvares med, at en »usædvanlig omstændighed«, som opstår ombord på et fly, der indgår som led i en rotationsordning, i princippet begrundes, at luftfartsselskabet fritages for sin pligt til at udbetale kompensation for de aflysninger eller lange forsinkelser, der følger heraf. Luftfartsselskabet skal imidlertid være i stand til at godtgøre, at det har truffet alle de økonomiske forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at undgå aflysningen eller den lange forsinkelse.

D. Om det tredje spørgsmål

66. Den forelæggende ret ønsker med det tredje præjudicielle spørgsmål nærmere bestemt oplyst, om TAP som luftfartsselskab i det foreliggende tilfælde traf alle de »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Denne ret har henvist til de argumenter, som TAP har fremført i hovedsagen, og hvorefter den omstændighed, at den sagsøgende passager ankom til sit endelige bestemmelsessted med forsinkelse, ikke kunne have været undgået, når der henses til de særlige omstændigheder ved situationen, der kan sammenfattes som følger: indførelsen af en rotationsordning mellem Lissabon og Fortaleza, indsættelsen af et enkelt fly på denne rute, forsinkelse på ud- og returflyvningen og den omstændighed, at der kun fandtes en daglig forbindelse mellem Lissabon og Oslo.

1. Kompetencefordelingen mellem Domstolen og de nationale retter inden for rammerne af undersøgelsen af de »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«

67. Det skal i denne forbindelse indledningsvis erindres, at den ved artikel 267 TEUF indførte procedure er et middel til samarbejde mellem Domstolen og de nationale retter, som giver Domstolen mulighed for at forsyne de nationale retter med de elementer vedrørende fortolkningen af EU-retten, som er nødvendige for, at de kan afgøre den for dem verserende tvist⁴⁰. I overensstemmelse med denne faste kompetencefordeling tilkommer det de nationale retter at anvende EU-retten under hensyntagen til den fortolkning, som Domstolen giver. Det synes derfor at følge af formuleringen af

39 – Det er nødvendigt at præcisere, at de »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, og som i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 påhviler luftfartsselskabet, skal have til formål at undgå de typisk negative og dermed forudsigelige konsekvenser for passagererne af, at der indtræder usædvanlige omstændigheder, dvs. at undgå aflysninger og lange forsinkelser. Det er til gengæld ikke relevant, om det var muligt at undgå selve de usædvanlige omstændigheder.

40 – Dom af 5.7.2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, præmis 16).

det tredje spørgsmål, at den forelæggende ret har anmodet Domstolen om fastslå, om de konkrete foranstaltninger, som TAP traf med henblik på at tilrettelægge flyvningerne, var »rimelige«. Domstolen skal imidlertid begrænse sig til *at præcisere rækkevidden af dette begreb* i lyset af omstændighederne i det foreliggende tilfælde.

68. Disse indledende bemærkninger gør sig så meget desto mere gældende, som den forelæggende ret vil skulle anvende bestemmelserne i forordning nr. 261/2004, efter at den selv har foretaget en grundig vurdering af de faktiske omstændigheder, således som det kræves i retspraksis⁴¹. Når dette er sagt, kan det i lyset af den meget kortfattede beskrivelse af de faktiske omstændigheder, der er indeholdt i forelæggelsesafgørelsen, ikke udelukkes, at der ved vurderingen af dette præjudicielle spørgsmål skal tages hensyn til andre vigtige forhold, som Domstolen ikke har taget i betragtning, fordi den ikke har haft adgang til de nødvendige oplysninger, f.eks. oplysninger, der vedrører de logistiske, tekniske og økonomiske midler, som luftfartsselskaber har til deres rådighed. Den grad af nøjagtighed, der kendetegner den vejledning, som Domstolen giver den forelæggende ret, vil derfor i vidt omfang afhænge af de modtagne oplysninger. Denne omstændighed skal holdes for øje, når der tages stilling til, hvad kravet om, at der skal træffes »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« med henblik på at undgå en lang forsinkelse, indebærer i en situation som den, der er blevet undersøgt i det foreliggende tilfælde.

2. Begrebet »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« i retspraksis

69. Domstolen har fortolket dette begreb således, at det kræver, at luftfartsselskabet, når de usædvanlige omstændigheder indtræder, træffer »passende foranstaltninger«, under forudsætning af, at de nævnte foranstaltninger er »teknisk og økonomisk« overkommelige⁴². Luftfartsselskabet skal »anvend[e] alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over«, uden at det dog er forpligtet til at foretage skridt, der »ville være urimeligt belastende for virksomheden«⁴³. Bevisbyrden påhviler luftfartsselskabet, der kun kan frigøre sig for sit ansvar over for passagererne, såfremt det kan godtgøre, at det har truffet de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at undgå eller begrænse skaden, eller såfremt det omvendt kan godtgøre, at det ikke var muligt for det at træffe sådanne forholdsregler.

70. Jeg vil nævne, at der i den ovenfor omtalte retspraksis af hensyn til forbrugerbeskyttelsen opstilles særligt strenge betingelser for fritagelse, som pålægger luftfartsselskabet at gøre alt, hvad der med de tilgængelige midler objektivt set er muligt for at undgå en aflysning eller en lang forsinkelse af en flyafgang. Da der, som ovenfor anført, ikke foreligger udtømmende oplysninger, der gør det muligt for Domstolen at foretage en vurdering af luftfartsselskabets situation, tilkommer det den forelæggende ret at vurdere, om TAP ikke rådede over andre mere effektive midler, der kunne sikre, at den sagsøgende passager ville ankomme til tiden til sit endelige bestemmelsessted i Oslo. Det skal i denne forbindelse erindres, at befordringspligten indebærer, at passageren ankommer til sit endelige bestemmelsessted ved førstgivne lejlighed og ikke kun til stedet for tilslutningsforbindelsen⁴⁴. Det følger heraf, at luftfartsselskabet ikke med føje kan hævde, at det »delvist har opfyldt« denne forpligtelse.

41 – Jf. dom af 12.5.2011, Eglitis og Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, præmis 29 ff.), og af 4.5.2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 30).

42 – Dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 40).

43 – Dom af 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 31), og af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 41).

44 – Jf. dom af 26.2.2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, præmis 35 og 47).

3. Fortolkningselementer til den forelæggende ret

71. De nedenfor anførte fortolkningselementer har til formål at give den forelæggende ret den vejledning, der er nødvendig for, at den kan foretage en målrettet og effektiv vurdering af de faktiske omstændigheder.

72. For det første skal der tages hensyn til den omstændighed, at jo længere tid, der forløber mellem den begivenhed, der udgør en usædvanlig omstændighed, og det planlagte tidspunkt for ankomst til det endelige bestemmelsessted, jo flere handlemuligheder har luftfartsselskabet. Såfremt luftfartsselskabet har tilstrækkelig tid, kan det med andre ord normalt gøre brug af forskellige løsninger for at sikre, at den berørte passager når frem til sit endelige bestemmelsessted. Disse løsninger er til gengæld meget begrænsede eller næsten ikke-eksisterende, såfremt luftfartsselskabet ikke har tid til rådighed. Der skal endvidere tages hensyn til den pågældende flyrute. Tilrettelæggelsen af en flyvning, der er sammensat af flere delstrækninger, såsom i det foreliggende tilfælde, behøver ikke nødvendigvis at indebære, at der efterfølgende opstår en længere forsinkelse på en af disse delstrækninger som følge af flere på hinanden følgende komplikationer. Denne tilrettelæggelse kan tværtimod give luftfartsselskabet en række muligheder under forudsætning af, at det afsætter tilstrækkelig lang tid til hver enkelt del af strækningen, således at det i givet fald kan gøre brug af alternative løsninger.

73. Som Domstolen fastslog i den sag, der gav anledning til dommen i sagen Eglitis og Ratnieks⁴⁵, er et ansvarligt luftfartsselskab kendetegnet ved, at det planlægger sine ressourcer i god tid for at kunne råde over en vis tidsmargin for om muligt at kunne gøre brug af andre løsninger. Det er således afgørende, at luftfartsselskaber foretager en grundig og fornuftig planlægning af ruterne for at kunne forhindre, at passagererne oplever vanskeligheder og gener på grund af aflysninger eller lange forsinkelser i overensstemmelse med det formål, der er omhandlet i 12. betragtning til forordning nr. 261/2004. Jeg er enig med den portugisiske regering i, at luftfartsselskaberne ikke må tilskyndes til at undlade at træffe alle nødvendige forholdsregler med det formål at unddrage sig deres ansvar. Den forelæggende ret skal således undersøge, om luftfartsselskabet på et bestemt tidspunkt havde mulighed for at vælge alternative logistiske eller tekniske løsninger, der kunne opveje eller i det mindste væsentligt begrænse forsinkelsen af flyet, såsom benyttelse af et erstatningsfartøj⁴⁶, forøgelse af luftfartøjets hastighed eller en overflytning af passageren til andre flyforbindelser med eller uden mellemlanding, som betjenes af luftfartsselskabet selv eller af andre luftfartsselskaber, der tilhører den samme sammenslutning (i det foreliggende tilfælde Star Alliance). Det er så meget desto mere vigtigt, at luftfartsselskabet har en nødplan, der gør det muligt at håndtere uforudsete begivenheder, når det har indført en rotationsordning, der kun gør brug af et enkelt fly til at gennemføre befordringen over en lang afstand, såsom i det foreliggende tilfælde mellem Lissabon og Fortaleza. Som den østrigske regering har anført, er en rotationsordning, som ikke indeholder nogen former for back up-foranstaltninger, sårbar, idet den uundgåeligt vil indebære, at den flyvning, der efterfølgende skal gennemføres med det samme fly, bliver forsinket.

74. Den forelæggende ret skal støtte sin vurdering på fyldestgørende beviser, herunder navnlig de situationsrapporter og andre undersøgelser, som luftfartsselskabet har fremlagt vedrørende den omhandlede periode, hvilket vil give den mulighed for bedre at forstå den tankegang, der ligger til grund for planlægningen af flyafgangene. På dette trin i mine overvejelser vil jeg i lighed med den portugisiske regering imidlertid nævne, at TAP ikke synes at have hævdet eller godtgjort, at luftfartsselskabet traf nogen former for forholdsregler i den periode, der forløb mellem flyets ankomst

45 – Dom af 12.5.2011, Eglitis og Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, præmis 28).

46 – Jf. generaladvokat Sharpstons forslag til afgørelse Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 47).

i Lissabon den 22. august 2017 og det tidspunkt, hvor passageren boardede flyet til Oslo den 23. august 2017. Jeg finder det hensigtsmæssigt at overlade det til den forelæggende ret at udspørge luftfartsselskabet på dette punkt og at undersøge grundene til, at det ikke overvejede alternative måder, hvorpå det kunne gennemføre den sidste delstrækning.

4. Besvarelse af det tredje spørgsmål

75. Som konklusion foreslår jeg, at det tredje præjudicielle spørgsmål besvares med, at de »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, og som i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 påhviler luftfartsselskabet, skal have til formål at undgå de typiske negative konsekvenser af de usædvanlige omstændigheder, dvs. aflysninger og lange forsinkelser ved ankomsten. De forholdsregler, som det i denne forbindelse konkret kan kræves, at luftfartsselskabet træffer for at undgå konsekvenserne af en usædvanlig omstændighed, dvs. i det foreliggende tilfælde en lang forsinkelse, skal vurderes fra sag til sag.

76. Den forelæggende ret skal undersøge, om luftfartsselskabet i god tid planlagde sine ressourcer, således at det rådede over en tilstrækkelig tidsmargin til at kunne gøre brug af alternative logistiske eller tekniske løsninger, der kunne opveje eller i det mindste væsentligt begrænse forsinkelsen af flyet, såsom benyttelse af et erstatningsfartøj, forøgelse af luftfartøjets hastighed eller en overflytning af passageren til andre flyforbindelser med eller uden mellemlanding, som betjenes af luftfartsselskabet selv eller af andre luftfartsselskaber. Den forelæggende ret skal støtte sin vurdering på fyldestgørende beviser, herunder navnlig de situationsrapporter og andre undersøgelser, som luftfartsselskabet har udfærdiget, hvilket vil give den mulighed for bedre at forstå den tankegang, der ligger til grund for planlægningen af flyafgangene.

VI. Forslag til afgørelse

77. På baggrund af de ovenfor anførte betragtninger foreslår jeg Domstolen at besvare de præjudicielle spørgsmål, der er forelagt af Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (kredsdomstolen i Lissabon, Portugal), således:

- »1) Den omstændighed, at en passager under en flyvning bider andre passagerer og overfalder de kabinebesætningsmedlemmer, der forsøger at berolige den pågældende – hvilket ifølge luftfartøjschefen begrundes, at flyet af sikkerhedshensyn sætter kursen mod den nærmeste lufthavn for at sætte den pågældende passager af og losse dennes bagage, hvorefter det nævnte fly ankommer forsinket til bestemmelsesstedet – er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning (EF) nr. 261/2004 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.
- 2) En »usædvanlig omstændighed«, som opstår ombord på et fly, der indgår som led i en rotationsordning, således som det er tilfældet i hovedsagen, begrundes i princippet, at luftfartsselskabet fritages for sin pligt til at udbetale kompensation for de aflysninger eller lange forsinkelser, der følger heraf, i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Luftfartsselskabet skal imidlertid være i stand til at godtgøre, at det har truffet alle de økonomiske forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at undgå aflysningen eller forsinkelsen.
- 3) De »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, og som i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 påhviler luftfartsselskabet, skal have til formål at undgå de typiske negative konsekvenser af de usædvanlige omstændigheder, dvs. aflysninger og lange forsinkelser ved

ankomsten. De forholdsregler, som det i denne forbindelse konkret kan kræves, at luftfartsselskabet træffer for at undgå konsekvenserne af en usædvanlig omstændighed, dvs. i det foreliggende tilfælde en lang forsinkelse, skal vurderes fra sag til sag.

Den forelæggende ret skal undersøge, om luftfartsselskabet i god tid planlagde sine ressourcer, således at det rådede over en tilstrækkelig tidsmargin til at kunne gøre brug af alternative logistiske eller tekniske løsninger, der kunne opveje eller i det mindste væsentligt begrænse forsinkelsen af flyet, såsom benyttelse af et erstatningsfartøj, forøgelse af luftfartøjets hastighed eller en overflytning af passageren til andre flyforbindelser med eller uden mellemlanding, som betjenes af luftfartsselskabet selv eller af andre luftfartsselskaber. Den forelæggende ret skal støtte sin vurdering på fyldestgørende beviser, herunder navnlig de situationsrapporter og andre undersøgelser, som luftfartsselskabet har udfærdiget, hvilket vil give den mulighed for bedre at forstå den tankegang, der ligger til grund for planlægningen af flyafgangene.«