



Samling af Afgørelser

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT

L. MEDINA

fremsat den 9. februar 2023¹

Forenede sager C-156/22 – C-158/22

TAP Portugal

mod

flightright GmbH (C-156/22)

Myflyright GmbH (C-157/22 og C-158/22)

(anmodning om præjudiciel afgørelse indgivet af Landgericht Stuttgart (den regionale appeldomstol i Stuttgart, Tyskland))

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 5, stk. 3 – fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved aflysning eller lange forsinkelser – fritagelse fra forpligtelsen til at udbetale kompensation – begrebet »usædvanlige omstændigheder« – aflysningen af en flyvning – en andenpilots pludselige og uventede dødsfald – begivenheder, der er et led i det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse – begivenheder, som ligger helt uden for det transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol – ekstern omstændighed – kontrol over en begivenhed – en begivenheds forudsigelighed«

1. Walter Alexander Raleigh sagde engang: »The engine is the heart of an airplane but the pilot is its soul.«
2. Begge er væsentlige, og der er tilsvarende behov for tilsyn med begge som forudsætning for, at et transporterende luftfartsselskab kan fungere upåklageligt. For så vidt angår piloter er der i EU-retten fastsat en lang række krav, herunder krav vedrørende piloters helbredstilstand, med henblik på at sikre uafbrudt levering af lufttransporttjenester.
3. Når der imidlertid opstår forstyrrelser, er det formålet med forordning (EF) nr. 261/2004² (herefter »forordning nr. 261/2004«), som det fremgår af første betragtning hertil, at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, herunder retten til kompensation, når en flyvning aflyses.
4. Anmodningerne om præjudiciel afgørelse fra Landgericht Stuttgart (den regionale appeldomstol i Stuttgart, Tyskland) vedrører fortolkningen af forordningens artikel 5, stk. 3. Anmodningerne er fremsat i forbindelse med en sag mellem virksomheder, der yder juridisk bistand til flypassagerer, flightright GmbH (sag C-156/22) og Myflyright GmbH (sagerne

¹ – Originalsprog: engelsk.

² – Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11.2.2004 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).

C-157/22 og C-158/22), og TAP Portugal, et transporterende luftfartsselskab, idet luftfartsselskabet har afslået at yde kompensation til passagerer for aflysningen af deres flyvning. De tre forenede sager vedrører samme flyvning.

5. Den forelæggende ret ønsker oplyst, om en andenpilots pludselige dødsfald kort før en planlagt flyvning kan udgøre en usædvanlig omstændighed i henhold til bestemmelsen.

I. Retsforskrifter

A. Forordning nr. 261/2004

6. Følgende anføres i 1., 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004:

»(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, 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 Montreal-konventionen 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.«

7. Følgende fremgår af artikel 5 i forordning nr. 261/2004:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[...]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre:

i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller

ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller

- iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

[...]

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

[...]«

8. Artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 fastsætter faste kompensationsbeløb i henhold til flyvnings distance.

B. Forordning (EU) nr. 965/2012

9. I bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012³ fastlægges de organisationskrav for flyveoperationer, der skal overholdes af luftfartsforetagender i forbindelse med flyvebesætningers træning, erfaring og kvalifikationer (del-ORO). Følgende er angivet i subpart FC (Flyvebesætninger), afsnit 2 (Yderligere krav ved erhvervsmæssige lufttransportoperationer), underafsnit ORO.FC.200 (Flyvebesætningens sammensætning):

»[...]

c) Der gælder særlige regler for IFR-flyvninger eller flyvninger om natten.

- 1) Minimumsflyvebesætningen består af to piloter for alle turbopropflyvemaskiner med en maksimal passagersædekonfiguration for operation (MOPSC) på flere end ni sæder og alle turbojetflyvemaskiner.

[...]«

10. Bilag IV til forordning nr. 965/2012 vedrører erhvervsmæssige lufttransportoperationer (del-CAT). Følgende er angivet i SUBPART A (Generelle krav), afsnit 1 (Motordrevne luftfartøjer), CAT.GEN.MPA.100 (Besætningens ansvar), litra b) og c):

»b) Et besætningsmedlem skal:

[...]

4) overholde de gældende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hvilebestemmelser

5) når besætningsmedlemmet udfører opgaver for mere end ét luftfartsforetagende:

³ – Kommissionens forordning af 5.10.2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT 2012, L 296, s. 1), i den affattelse, der var gældende på tidspunktet for sagens faktiske omstændigheder.

- i) føre individuelle fortegnelser over flyve- og tjenestetid samt hviletid som beskrevet i de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser, og
 - ii) forsyne hvert luftfartsforetagende med alle data, der er nødvendige for at planlægge aktiviteter i overensstemmelse med de gældende flyve- og tjenestetidsbestemmelser.
- c) Et besætningsmedlem må ikke varetage opgaver på et luftfartøj:
- [...]
- 3) hvis de gældende lægelige krav ikke er opfyldt,
 - 4) hvis vedkommende på nogen måde betvivler at være i stand til at udføre sine opgaver, eller
 - 5) hvis vedkommende ved eller har mistanke om, at han/hun lider af træthed [...].«

II. De faktiske omstændigheder i hovedsagerne og det præjudicielle spørgsmål

11. TAP Portugal var det transporterende luftfartsselskab for flyvningen TP597 den 17. juli 2019 fra Stuttgart (Tyskland) med planlagt afgang kl. 6.05 lokal tid til Lissabon (Portugal) (herefter »den relevante flyvning«).

12. Andenpiloten, der skulle have gennemført den relevante flyvning, blev samme dag kl. 4.15 fundet død i sit hotelværelse i Stuttgart. Det var et chok for hele besætningen, der erklærede sig ude af stand til at gennemføre flyvningen. Der var ikke noget erstatningspersonale til rådighed, da den relevante flyvning skulle indledes uden for TAP Portugals base. Flyvningen blev aflyst.

13. En erstatningsbesætning fløj fra Lissabon kl. 11.25 og ankom til Stuttgart kl. 15.20. Passagererne blev transporteret med erstatningsflyvningen TP593, der fløj til Lissabon samme dag kl. 16.40.

14. I alle tre hovedsager kræver sagsøgerne kompensation fra TAP Portugal i medfør af artikel 7 i forordning nr. 261/2004.

15. Amtsgericht Nürtingen (byretten i Nürtingen, Tyskland) tilpligtede TAP Portugal at udbetale kompensationen, som flightright og Myflyright havde krævet, med den begrundelse, at et pludseligt og uventet dødsfald i lighed med pludselig alvorlig sygdom hos et besætningsmedlem ikke udgør en begivenhed, der påvirker det relevante transporterende luftfartsselskab udefra, da begivenheden kan henføres til den sædvanlige risiko, som ethvert luftfartsselskab løber under almindelig drift.

16. TAP Portugal har iværksat appel til prøvelse af denne dom ved Landgericht Stuttgart (den regionale appeldomstol i Stuttgart, Tyskland). Appeldomstolen har oplyst, at afdøde var en midaldrende familiefar, der havde bestået de foreskrevne regelmæssige lægelige undersøgelser uden begrænsninger, og at hans pludselige død var fuldstændig uforudsigelig og overraskende for alle omkring ham.

17. Under disse omstændigheder har Landgericht Stuttgart (den regionale appeldomstol i Stuttgart) besluttet at udsætte alle tre sager og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal artikel 5, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at der foreligger en usædvanlig omstændighed i denne bestemmelses forstand, hvis en flyvning fra en lufthavn uden for det transporterende luftfartsselskabs base aflyses, fordi et besætningsmedlem på denne flyvning (her andenpiloten), som har bestået de foreskrevne regelmæssige lægelige undersøgelser uden begrænsninger, kort før flyvningens påbegyndelse pludselig, og uden at det kunne have været forudset af luftfartsselskabet, dør eller bliver så syg, at vedkommende ikke er i stand til at gennemføre flyvningen?«

18. Ved afgørelse af 4. april 2022 har Domstolens præsident besluttet at forene sagerne C-156/22 – C-158/22 med henblik på den skriftlige forhandling, den mundtlige forhandling, retsforhandlingerne og dommen.

19. Der er indgivet skriftlige indlæg til Domstolen af flightright, TAP Portugal, den polske regering, den portugisiske regering og Europa-Kommissionen.

III. Bedømmelse

A. Indledende bemærkninger

20. Jeg minder for det første om, at det præjudicielle spørgsmål henviser til omstændigheder, hvor et besætningsmedlem bliver »så syg«, at »vedkommende ikke er i stand til at gennemføre flyvningen«. Jeg påpeger i den sammenhæng, at de foreliggende sager vedrører en andenpilots pludselige dødsfald. Selv om alvorlig sygdom hos et besætningsmedlem kan have lignende konsekvenser for gennemførelsen af en flyvning, er den nævnte omstændighed hypotetisk for så vidt angår omstændighederne i de foreliggende hovedsager.

21. For det andet bør det erindres, at det, da den foreliggende sag vedrører en andenpilots dødsfald, er et krav i henhold til underafsnit ORO.FC.200, litra c), nr. 1), i forordning nr. 965/2012, at der er mindst to piloter til stede, når en flyvning gennemføres. Hvis de resterende besætningsmedlemmer i den foreliggende sag havde været i stand til at gennemføre den relevante flyvning, ville kravet, hvorefter besætningen skal omfatte to piloter, under alle omstændigheder ikke være opfyldt, og flyvningen kunne dermed ikke være gennemført. Spørgsmålet, der er forelagt Domstolen, vedrører endvidere den pågældende andenpilots pludselige død, hvorved den relevante flyvning blev aflyst.

22. Jeg foreslår derfor, at Domstolen begrænser sit svar til aflysningen af flyvningen som følge af den relevante andenpilots pludselige død, og at Domstolen ikke behandler spørgsmålet om dødsfaldets påvirkning af de øvrige besætningsmedlemmer. Da den konkrete årsag til aflysningen af flyvningen vedrører de faktuelle omstændigheder, tilkommer det under alle omstændigheder den forelæggende ret at afgøre, hvorvidt det relevante fly *alene* blev aflyst som følge af den pågældende andenpilots pludselige død, eller om aflysningen skyldtes en *kombination* af hændelsen og den omstændighed, at besætningen ikke var i stand til at gennemføre den relevante flyvning.

23. Som følge heraf og med henblik på at give den forelæggende ret et nyttigt svar foreslår jeg, at Domstolen omformulerer spørgsmålet således, at den forelæggende ret nærmere bestemt ønsker oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at aflysningen af en flyvning med planlagt afgang fra en lufthavn uden for det pågældende transporterende luftfartsselskabs base som følge af andenpilots pludselige død, selv om andenpiloten har bestået de foreskrevne regelmæssige lægelige undersøgelser uden begrænsninger, udgør en »usædvanlig omstændighed« i denne bestemmelses forstand, da hændelsen indtraf kort før flyvningen og var uforudsigelig for det pågældende luftfartsselskab.

B. De to betingelser, der kan udledes af retspraksis

24. Lad mig først erindre om, at artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 foreskriver, at de berørte passagerer, når en flyvning aflyses, har ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i medfør af forordningens artikel 7, stk. 1, medmindre passagererne forinden har fået meddelelse om aflysningen inden for de tidsfrister, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii).

25. Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, fortolket i lyset af 14. og 15. betragtning til denne forordning, fritager imidlertid det transporterende luftfartsselskab fra denne forpligtelse til kompensation, hvis selskabet 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. Henset til formålet med forordning nr. 261/2004, som det fremgår af 1. betragtning hertil, hvorefter man ønsker at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, og i lyset af, at forordningens artikel 5, stk. 3, fraviger princippet om, at passagerer har krav på kompensation, hvis deres flyafgang aflyses, skal begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse fortolkes strengt⁴.

26. I henhold til fast retspraksis kan begivenheder klassificeres som »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse (den første betingelse) og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol (den anden betingelse). Selv om Domstolen for nyligt erindrede om, at de to betingelser er kumulative, og at spørgsmålet om, hvorvidt de er overholdt, skal bedømmes fra sag til sag⁵, noterer jeg mig, at Domstolen ved vurderingen har undersøgt betingelserne hver for sig, selv om Domstolen fandt, at den første betingelse ikke var opfyldt⁶. Betingelserne synes således de facto at supplere hinanden; den første betingelse vedrører det generelle spørgsmål om forholdet mellem det relevante område, hvorpå aktiviteten finder sted, og det transporterende luftfartsselskabs aktiviteter⁷, mens den anden betingelse nærmere bestemt vedrører spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende begivenhed ligger helt uden for det transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol. Da det imidlertid følger af Domstolens faste praksis, at de to betingelser er kumulative, vil jeg behandle dem således.

⁴ – Jf. i denne retning dom af 23.3.2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 24 og den deri nævnte retspraksis).

⁵ – Jf. en mere nylig dom af 23.3.2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).

⁶ – Ibidem, præmis 26 og 27.

⁷ – Jf. punkt 34 nedenfor.

27. Det bør tillige påpeges, at retspraksis vedrørende indholdet af og forholdet mellem den første og den anden betingelse ikke altid er konsekvent. Jeg vil derfor i den foreliggende sag behandle betingelserne, således som Domstolens Store Afdeling har afklaret og præciseret dem i sin nylige dom Airhelp-dommen⁸.

28. Det skal under de foreliggende omstændigheder fastslås, om en andenpilots pludselige død kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

1. Begivenheder, som ikke er et led i det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse

29. Det er i forhold til denne betingelse nødvendigt at afklare, om problemstillinger, der vedrører det transporterende luftfartsselskabs personale, kan anses for begivenheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse⁹.

30. I denne forbindelse bør det for så vidt angår luftfartøjers tekniske fejl erindres, at Domstolen i Wallentin-Hermann-dommen¹⁰ fastslog, at omstændighederne ved en sådan begivenhed kun kan kvalificeres som »usædvanlige« i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de vedrører begivenheder, som i lighed med de begivenheder, der er nævnt i 14. betragtning til forordningen, ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og de samtidig ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlsens karakter eller oprindelse. Domstolen fastslog, at tekniske fejl, idet anvendelsen af luftfartøjer uundgåeligt er forbundet med sådanne, skal anses for et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. De tekniske fejl, der afdækkes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjet, eller som følger af manglende vedligeholdelse, kan derfor ikke i sig selv udgøre »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004. Visse begivenheder såsom en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden, eller skader på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger er derimod begivenheder, der ikke er et led i det pågældende transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse luftfartsselskab, og som ligger uden for selskabets faktiske kontrol.

31. Begrebet led i den sædvanlige aktivitetsudøvelse blev senere uddybet af Domstolen i dommen i sagen van der Lans¹¹, hvor Domstolen fandt, at et maskinstop, der er provokeret af et for tidligt funktionssvigt af visse af delene på et luftfartøj, udgør en pludselig opstået situation. Domstolen tilføjede dog, at et sådant stop er *uløseligt forbundet* med et sådant fartøjs meget komplekse funktionsmåde, eftersom dette anvendes af luftfartsselskabet under ofte vanskelige og ekstreme forhold, herunder vejrforhold, ydermere under den forudsætning, at ingen af et luftfartøjs dele er bestandige. Domstolen konkluderede, at denne pludselige begivenhed i forbindelse med et luftfartsselskabs aktiviteter er uløseligt forbundet med luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, eftersom det almindeligvis konfronteres med denne slags uventede tekniske fejl.

⁸ – Dom af 23.3.2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 40).

⁹ – Jf. analogt dom af 23.3.2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

¹⁰ – Jf. i denne retning dom af 22.12.2008 (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 20, 24, 25 og 26). Jeg påpeger, at Domstolen, når den redegør for disse begivenheder, ikke sonderer mellem den første og den anden betingelse.

¹¹ – Dom af 17.9.2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 41 og 42).

32. Det kan udledes af denne retspraksis, at luftfartøjers tekniske fejl er begivenheder, der er et led i det transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, da luftfartsselskabet under sædvanlig udøvelse heraf står over for uventede tekniske fejl. Jeg vil herefter undersøge, om personalemæssige forhold er begivenheder, der er led i det transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.

33. I Airhelp-dommen, som jeg har henvist til ovenfor¹², skulle Domstolen afgøre, hvorvidt en lovligt organiseret pilotstrejke er en begivenhed, der er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse. Domstolen fandt, at en strejke, hvis formål begrænser sig til fra et luftfartsselskab at opnå en forhøjelse af piloternes løn, en ændring af disses arbejdstider og en større forudsigelighed for så vidt angår arbejdstid, udgør en begivenhed, der er et led i dette selskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, navnlig når en sådan strejke sker inden for lovens rammer. Domstolen lagde nærmere bestemt til grund, at en strejke er et af de mulige udtryk for arbejdsmarkedsforhandlinger, og den skal følgelig anses for at være en begivenhed, der er et led i den pågældende arbejdsgivers sædvanlige aktivitetsudøvelse.

34. Det er vigtigt at nævne, at Domstolen fremhævede, at forholdsreglerne vedrørende det transporterende luftfartsselskab *personale* ligger inden for den sædvanlige daglige ledelse af luftfartsselskabets aktiviteter. Dommen viser, at Domstolen, når den skal afklare den første betingelse, undersøger forholdet mellem det relevante aktivitetsområde, dvs. personalemæssige forhold, og et transporterende luftfartsselskabs aktiviteter.

35. Denne fortolkning bør finde anvendelse i den foreliggende sag, da personaleforhold og planlægning af flyvebesætninger ligger inden for kerneområdet for luftfartsselskabers virksomhed. Luftfartsselskaber skal planlægge flyvebesætninger i overensstemmelse med luftfartslovgivningen, kontraktretlige forpligtelser og personlige forventninger¹³. Planlægning af flyvebesætninger omfatter komplekse handlinger, såsom sammensætning af besætning, udarbejdelse af tjenestelister, planlægning af kurs og træning, for blot at nævne enkelte, sammen med håndtering af risikoen for træthed¹⁴. Et besætningsmedlems, såsom en andenpilots, pludselige fravær er principielt forudsigelig i forbindelse med planlægningen af flyvebesætninger¹⁵.

36. Lad mig i denne forbindelse påpege, at årsagen til andenpilotsens pludselige fravær ikke bør være relevant for vurderingen af, om fravær er en begivenhed, der er et led »i den sædvanlige aktivitetsudøvelse«. Da det rent faktisk er sandsynligt, at en sådan begivenhed indtræder¹⁶, bør man tage hensyn hertil, når man organiserer og styrer det transporterende luftfartsselskabs systemer. Når en andenpilot pludselig er fraværende som følge af helbredsproblemer, dødsfald eller andre årsager, er *virksomheden* således, at det relevante transporterende luftfartsselskab enten skal erstatte den fraværende person eller aflyse flyvningen.

¹² – Dom af 23.3.2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 28, 29 og 30).

¹³ – Jf. f.eks. Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011 af 3.11.2011 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyvebesætninger i civil luftfart i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT 2011, L 311, s. 1), i den affattelse, der var gældende på tidspunktet for sagens faktiske omstændigheder.

¹⁴ – IATA, ICAO, IFALPA, »Fatigue Management Guide for Airline Operators«, 2015. [Online]. Tilgængelig på <https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/>. Jf. tilsvarende bilag IV til forordning nr. 965/2012 (DEL-CAT), SUBPART A (Generelle krav), afsnit 1 (Motordrevne luftfartøjer), CAT.GEN.MPA.100 (Besætningens ansvar), litra b) og c).

¹⁵ – Jf. f.eks. <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en>. Ibidem, bilag IV til forordning nr. 965/2012 (DEL-CAT), SUBPART A (Generelle krav), afsnit 1 (Motordrevne køretøjer), CAT.GEN.MPA.100 (Besætningens ansvar), litra b) og c).

¹⁶ – Verdensbankgruppen, dødelighed, voksne, mænd (pr. 1 000 voksne mænd) – Den Europæiske Union, 2018, tilgængelig under: Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union | Data (worldbank.org).

37. Det er som følge heraf min opfattelse, at en andenpilots pludselige fravær er et sædvanligt led i et transporterende luftfartsselskabs aktivitet, og at en sådan begivenhed, uagtet årsagen hertil, skal anses for et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Da de to betingelser er kumulative¹⁷, er der ikke behov for at undersøge den anden betingelse, hvis Domstolen tilslutter sig min vurdering. For fuldstændighedens skyld vil jeg imidlertid undersøge den anden betingelse, dvs. spørgsmålet om, hvorvidt andenpilots dødsfald er en begivenhed, der ligger uden for det relevante transporterende luftfartsselskabs kontrol.

2. En begivenhed, der ligger helt uden for det transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol

38. I Airhelp-dommen behandlede Domstolen fire kriterier ved vurderingen af, om en begivenhed skal anses for at ligge helt uden for det pågældende transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol. I den foreliggende sag er alene tre af disse kriterier relevante, da den fjerde direkte vedrører retlige problemstillinger knyttet til den grundlæggende rettighed, der er fastsat i artikel 28 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder (herefter »chartret«), der var omtvistet i den pågældende sag¹⁸.

39. Med udgangspunkt i disse tre kriterier undersøgte Domstolen nærmere bestemt for det første, om begivenheden var forudsigelig, for det andet, om begivenheden til en vis grad lå inden for arbejdsgiverens kontrol, og for det tredje, om der var tale om en ekstern omstændighed for det transporterende luftfartsselskab. Disse tre kriterier synes at være kumulative, og de udgør minimumskriterier ved vurderingen af, om en begivenhed ligger helt uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol. Jeg vil undersøge kriterierne i omvendt rækkefølge i relation til den rækkefølge, som Domstolen anvendte i Airhelp-dommen, da spørgsmålet om, hvorvidt en omstændighed er ekstern eller intern for det transporterende luftfartsselskab rent logisk går forud for spørgsmålet om, hvorvidt omstændigheden ligger inden for luftfartsselskabets kontrol.

a) En ekstern begivenhed

40. I Airhelp-dommen konstaterede Domstolen, at definitionen af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 forudsætter, at begivenheder, hvis oprindelse er »intern«, adskilles fra dem, hvis oprindelse er »ekstern« for det transporterende luftfartsselskab.

41. Ifølge Domstolen henhører således under begrebet »eksterne« begivenheder en kollision mellem et fly og en fugl¹⁹; beskadigelse af et dæk på et luftfartøj forårsaget af en fremmed genstand, såsom en løs genstand, der befinder sig på en lufthavns start- og landingsbane²⁰; forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som har ført til, at start- og

¹⁷ – Jf. punkt 26 ovenfor.

¹⁸ – Det fjerde kriterium vedrørte afvejningen mellem den grundlæggende strejkeret og luftfartsselskabets grundlæggende ejendomsret og frihedsrettigheder til at drive virksomhed, der er sikret ved chartrets artikel 16 og 17.

¹⁹ – Dom af 4.5.2017, Pešková og Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 26).

²⁰ – Dom af 4.4.2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 34).

landingsbanen lukkes²¹; en kollision mellem et højderor på et fly, der befinder sig på sin standplads, og halefinnen på et fly tilhørende et andet luftfartsselskab, som skyldes flytningen af sidstnævnte²²; en skjult fabriktionsfejl eller sabotage- eller terrorhandlinger²³.

42. Domstolen udleder, at eksterne begivenheder har det til fælles, at deres oprindelse »udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed *eller* af handlinger foretaget af en tredjemand, såsom et andet luftfartsselskab eller en offentlig eller privat aktør, der griber ind i luftfarts- eller lufthavnsaktiviteten«²⁴. For så vidt angår begivenheder, der udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed, konstaterede Domstolen, at lukningen af en del af det europæiske luftrum som følge af et vulkanudbrud, såsom vulkanen Eyjafjallajökulls udbrud, udgør »usædvanlige omstændigheder«²⁵. I forbindelse med begivenheder, der udspringer af handlinger foretaget af tredjemand, har Domstolen fremhævet, at der navnlig kan foreligge »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 3, når der er tale om en strejke, der gennemføres af flyveledere eller lufthavnspersonale, da sådanne strejker ikke er omfattet af dette luftfartsselskabs aktivitetsudøvelse og derfor ligger uden for dets faktiske kontrol²⁶.

43. Domstolen har endvidere om interne begivenheder konstateret, at en strejke, der udløses og gennemføres af det pågældende luftfartsselskabs eget personale, herunder efter opfordring fra fagforeninger, er en »intern« begivenhed for dette luftfartsselskab, eftersom fagforeningerne handler i det nævnte luftfartsselskabs arbejdstageres interesse²⁷. Jeg påpeger, at Domstolen allerede forinden havde fastslået, at en strejke uden deltagelse af fagforeninger eller repræsentanter for personalet, der er opstået som følge af en meddelelse om virksomhedens omstrukturering, ikke udgør en »usædvanlig omstændighed«²⁸.

44. I den foreliggende sag kan det lægges til grund, luftfartsselskabet er ansvarligt for at organisere personalet på en sådan måde, at man undgår forstyrrelser som følge af sygdom eller andre hindringer. Som jeg allerede har anført, ligger organiseringen af personalet inden for den sædvanlige daglige ledelse af luftfartsselskabet²⁹. Det følger heraf, at den sædvanlige daglige ledelse er omfattet af kategorien »interne« begivenheder. Når en andenpilot dør som følge af det transporterende luftfartsselskab handlinger (eller undladelser), dvs. når en andenpilots dødsfald er arbejdsrelateret, er begivenheden fuldt ud intern. Når en andenpilot afgår ved døden uden for arbejdstid, og dødsfaldet ikke skyldes arbejde, er jeg enig med Kommissionen i, at begivenheden skal anses for en »naturskabt faktisk omstændighed« og dermed karakteriseres som en »ekstern« begivenhed.

²¹ – Dom af 26.6.2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, præmis 29).

²² – Kendelse af 14.1.2021, Airhelp, C-264/20, ikke trykt i Sml., EU:C:2021:26, præmis 26).

²³ – Dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 26), og af 17.9.2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 38).

²⁴ – Dom af 23.3.2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 41), min fremhævelse.

²⁵ – Dom af 31.1.2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

²⁶ – Jf. i denne retning dom af 4.10.2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), hvortil der henvises i dom af 23.3.2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 42).

²⁷ – Dom af 23.3.2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 44).

²⁸ – Dom af 17.4.2018, Krüsemann m.fl. (C-195/17, C-197/17 – C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 – C-286/17 og C-290/17 – C-292/17, EU:C:2018:2588).

²⁹ – Jf. punkt 34-36 ovenfor.

b) En vis kontrol over den pågældende begivenhed

45. I Airhelp-dommen forklarede Domstolen, at en begivenhed, der ligger helt inden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, er en begivenhed, hvor luftfartsselskabet principielt har midlerne til at forberede sig på en sådan og i givet fald at afbøde konsekvenserne, således at selskabet i et vist omfang bevarer kontrollen over begivenhederne³⁰.

46. I denne forbindelse noterer jeg mig, at luftfartsselskaber på området kommerciel luftfartstransport, skal efterleve strenge tekniske og administrative procedurer, når de udfører deres aktiviteter. Et transporterende luftfartsselskab kan dermed principielt ikke hævde, at ledelsen af dets organisation og personale ligger uden for dets kontrol. Et luftfartsselskab skal faktisk tage alle nødvendige forholdsregler med henblik på at undgå hændelser, der kan påvirke besætningsmedlemmerne, og særligt hændelser, der kan påvirke piloterne.

47. Det skal navnlig påpeges, at en lægeerklæring er en forudsætning for, at piloten kan flyve. Det fremgår bl.a. af bilag IV til forordning nr. 1178/2011, at piloten ved »udøvelse af rettighederne for [...] et erhvervsmæssigt pilotcertifikat (CPL), et pilotcertifikat til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer (MPL) eller et pilotcertifikat til rutefly (ATPL) skal [...] have en gyldig klasse 1-helbredsgodkendelse«, der skal fornyes ved et flyvemedicinsk center eller af en flyvelæge³¹. Klasse 1-helbredsgodkendelser er gyldige i en periode på 12 måneder³². Det skal fremhæves, at formålet med regelmæssige flyvemedicinske vurderinger er at sikre piloters helbredsmæssige egnethed eller at mindske risikoen for helbredsmæssig uegnethed³³.

48. Det er imidlertid heller ikke muligt gennem regelmæssige lægelige undersøgelser uden anmærkninger at garantere, at den person, der undersøges, ikke afgår ved døden mellem undersøgelserne. Selv i tilfælde, hvor luftfartsselskabet har iværksat og udført alle nødvendige procedurer, kan visse begivenheder – såsom en i øvrigt rask andenpilots pludselige og uventede dødsfald uden for luftfartsselskabets eget område – udgøre en begivenhed, som luftfartsselskabet ikke har mulighed for at forberede sig på, og som ikke kan afværges.

49. Efter min opfattelse tilkommer det den forelæggende ret at afklare, hvorvidt andenpilots dødsfald skyldes en omstændighed, der ligger inden for det pågældende transporterende luftfartsselskabs kontrol. Den nationale ret bør i denne forbindelse vurdere, om det transporterende luftfartsselskab havde opfyldt de relevante sikkerhedsprocedurer og -krav vedrørende den pågældende andenpilots helbred, om de foreskrevne helbredsundersøgelser var udført korrekt, og om der forelå omstændigheder, der gjorde det muligt under de regelmæssige check at opdage, at andenpilots ikke havde det fornødne helbred til at udføre sine opgaver. Hvis disse tre faktorer bekræftes, er det min opfattelse, at det i den foreliggende sag kan konkluderes, at andenpilots død lå helt uden for det transporterende luftfartsselskabs kontrol.

³⁰ – Dom af 23.3.2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 35).

³¹ – Ibidem, bilag IV (DEL-MED), Subpart A, »Generelle krav«, sektion 2, litra c), punkt 1, »Krav til helbredsgodkendelser«, MED.A.030, litra c), punkt 4, »Helbredsgodkendelser«, og MED.A.040 »Udstedelse, forlængelse og fornyelse af helbredsgodkendelser«, i den affattelse, der var gældende på tidspunktet for sagens faktiske omstændigheder.

³² – Ibidem, bilag IV (DEL-MED), Subpart A, »Generelle krav«, sektion 2, litra a), punkt 1 og 2, »Krav til helbredsgodkendelser«, MED.A.045 »Gyldighedsperiode, forlængelse og fornyelse af helbredsgodkendelser«. For piloter, der beskæftiger sig med erhvervsmæssig passagerbefordring i lufttransportoperationer med én pilot og er fyldt 40 år, og for piloter over 60 år, er klasse 1-helbredsgodkendelsen gyldig i en periode på 6 måneder og kan fornyes efter yderligere flyvemedicinske undersøgelser eller vurderinger.

³³ – For så vidt angår luftfartsforetagendets ansvar og personalekrav jf. bilag III til forordning nr. 965/2012, »DEL-ORO«, SUBPART GEN, »Generelle krav«, afsnit 1, litra e) og g), »Generelt«, ORO.GEN.110, »Luftfartsforetagendets ansvar«, afsnit 2, litra c) og e), »Styring«, ORO.GEN.210 »Personalekrav«.

c) Spørgsmålet om, hvorvidt den pågældende begivenhed er forudsigelig

50. I Airhelp-dommen anfører Domstolen, at strejkeretten for arbejdstagerne udgør en ret, der er sikret ved chartrets artikel 28, hvorfor det forhold, at disse påberåber sig denne ret og som følge deraf udløser en strejke, anses for at være forudsigeligt for enhver arbejdsgiver, navnlig når strejken er blevet varslet³⁴.

51. Domstolen anvender således den klassiske ordbogsdefinition, hvorefter en forudsigelig begivenhed eller situation er en, der kan forventes eller beregnes på forhånd³⁵. Begrebet »forudsigelig« kan dog også defineres som »being such as may be *reasonably* anticipated« (hvad der med rimelighed kan forudsiges)³⁶. Begrebet »rimelighed« indebærer en undersøgelse af sandsynlighed. Domstolen bør derfor afklare graden af sandsynlighed for, at et luftfartsselskab kunne have forudset følgen af de pågældende begivenheder. Det er i bund og grund en vurdering, der skal ske i den enkelte sag, hvor der er behov for at afklare omstændighederne for den indtrådte begivenhed, hvilket forudsætter en undersøgelse af abstrakte statistiske data og en konkret undersøgelse af den pågældende person.

52. Det bør i den foreliggende sag tilkomme den nationale ret, med udgangspunkt i de statistiske data, som den råder over, at fastslå, om den omstændighed, at en mand i begyndelsen af 40'erne afgår ved døden, er en sandsynlig begivenhed. Det bør i denne forbindelse erindres, at hyppigheden af de flyvemedicinske undersøgelser øges med alderen. Gyldighedsperioden for klasse 1-helbredsgodkendelser er f.eks. mindsket til 6 måneder for licensindehavere, der er fyldt 60 år. Godkendelserne kan alene fornyes efter flyvemedicinske undersøgelser eller vurderinger³⁷. Det kan udledes af dette krav, at piloters helbredsrisiko forøges med alderen.

53. Anmodningen om præjudiciel afgørelse indeholder ingen oplysninger om de konkrete omstændigheder vedrørende årsagen til den pågældende andenpilots død. Det er angivet i det forelagte spørgsmål, at andenpiloten fuldt ud havde bestået de regelmæssige lægelige undersøgelser. Det fremgår tillige, at det var et alvorligt chok for besætningen, at familiefaderen, der var i begyndelsen af 40'erne, pludselig døde.

54. Jeg noterer mig i denne forbindelse, at de ovennævnte klasse 1-helbredsgodkendelser under de foreliggende omstændigheder er gyldige i 12 måneder³⁸, og at indehaveren efter godkendelsens udløb skal anmode om en fornyelse af godkendelsen. Selv om det i den foreliggende sag synes at kunne lægges til grund, at den pågældende andenpilot havde gennemført de påkrævede lægecheck, og at han havde et godt helbred, tilkommer det således den forelæggende ret at fastlægge disse omstændigheder.

55. I den foreliggende sag synes andenpilots død dermed at udgøre en begivenhed, hvis indtræden var mindre sandsynlig, og som under de foreliggende omstændigheder dermed bør anses for uforudsigelig for luftfartsselskabet.

³⁴ – Dom af 23.3.2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 32).

³⁵ – Jf. f.eks. den tilgængelige definition i online-udgaven af *Cambridge Dictionary*, <https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable>

³⁶ – Jf. online-udgaven af *Merriam-Webster Dictionary*, <https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable>, min fremhævelse.

³⁷ – Jf. fodnote 32 ovenfor. Klasse 1-helbredsgodkendelser skal tilsvarende fornyes hver 6. måned af indehavere over 40 år, der udfører erhvervsmæssig passagerbefordring under operationer med én pilot.

³⁸ – Jf. punkt 47 ovenfor.

3. Delkonklusion

56. På baggrund af det ovenstående foreslår jeg, at Domstolen fastslår, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at aflysningen af en flyvning med planlagt afgang fra en lufthavn uden for det relevante transporterende luftfartsselskabs base, som følge af andenpilots pludselige død, hvor denne har bestået de foreskrevne regelmæssige lægelige undersøgelser uden begrænsninger, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand.

57. Hvis Domstolen imidlertid finder, at andenpilots død er en usædvanlig omstændighed, bør den undersøge begrebet forholdsregler, som et luftfartsselskab med rimelighed kunne træffe.

C. Om begrebet rimelige foranstaltninger i henhold til retspraksis

58. For at blive fritaget fra kompensationsforpligtelsen skal luftfartsselskabet godtgøre, at det har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes. I Germanwings-dommen³⁹ fandt Domstolen, at det påhviler det transporterende luftfartsselskab at anvende det personale, det materiel og de økonomiske midler, som selskabet råder over. I Wallentin-Hermann-dommen⁴⁰ fandt Domstolen, at den omstændighed, at et luftfartsselskab har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse af luftfartøjer, ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at godtgøre, at luftfartsselskabet har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

59. I dommen i sagen Eglitis og Ratnieks⁴¹ fandt Domstolen dog, at det ikke kunne fordres af det transporterende luftfartsselskab, at det generelt og ensartet indlægger en mindste tidsmargen, som uden forskel finder anvendelse på alle luftfartsselskaber i alle situationer, hvor usædvanlige omstændigheder opstår. Omfanget af den krævede tidsmargen bør ikke medføre en helt urimelig belastning for virksomhedens forretningsmuligheder.

60. I Pešková og Peška-dommen⁴² udtalte Domstolen tillige, at det transporterende luftfartsselskab ikke bærer ansvaret for, at tredjemænd, f.eks. de kompetente flyveledere, ikke opfylder deres ansvar for at træffe de forholdsregler, som det påhviler disse at træffe. Derudover fastslog Domstolen i Moens-dommen⁴³, at forekomst af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som havde bevirket, at den var blevet lukket, er en omstændighed, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

61. I dommen i sagen Transportes Aéreos Portugueses⁴⁴ vedrørende landing og afbrydelse af en flyvning som følge af en uregerlig passagers adfærd fremsatte Domstolen endelig den klareste definition af ansvarsfrihed som følge af »rimelige foranstaltninger«. Domstolen udtalte, at flyfartsselskaber principielt ikke som rimelige foranstaltninger kan nøjes med at tilbyde de berørte passagerer en omlægning af rejsen til deres endelige bestemmelsessted med den efterfølgende flyafgang, som selskabet selv gennemfører, hvorved passagererne ankommer til

³⁹ – Dom af 4.4.2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

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

⁴¹ – Dom af 12.5.2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, præmis 31 og 35), og tilsvarende generaladvokat Tanchevs forslag til afgørelse Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, punkt 33).

⁴² – Dom af 4.5.2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 43 og 44).

⁴³ – Dom af 26.6.2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

⁴⁴ – Dom af 11.6.2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, præmis 58, 59 og 61).

bestemmelsesstedet dagen efter den oprindeligt fastsatte dato for deres ankomst. Den omhu, der kræves af dette luftfartsselskab for at gøre det muligt at frigøre sig fra forpligtelsen til at betale kompensation, forudsætter nemlig, at selskabet har anvendt alle til rådighed stående midler for at sikre en omlægning af rejsen, der er rimelig, tilfredsstillende og sker ved førstgivne lejlighed, hvorunder hører søgning af andre direkte eller indirekte flyafgange, der eventuelt gennemføres af andre luftfartsselskaber, som eventuelt er medlemmer af samme luftfartsselskabsalliance, hvorved passageren ankommer mindre forsinket end med det berørte luftfartsselskabs næste flyafgang. Det tilkommer dog den nationale ret at vurdere, hvorvidt en sådan omlægning af rejsen ville være urimeligt belastende for dette luftfartsselskab i betragtning af dettes kapacitet på det pågældende tidspunkt.

62. Jeg skal påpege, at en andenpilots dødsfald, uafhængigt af de konkrete omstændigheder, hvorunder dødsfaldet indtrådte, uvægerligt vil medføre aflysning af flyvningen, hvis der ikke forefindes en pilot, der kan træde i førstnævntes sted. Som anført ovenfor fremgår det da også af forordning nr. 965/2012, at det transporterende luftfartsselskab skal sørge for en besætning med mindst to piloter i den type flyvemaskine, der anvendes på disse flyvninger. Luftfartøjschefen ville således ikke have været bemyndiget til at gennemføre tilbageflyvningen alene uden en andenpilot⁴⁵.

63. Derudover giver, som Kommissionen har forklaret⁴⁶, bestemmelserne om luftfartssikkerhed ikke enhver pilot mulighed for at agere erstatningspilot. Erstatningspiloten skal være fuldt ud kvalificeret og have den fornødne træning og erfaring med den relevante flyvemaskine og rute. Det medfører, at det ikke er tilstrækkeligt for et transporterende luftfartsselskab, der anvender forskellige luftfartøjer, at sørge for, at der er supplerende besætningsmedlemmer til sted på alle destinationer, og at de besætninger, der er stand-by, kan betjene samtlige anvendte typer af luftfartøjer på alle ruter og til enhver destination, som opereres af luftfartsselskabet. En sådan forpligtelse ville medføre uforholdsmæssige omkostninger og forekommer ikke rimelig, såfremt Domstolen vurderer, at omstændighederne er usædvanlige.

64. Luftfartsselskabet skal således for at blive fritaget fra forpligtelsen til at udbetale kompensation godtgøre, at det har truffet alle forholdsmæssige og rimelige forholdsregler.

IV. Forslag til afgørelse

65. Jeg foreslår på baggrund af det ovenstående, at Domstolen besvarer det af Landgericht Stuttgart (den regionale appeldomstol i Stuttgart, Tyskland) forelagte spørgsmål som følger:

»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

⁴⁵ – Forordningen afspejler tillige betydningen af øvrige besætningsmedlemmer mentale helbred. I den foreliggende sag anså de sig tilsyneladende ikke umiddelbart i stand til at udføre flyvningen efter den angiveligt traumatiske nyhed om, at deres kollega var afgået ved døden.

⁴⁶ – Præmis 31 i Kommissionens bemærkninger.

skal fortolkes således, at aflysningen af en flyvning fra en lufthavn uden for det relevante transporterende luftfartsselskabs base, som følge af andenpilots pludselige død, hvor denne har bestået de foreskrevne regelmæssige lægelige undersøgelser uden begrænsninger, ikke er omfattet af begrebet en »usædvanlig omstændighed« i denne bestemmelses forstand.«