



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Niende Afdeling)

16. maj 2024*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – kompensation til luftfartspassagerer ved lange forsinkelser – artikel 5, stk. 3 – fritagelse for forpligtelsen til at betale kompensation – usædvanlige omstændigheder – mangel på personale hos den lufthavnsoperatør, der leverer bagagehåndteringstjenester«

I sag C-405/23,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Landgericht Köln (den regionale appeldomstol i Köln, Tyskland) ved afgørelse af 22. juni 2023, indgået til Domstolen den 3. juli 2023, i sagen

Touristic Aviation Services Ltd

mod

Flightright GmbH,

har

RETTEN (Niende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, O. Spineanu-Matei, og dommerne S. Rodin (refererende dommer) og L.S. Rossi,

generaladvokat: A. Rantos,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Touristic Aviation Services Ltd ved Rechtsanwältin S. Hendrix,
- Flightright GmbH ved Rechtsanwälte M. Michel og R. Weist,
- den nederlandske regering ved M.K. Bulterman og J.M. Hoogveld, som befuldmægtigede,

* Processprog: tysk.

– Europa-Kommissionen ved G. von Rintelen og N. Yerrell, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 (EUT 2004, L 46, s. 1).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem Touristic Aviation Services Ltd (herefter »TAS«) og Flightright GmbH vedrørende den kompensation, som Flightright, der er indtrådt i luftfartspassagerers rettigheder, har fremsat krav om over for TAS i dennes egenskab af transporterende luftfartsselskab som følge af en lang flyforsinkelse.

EU-retten

- 3 Artikel 5 i forordning nr. 261/2004 fastsætter:

»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 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.

[...]«

4 Denne forordnings artikel 7, stk. 1, bestemmer følgende:

»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).

[...]«

Tvisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 5 Den 4. juli 2021 blev en flyvning fra Köln/Bonn-lufthavn (Tyskland) mod Kos lufthavn (Grækenland) (herefter »den omhandlede flyvning«), som blev udført af TAS, forsinket med 3 timer og 49 minutter.
- 6 Denne forsinkelse skyldtes for det første, at den foregående flyvning allerede var forsinket med 1 time og 17 minutter på grund af mangel på personale til indcheckning af passagerer, for det andet, at det havde taget lang tid at laste bagage om bord på flyet som følge af, at den lufthavnsoperatør, der var ansvarlig for denne tjeneste, også havde mangel på personale, hvilket resulterede i en yderligere forsinkelse på 2 timer og 13 minutter, og for det tredje, at de ændrede vejrforhold, der opstod efter lukningen af dørene, medførte en forsinkelse af afgang med yderligere 19 minutter.
- 7 I denne forbindelse anlagde Flightright, som en række passagerer fra den omhandlede flyvning har overdraget deres kompensationsret til, sag ved Amtsgericht Köln (byretten i Köln, Tyskland) med påstand om, at TAS tilpligtedes at betale Flightright et beløb på 800 EUR pr. passager med tillæg af renter i henhold til forordning nr. 261/2004. Flightright gjorde for denne ret gældende, at forsinkelsen af den omhandlede flyvning ikke kunne begrundes i usædvanlige omstændigheder som omhandlet i denne forordnings artikel 5, stk. 3.
- 8 Amtsgericht Köln (byretten i Köln) gav sagsøgeren medhold uden at tage stilling til sidstnævnte spørgsmål, idet den fandt, at TAS under alle omstændigheder kunne have undgået denne forsinkelse, hvis selskabet havde truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, med henblik på at afhjælpe den. Eftersom TAS selv havde gjort gældende, at selskabet først sent havde fået ankomst- og afgangstidspunkter for den foregående flyvning, måtte det heraf udledes, at selskabet vidste, at den omhandlede flyvning ville blive forsinket med mindst tre timer. TAS havde imidlertid ikke godtgjort, at selskabet på daværende tidspunkt havde truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at undgå eller begrænse denne forsinkelse.
- 9 TAS appellerede denne afgørelse til Landgericht Köln (den regionale appeldomstol i Köln, Tyskland), som er den forelæggende ret. Den forelæggende ret er af den opfattelse, at retten i første instans skulle have undersøgt, om den mangel på personale hos lufthavnsoperatøren i

Köln/Bonn-lufthavn, som TAS påberåbte sig som årsag til den lange forsinkelse af den omhandlede flyvning, udgjorde en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

- 10 Såfremt dette spørgsmål besvares bekræftende, er TAS nemlig ikke forpligtet til at udbetale kompensation til Flightright, for så vidt som den del af forsinkelsen af den omhandlede flyvning, som kan tilskrives selskabet, ikke overstiger tre timer. Hvis det derimod skal lægges til grund, at lastning af bagage, uanset om den udføres af lufthavnsoperatøren, er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse som omhandlet i Domstolens praksis, følger det heraf, at mangel på personale hos denne operatør ikke kan kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed«. I dette tilfælde skal dommen stadfæstes og TAS tilpligtes at betale kompensation, idet der kun kan tages hensyn til den forsinkelse på 19 minutter, der opstod efter lukningen af dørene, på grund af vejrforholdene, hvilket indebærer, at TAS kan tilskrives en forsinkelse på mere end tre timer.
- 11 Ifølge den forelæggende ret kan den tjeneste, der består i at håndtere bagage, på den ene side anses for at være et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse som omhandlet i Domstolens praksis, for så vidt som den direkte tjener til, at det pågældende luftfartsselskab kan levere den transportydelse, som passagererne har krav på, uafhængigt af, om det påhviler lufthavnsoperatøren at udføre denne tjeneste. På den anden side kan det netop følge af den omstændighed, at den nævnte tjeneste udføres af denne operatør og ikke af luftfartsselskabet selv eller af en tjenesteudbyder, som denne har udpeget, at manglen på personale til bagagehåndtering skal anses for at udgøre en »udefra kommende årsag«, der ligger uden for det nævnte luftfartsselskabs kontrol og har påvirket dennes sædvanlige aktivitetsudøvelse, hvilket begrundes, at luftfartsselskabet fritages for sin forpligtelse til at betale kompensation. Den forelæggende ret har således præciseret, at denne tjeneste i Tyskland i princippet varetages af en lufthavnsvirksomhed, selv om det følger af tysk lovgivning, at brugere af en lufthavn desuden enten selv kan udføre ground handling-ydelser eller lade dem udføre af en leverandør efter eget valg.
- 12 På denne baggrund har Landgericht Köln (den regionale appeldomstol i Köln) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Skal artikel 5, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at der i tilfælde af, at en lufthavnsoperatør eller en virksomhed, som lufthavnsoperatøren har engageret til at forestå bagagehåndtering, mangler personale, er tale om en usædvanlig omstændighed som omhandlet i denne bestemmelse, der ligger uden for den faktiske kontrol for og påvirker den sædvanlige aktivitetsudøvelse i det luftfartsselskab, der benytter sig af denne tjeneste fra lufthavnsoperatøren/den virksomhed, som denne har engageret, eller skal den bagagehåndtering, som lufthavnsoperatøren/en af denne engageret virksomhed har ansvaret for, og manglen på personale til bagagehåndtering hos en af disse anses for et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, således at en fritagelse fra pligten til at betale kompensation i henhold til [den nævnte bestemmelse] kun er mulig, hvis manglen på personale skyldes en usædvanlig omstændighed som omhandlet i [den samme] bestemmelse?«

Formaliteten vedrørende anmodningen om præjudiciel afgørelse

- 13 Flightright har gjort gældende, at anmodningen om præjudiciel afgørelse ikke kan antages til realitetsbehandling, da den ikke indeholder de oplysninger, der er nødvendige for at besvare det præjudicielle spørgsmål, nemlig om TAS udøver kontrol over den operatør af Köln/Bonn-lufthavnen, der er ansvarlig for at laste bagage om bord på fly, som følge af det kontraktlige forhold mellem dem.
- 14 Det skal bemærkes, at det følger af Domstolens faste praksis, at det udelukkende tilkommer den nationale ret, for hvilken en tvist er indbragt, og som har ansvaret for den retlige afgørelse, som skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere, såvel om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, den forelægger Domstolen, hvilke spørgsmål er omfattet af en formodning for at være relevante. Når de forelagte spørgsmål vedrører fortolkningen eller gyldigheden af en EU-retlig regel, er Domstolen derfor principielt forpligtet til at træffe afgørelse, medmindre det klart fremgår, at den ønskede fortolkning savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, såfremt problemet er af hypotetisk karakter, eller såfremt Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan foretage en hensigtsmæssig besvarelse af disse spørgsmål (dom af 22.2.2024, Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, præmis 35).
- 15 Selv om det i den foreliggende sag er korrekt, at den forelæggende ret i sin anmodning om præjudiciel afgørelse ikke har præciseret, om TAS udøver en effektiv kontrol med operatøren af Köln/Bonn-lufthavnen, er dette imidlertid ikke til hinder for, at Domstolen kan give et brugbart svar på det præjudicielle spørgsmål under hensyntagen til disse to muligheder.
- 16 Det følger heraf, at anmodningen om præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling.

Det præjudicielle spørgsmål

- 17 Den forelæggende ret ønsker med sit spørgsmål nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at den omstændighed, at der er mangel på personale hos den lufthavnsoperatør, som er ansvarlig for at laste bagage om bord på et fly, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse.
- 18 Det skal i denne henseende først og fremmest bemærkes, at artikel 5 og 7 i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med ligebehandlingsprincippet, skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange dels kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange med henblik på anvendelsen af retten til kompensation i denne forordnings artikel 7, stk. 1, dels kan påberåbe sig denne ret til kompensation, når de som følge af en sådan forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet (dom af 25.1.2024, Laudamotion og Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).
- 19 I henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 skal passagerer, der udsættes for, at en flyafgang ved ankomsten til sit endelige bestemmelsessted forsinkes med tre timer eller mere, således have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med denne forordnings artikel 7, stk. 1, medmindre de på forhånd har fået meddelelse om denne forsinkelse inden for de frister, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii).

- 20 Imidlertid giver en sådan forsinkelse ikke passagererne ret til kompensation, hvis det transporterende luftfartsselskabet kan godtgøre, at den lange forsinkelse skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 (dom af 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines (Fejl i brændstofforsyningssystem), C-308/21, EU:C:2022:533, præmis 19 og den deri nævnte retspraksis).
- 21 Ifølge Domstolens faste praksis betegner begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, idet disse to betingelser er kumulative, og spørgsmålet om, hvorvidt de er blevet overholdt, skal bedømmes fra sag til sag (dom af 11.5.2023, TAP Portugal (Andenpilotens død), C-156/22 – C-158/22, EU:C:2023:393, præmis 18 og den deri nævnte retspraksis).
- 22 Selv om den forsinkelse på mere end tre timer, der blev konstateret ved den omhandlede flyvnings ankomst, skyldtes flere grunde, vedrører det præjudicielle spørgsmål i det foreliggende tilfælde alene den forsinkelse, der skyldtes, at der ikke var tilstrækkeligt personale hos den lufthavnsoperatør, der havde ansvaret for bagagehåndteringen.
- 23 Hvad for det første angår betingelsen om, at den pågældende begivenhed på grund af sin karakter eller oprindelse udgør en begivenhed, der er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, har Domstolen med hensyn til den handling, der består i at forsyne et fly med brændstof, fastslået, at selv om en sådan handling i princippet henhører under det transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, kan et problem, som opstår i forbindelse med den nævnte handling, der skyldes en omfattende fejl i det brændstofforsyningssystem, som lufthavnen forvalter, opfylde denne betingelse, idet en sådan begivenhed ikke kan anses for at være uløseligt forbundet med funktionsmåden for det luftfartøj, der har gennemført en forsinket flyvning (jf. i denne retning dom af 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines (Fejl i brændstofforsyningssystem), C-308/21, EU:C:2022:533, præmis 22 og 23).
- 24 Det tilkommer den forelæggende ret i lyset af omstændighederne i hovedsagen at vurdere, om de fejl, der er konstateret i forbindelse med bagagehåndteringen, i det foreliggende tilfælde skal anses for omfattende i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i den retspraksis, der er nævnt i den foregående præmis. Hvis dette var tilfældet, ville sådanne fejl således ikke på grund af deres karakter eller oprindelse kunne anses for at udgøre en begivenhed, der er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.
- 25 Hvad for det andet angår betingelsen om, at den pågældende begivenhed skal ligge uden for det pågældende transporterende luftfartsselskabs faktiske kontrol, skal det erindres, at begivenheder, hvis oprindelse er »intern«, skal adskilles fra dem, hvis oprindelse er »ekstern« for det transporterende luftfartsselskab. Under dette begreb som sådanne »eksterne« begivenheder henhører sådanne begivenheder, som følger af luftfartsselskabets aktivitet og af eksterne omstændigheder, som i praksis er mere eller mindre hyppige, men som luftfartsselskabet ikke har kontrol over, fordi deres oprindelse udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed eller af handlinger foretaget af en tredjemand, såsom et andet luftfartsselskab eller en offentlig eller privat aktør, der griber ind i luftfarts- eller lufthavnsaktiviteten. Dette er navnlig tilfældet, når en

lufthavns brændstofforsyningssystem, der forvaltes af lufthavnsoperatøren eller af en tredjemand, rammes af en omfattende fejl (jf. i denne retning dom af 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines (Fejl i brændstofforsyningssystem), C-308/21, EU:C:2022:533, præmis 25 og 26).

- 26 I denne sag har den forelæggende ret præciseret, at lastningen af bagage om bord på TAS' fly blev forsinket som følge af, at lufthavnsoperatøren i Köln/Bonn-lufthavn ikke havde tilstrækkeligt personale til udføre dette arbejde.
- 27 Det tilkommer denne ret, henset til omstændighederne i hovedsagen, at vurdere, om de konstaterede fejl i forbindelse med bagagehåndteringen i Köln/Bonn-lufthavn lå uden for TAS' kontrol. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at dette navnlig ikke vil være tilfældet, hvis TAS havde beføjelse til at udøve en effektiv kontrol med lufthavnsoperatøren.
- 28 Såfremt den forelæggende ret finder, at den lange forsinkelse af den omhandlede flyvning faktisk skyldtes usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, tilkommer det denne ret, på baggrund af alle omstændighederne i hovedsagen og de beviser, som det pågældende luftfartsselskab har fremlagt, at vurdere, om dette selskab har påvist, at disse omstændigheder ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, var blevet truffet, og at selskabet har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger med henblik på at undgå følgerne heraf, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden i lyset af dens kapacitet på det pågældende tidspunkt (jf. i denne retning dom af 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines (Fejl i brændstofforsyningssystem), C-308/21, EU:C:2022:533, præmis 27).
- 29 Det skal i denne forbindelse fastslås, at det nævnte luftfartsselskab ville have været i stand til at undgå den konstaterede forsinkelse i forbindelse med bagagehåndteringen, hvis det f.eks. havde været muligt for selskabet til dette formål at benytte sig af tjenester fra en anden tjenesteudbyder, som havde tilstrækkelig kapacitet til at udføre disse tjenester uden forsinkelse, på det tidspunkt, hvor luftfartsselskabet vidste eller burde have vidst, at lufthavnsoperatøren ikke havde en sådan kapacitet.
- 30 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at den omstændighed, at der er mangel på personale hos den lufthavnsoperatør, som er ansvarlig for at laste bagagehåndtering om bord på fly, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse. For at blive fritaget for forpligtelsen til at udbetale kompensation til passagerer i henhold til denne forordnings artikel 7 er det luftfartsselskab, hvis flyvning er berørt af en lang forsinkelse som følge af en sådan usædvanlig omstændighed, imidlertid forpligtet til at godtgøre, at denne omstændighed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at luftfartsselskabet traf de i forhold til situationen passende foranstaltninger med henblik på at undgå følgerne heraf.

Sagsomkostninger

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

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

Artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91

skal fortolkes således, at

den omstændighed, at der er mangel på personale hos den lufthavnsoperatør, som er ansvarlig for at laste bagage om bord på fly, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse. For at blive fritaget for forpligtelsen til at udbetale kompensation til passagerer i henhold til denne forordnings artikel 7 er det luftfartsselskab, hvis flyvning er berørt af en lang forsinkelse som følge af en sådan usædvanlig omstændighed, imidlertid forpligtet til at godtgøre, at denne omstændighed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at luftfartsselskabet traf de i forhold til situationen passende foranstaltninger med henblik på at undgå følgerne heraf.

Underskrifter