



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS KENDELSE (Femte Afdeling)

14. november 2014*

»Præjudiciel forelæggelse — procesreglementet — artikel 99 — luftbefordring — forordning (EF) nr. 261/2004 — lang forsinkelse — passagerernes ret til kompensation — betingelserne for, at et transporterende luftfartsselskabs er fritaget for kompensationsforpligtelsen — begrebet »usædvanlige omstændigheder« — fly, der blev beskadiget af en mobil boardingtrappe under en tidligere flyvning«

I sag C-394/14,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Amtsgericht Rüsselsheim (Tyskland) ved afgørelse af 12. august 2014, indgået til Domstolen den 18. august 2014, i sagen:

Sandy Siewert,

Emma Siewert,

Nele Siewert

mod

Condor Flugdienst GmbH,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling)

sammensat af afdelingsformanden, T. von Danwitz, og dommerne C. Vajda, A. Rosas, E. Juhász og D. Šváby (refererende dommer),

generaladvokat: E. Sharpston

justitssekretær: A. Calot Escobar,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet at træffe afgørelse ved begrundet kendelse i henhold til artikel 99 i Domstolens procesreglement,

afsagt følgende

* Processprog: tysk.

Kendelse

- 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 L 46, s. 1).
- 2 Anmodningen er blevet indgivet under en sag mellem Condor Flugdienst GmbH (herefter »Condor«), der er et transporterende luftfartsselskab, og Sandy, Emma og Nele Siewert (herefter »Siewert m.fl.«) vedrørende Condors afslag på at give sidstnævnte kompensation for deres flyvning, som blev væsentligt forsinket.

Retsforskrifter

- 3 Følgende fremgår af 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004:

»(14)

Ligesom under Montrealkonventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

(15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«

- 4 Forordningens artikel 5 bestemmer:

»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.

[...]«

- 5 Forordningens artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer i stk. 1:

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

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

[...]«

6 Forordningens artikel 13 har følgende ordlyd:

»Når et transporterende luftfartsselskab udbetaler kompensation eller opfylder de andre forpligtelser i henhold til denne forordning, må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser luftfartsselskabets ret til at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse. Navnlig begrænser denne forordning på ingen måde det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse erstatningskrav over for en rejsearrangør eller andre personer, som det transporterende luftfartsselskab har kontrakt med. Tilsvarende må bestemmelserne i denne forordning ikke fortolkes således, at de begrænser den ret, som en rejsearrangør eller tredjemand, der ikke er passager, med hvem det transporterende luftfartsselskab har kontrakt, har til at rejse erstatningskrav over for eller kræve kompensation af det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med den lovgivning, der finder anvendelse.«

De faktiske omstændigheder i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

- 7 Sagsøgerne i hovedsagen havde hos Condor bestilt billetter til en flyafgang fra Antalya (Tyrkiet) til Frankfurt am Main.
- 8 Denne flyvning blev gennemført den 3. oktober 2011 med en forsinkelse ved ankomsten på seks timer og 30 minutter.
- 9 Som begrundelse for ikke at imødekomme de krav på kompensation, som Siewert m.fl. har rejst på grundlag af Domstolens retspraksis, sammenholdt med artikel 5, stk. 3, og artikel 7, i forordning nr. 261/2004, har Condor gjort gældende, at forsinkelsen skyldtes de skader, som flyet dagen forinden havde fået i Stuttgart lufthavn inden gennemførslen af den omhandlede flyvning. Flyet var blevet påkørt af en mobil boardingtrappe, hvorved den ene vinge blev påført en strukturel skade, og flyet måtte erstattes. Der er derfor tale om »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, således at Condor ikke er forpligtet til at yde kompensation.
- 10 Den forelæggende ret har rejst tvivl om, hvorvidt de »usædvanlige omstændigheder«, som medfører bortfald af det omhandlede luftfartsselskabs kompensationsforpligtelse i medfør af artikel 5, stk. 3, og artikel 7 i forordning nr. 261/2004, direkte skal vedrøre den omtvistede flyvning, eller om disse omstændigheder ligeledes kan følge af tidligere flyvninger foretaget af det fly, der skal gennemføre den omtvistede flyvning.
- 11 På denne baggrund har Amtsgericht Rüsselsheim besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Skal den usædvanlige omstændighed, der henvises til i [...] artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004] direkte vedrøre den reservede flyvning?
 - 2) Såfremt usædvanlige omstændigheder, der indtræffer ved tidligere flyvninger, ligeledes er relevante for en senere flyafgang, spørges: Skal de forholdsregler, som det transporterende luftfartsselskab skal træffe i medfør af [...] artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004] kun vedrøre afværgelsen af den usædvanlige omstændighed, eller skal de også vedrøre imødegåelse af en længere forsinkelse?
 - 3) Skal indgreb fra tredjemænd, der handler på eget ansvar, og som er blevet overdraget opgaver, der henhører under et luftfartsselskabs drift, anses for usædvanlige omstændigheder som omhandlet i [...] artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004]?

- 4) Såfremt det tredje spørgsmål besvares bekræftende: Er det ved bedømmelsen afgørende, hvem (flyselskabet, lufthavnsoperatøren osv.) der har bemyndiget tredjemanden?»

Om de præjudicielle spørgsmål

- 12 Det følger af artikel 99 i Domstolens procesreglement, at såfremt besvarelsen af et præjudicielt spørgsmål klart kan udledes af retspraksis, eller såfremt besvarelsen af det præjudicielle spørgsmål ikke giver anledning til nogen rimelig tvivl, kan Domstolen til enhver tid på forslag fra den refererende dommer og efter at have hørt generaladvokaten beslutte at træffe afgørelse ved begrundet kendelse.
- 13 Denne bestemmelse skal bringes i anvendelse i forbindelse med den foreliggende anmodning om præjudiciel afgørelse.

Om det tredje og det fjerde spørgsmål

- 14 Med det tredje og det fjerde spørgsmål, som skal behandles først, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en begivenhed, såsom et sammenstød mellem en lufthavns mobile boardingtrappe og et fly, skal kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed«, der fritager det transporterende luftfartsselskab for forpligtelsen til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en lang forsinkelse på en flyvning, der foretages af dette fly.
- 15 Indledningsvis bemærkes, at for så vidt angår flyaflysninger og lange forsinkelser, dvs. tre timer eller længere, har EU-lovgiver haft til hensigt at fastlægge forpligtelserne for luftfartsselskaberne i artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning domme Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 39, og McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 37).
- 16 Det fremgår af 14. og 15. betragtning til forordningen samt af dennes artikel 5, stk. 3, som udgør en undtagelse fra bestemmelserne i artikel 5, stk. 1, at luftfartsselskabet således er fritaget for sin forpligtelse til at yde passagerer kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, 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, dvs. omstændigheder, som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol (dom McDonagh, EU:C:2013:43, præmis 38 og den deri nævnte retspraksis).
- 17 Hvad angår denne undtagelse til princippet om kompensation til passagerer skal nævnte artikel 5, stk. 3, fortolkes strengt (dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 20). Det er derudover ikke alle usædvanlige omstændigheder, der medfører en fritagelse, og det påhviler det transporterende luftfartsselskab, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, tillige at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for (dom Eglitis og Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, præmis 25).
- 18 Hvad nærmere angår tekniske problemer ved et luftfartøj har Domstolen fastslået, at selv om sådanne tekniske problemer kan anses for at udgøre sådanne omstændigheder, forholder det sig ikke desto mindre således, at omstændighederne ved en sådan begivenhed kun kan kvalificeres som »usædvanlige« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de vedrører en begivenhed, som i lighed med de begivenheder, der er opregnet i 14. betragtning til forordningen, ikke

er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejls karakter eller oprindelse (dom Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, præmis 23).

- 19 Hvad imidlertid angår et teknisk problem, der er opstået som følge af et sammenstød mellem en lufthavns mobile boardingtrappe og et fly, bemærkes, at sådanne mobile trapper eller ramper nødvendigvis må anvendes i forbindelse med lufttransport af passagerer, eftersom de gør det muligt for disse at stige ind og ud af flyet, således at de transporterende luftfartsselskaber på regelmæssig basis befinder sig i situationer, der opstår som følge af anvendelsen af sådanne mobile trapper. Under disse omstændigheder skal et sammenstød mellem et fly og en sådan mobil trappe anses for en begivenhed, der indtræffer som et led i det transporterende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse. Der er endvidere intet, der tyder på, at skaden på det fly, der skulle foretage den omtvistede flyvning, skyldtes udefrakommende handlinger i forhold til en lufthavns normale tjenester, såsom sabotage- eller terrorhandling, som ifølge Domstolens praksis (jf. dom Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, præmis 26) er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder«, hvilket Condor skulle have godtgjort for den forelæggende ret i henhold til den retspraksis, der er nævnt i denne kendelses præmis 17.
- 20 En sådan begivenhed kan derfor ikke kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed«, der fritager det transporterende luftfartsselskab for dets forpligtelse til at yde passagerer kompensation i tilfælde af en flyvnings lange forsinkelse.
- 21 Det bemærkes desuden, at de forpligtelser, der følger af forordning nr. 261/2004, ikke begrænser luftfartsselskabernes ret til at søge erstatning hos enhver person, som har forårsaget forsinkelsen, herunder tredjemand, således som det følger af forordningens artikel 13 (dom Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, præmis 44 og den deri nævnte retspraksis).
- 22 Henset til det ovenstående skal det tredje og det fjerde spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en begivenhed, såsom det i hovedsagen omhandlede sammenstød mellem en lufthavns mobile boardingtrappe og et fly, ikke kan kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed«, der fritager det transporterende luftfartsselskab for forpligtelsen til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en lang forsinkelse på en flyvning, der foretages af dette fly.
- 23 Henset til besvarelsen af det tredje og det fjerde spørgsmål er det ufornuddent at besvare de øvrige spørgsmål.

Sagens omkostninger

- 24 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 sagens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Femte 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 en begivenhed, såsom det i hovedsagen omhandlede sammenstød mellem en lufthavns mobile boardingtrappe og et fly, ikke kan kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed«, der fritager det transporterende luftfartsselskab for forpligtelsen til at betale kompensation til passagerer i tilfælde af en lang forsinkelse på en flyvning, der foretages af dette fly.

Underskrifter