



## Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

7. juli 2022 \*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – kompensation og bistand til luftfartspassagerer – aflysninger og lange forsinkelser – artikel 5, stk. 3 – fritagelse for forpligtelsen til at betale kompensation – usædvanlige omstændigheder – omfattende fejl i brændstofforsyningen til fly i lufthavnen«

I sag C-308/21,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (ret i første instans, Azorerne, fjerde afdeling for civile sager, Portugal) ved afgørelse af 25. januar 2021, indgået til Domstolen den 14. maj 2021, i sagen

**KU,**

**OP,**

**GC**

mod

**SATA International – Azores Airlines SA,**

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, N. Jääskinen, formanden for Tredje Afdeling, K. Jürimäe (refererende dommer) og dommer N. Piçarra,

generaladvokat: N. Emiliou,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

\* Processprog: portugisisk.

efter at der er afgivet indlæg af:

- den portugisiske regering ved P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz og P. Pisco Santos, som befuldmægtigede,
- den tyske regering ved J. Möller, J. Heitz og M. Hellmann, som befuldmægtigede,
- Europa-Kommissionen ved L. Santiago de Albuquerque og K. Simonsson, 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 Denne anmodning er blevet indgivet i forbindelse med en tvist mellem KU, OP og GC på den ene side og SATA International – Azores Airlines SA (herefter »SATA International«) på den anden side vedrørende passagerernes ret til kompensation i henhold til denne forordning som følge af en omfattende fejl i en lufthavns brændstofforsyningssystem, der medførte en forsinkelse af flyafgangen på mere end tre timer eller aflysning af flyafgangen.

### Retsforskrifter

- 3 1., 14. og 15. betragtning til direktiv 261/2004 har følgende ordlyd:
  - »(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 [konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, indgået i Montreal den 28. maj 1999, undertegnet af Det Europæiske Fællesskab den 9. december 1999, godkendt på dettes vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 2001, L 194, s. 38),] 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 Denne forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer:

»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.

[...]«

5 Forordningens artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« har følgende ordlyd:

»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.

[...]«

## Twisten i hovedsagen og det præjudicielle spørgsmål

- 6 GC havde købt en billet til flyafgang S4321, der blev foretaget af SATA International den 10. maj 2017, med afgang fra Lissabon (Portugal) kl. 12.50 og med ankomst i lufthavnen i Ponta Delgada (Azorerne, Portugal) kl. 14.15 (lokal tid). GC ankom til sit bestemmelsessted kl. 19.30, dvs. med en forsinkelse på 5 timer og 15 minutter i forhold til den oprindeligt planlagte ankomsttid.
- 7 KU havde reserveret en direkte tilsluttet flyforbindelse, der gjorde det muligt for denne at rejse fra Lissabon til Santa Maria (Azorerne, Portugal) via Ponta Delgada den 10. maj 2017. Denne direkte tilsluttede flyforbindelse, som gav anledning til en samlet reservation, bestod af to flyvninger, der blev udført af SATA International, nemlig flyafgang S4321 og flyafgang SP107, som havde planlagt afgang samme dag til kl. 18.45 (lokal tid). På grund af forsinkelsen af flyafgangen S4321 kunne KU ikke boarde flyafgang SP107 til Santa Maria.
- 8 OP havde købt en billet til flyafgang S4142, der blev foretaget af SATA International den 10. maj 2017, med afgang fra Pico (Azorerne, Portugal) kl. 17.35 og med ankomst i Lissabon kl. 21.05 (lokal tid). Da flyafgangen S4142 blev aflyst, blev OP den 10. maj 2017 omdirigeret til flyafgangen S4136 fra Terceira (Azorerne, Portugal) kl. 21.25 til Lissabon.
- 9 Forsinkelsen af flyafgang S4321 og aflysningen af flyafgang S4142 blev forårsaget af en pludselig og uforudset fejl i brændstofforsyningssystemet i Lissabon lufthavn, der fandt sted den 10. maj 2017 fra kl. 13.19.
- 10 Denne fejl, som medførte en omorganisering af samtlige flyoperationer fra denne lufthavns platform, gjorde det nødvendigt at benytte brændstoflagrene i de nærliggende lufthavne.
- 11 GC, KU og OP har hver især på grundlag af forordning nr. 261/2004 indgivet en klage til SATA International med krav om kompensation for det tab, som de har lidt, og som for de to førstnævnte skyldtes en forsinkelse på mere end tre timer og for den sidstnævnte en aflysning af flyafgangen, som ligeledes medførte en forsinkelse på mere end tre timer ved ankomsten. SATA International afslog disse klager med den begrundelse, at disse forsinkelser ikke kunne tilregnes SATA International, men skyldtes, at lufthavnens brændstofpåfyldningssystem svigtede, hvilket i øvrigt var uforudset og uventet.
- 12 Sagsøgerne i hovedsagen anlagde derfor sag ved Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (ret i første instans, Azorerne, fjerde afdeling for civile sager, Portugal). Denne retsinstans ønsker oplyst, om denne fejl udgør en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvilket ville medføre, at SATA International fritages for ethvert ansvar. Den forelæggende ret ønsker navnlig oplyst, hvorledes begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse skal fortolkes, når forsinkelsen på mere end tre timer eller aflysningen af en flyafgang, som i det foreliggende tilfælde, skyldes en fejl i brændstofforsyningen i afgangslufthavnen for de pågældende flyafgange eller fly, og når denne lufthavn er ansvarlig for forvaltningen af brændstofforsyningssystemet.

- 13 Den forelæggende ret ønsker under henvisning til Domstolens praksis oplyst, om en situation som den, der er beskrevet i den foregående præmis, er omfattet af begrebet »usædvanlig omstændighed« eller skal anses for at være en del af det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, således at dette luftfartsselskab ikke kan unddrage sig sin forpligtelse til at udbetale kompensation i en sådan situation.
- 14 På denne baggrund har Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (ret i første instans, Azorerne, fjerde afdeling for civile sager) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

»Udgør en forsinkelse på tre timer eller mere eller en aflysning af en flyafgang på grund af en fejl i brændstofforsyningen i afgangslufthavnen, når denne lufthavn er ansvarlig for forvaltningen af brændstoffsyste­met, en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i og med henblik på artikel 5, stk. 3, i [forordning nr. 261/2004]?«

### Om det præjudicielle spørgsmål

- 15 Med sit spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at når afgangslufthavnen for de pågældende flyafgange eller fly er ansvarlig for forvaltningen af brændstofforsyningssystemet for luftfartøjer, kan en omfattende fejl i brændstofforsyningen anses for en »usædvanlig omstændighed« i denne bestemmelses forstand.
- 16 Indledningsvis bemærkes, at artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, fastsætter, at hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer 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 aflysning under overholdelse af de frister, der er fastsat i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), nr. i)-iii).
- 17 Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. og 15. betragtning til denne forordning, fritager imidlertid det transporterende luftfartsselskab fra denne kompensationsforpligtelse, 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.
- 18 I tilfælde, hvor sådanne omstændigheder opstår, har Domstolen fastslået, at det påhviler det transporterende luftfartsselskab at godtgøre, at det har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, med henblik på at undgå, at dette fører til aflysning af den pågældende flyafgang. Det kan dog ikke kræves, at luftfartsselskabet anvender foranstaltninger, der ville være urimeligt belastende for virksomheden på det pågældende tidspunkt (dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 22 og den deri nævnte retspraksis).
- 19 Desuden har Domstolen ligeledes fastslået, at passagerer, der er udsat for lange forsinkelser, dvs. på tre timer eller mere, har ret til kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 60 og 61, og af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 34 og 40). Imidlertid giver en sådan forsinkelse ikke passagererne ret til kompensation, hvis 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, dvs. omstændigheder, som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 69, og af 23.10.2012, Nelson m.fl., C-581/10 og C-629/10, EU:C:2012:657, præmis 40).

- 20 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 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).
- 21 Det skal derfor i det foreliggende tilfælde for det første afgøres, om en omfattende fejl i brændstofforsyningen på grund af sin karakter eller oprindelse kan udgøre en begivenhed, der ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, når afgangslufthavnen for de pågældende flyafgange eller det pågældende fly er ansvarlig for forvaltningen af brændstofforsyningssystemet.
- 22 Da brændstoffet er uundværligt for luftbefordring af passagerer, henhører forsyningen af brændstof således i princippet under luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. En teknisk fejl, der opstår i forbindelse med en forsyningsoperation, der udføres i samarbejde med det pågældende luftfartsselskabs personale, kan også udgøre en begivenhed, der er et led i den sædvanlige udøvelse af denne aktivitet (jf. analogt dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 30).
- 23 Når dette problem med forsyning af brændstof derimod skyldes en omfattende fejl ved det forsyningssystem, som lufthavnen forvalter, må der sondres mellem dette problem og den situation, der er omhandlet i denne doms foregående præmis, idet en sådan begivenhed ikke kan sidestilles med et teknisk problem, der i sagens natur er begrænset til et enkelt luftfartøj. Nævnte forsyningsproblem kan derfor ikke anses for at være uløseligt forbundet med funktionsmåden for det luftfartøj, der skulle have varetaget den aflyste eller forsinkede flyafgang (jf. analogt dom af 26.6.2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, præmis 18). Denne begivenhed kan derfor ikke på grund af sin karakter eller oprindelse udgøre en begivenhed, der er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.
- 24 Da de to betingelser, der udgør begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, er kumulative, skal det for det andet afgøres, om den nævnte begivenhed fuldstændig ligger uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol.
- 25 I denne henseende fremgår det af Domstolens praksis vedrørende begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at begivenheder, hvis oprindelse er »intern«, skal adskilles fra dem, hvis oprindelse er »ekstern« for det transporterende luftfartsselskab (dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 39). 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 (dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 40 og 41).

- 26 Når en lufthavns brændstofforsyningssystem forvaltes af denne eller en tredjemand, skal den omfattende fejl i brændstofforsyningen således anses for en begivenhed, hvis oprindelse er »ekstern« for det transporterende luftfartsselskab, og som derfor ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.
- 27 Når dette er sagt, og således som det fremgår af denne doms præmis 17-19, skal det luftfartsselskab, hvis flyafgang er blevet genstand for en lang forsinkelse eller er blevet aflyst som følge af en usædvanlig omstændighed som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. og 15. betragtning til denne forordning, for at undgå sin forpligtelse til at betale kompensation, kunne godtgøre, at denne omstændighed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at det traf de i forhold til situationen passende foranstaltninger med henblik på at undgå følgerne heraf, tilkommer det den forelæggende ret at vurdere, på baggrund af alle omstændighederne i hovedsagen og de beviser, som det pågældende luftfartsselskab har fremlagt, om dette selskab har truffet sådanne foranstaltninger, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden i lyset af dets kapacitet på det pågældende tidspunkt, navnlig ved at anvende alle til rådighed stående, for at sikre en omlægning af rejsen, der er rimelig, tilfredsstillende og sker ved førstgivne lejlighed, for de passagerer, der er berørt af en lang forsinkelse eller en aflysning af en flyafgang, navnlig i overensstemmelse med målsætningen om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, der er omhandlet i 1. betragtning til nævnte forordning (jf. i denne retning kendelse af 30.3.2022, Orbest, C-659/21, ikke trykt i Sml., EU:C:2022:254, præmis 26).
- 28 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 når afgangslufthavnen for de pågældende flyafgange eller fly er ansvarlig for forvaltningen af brændstofforsyningssystemet for luftfartøjer, kan en omfattende fejl i brændstofforsyningen anses for en »usædvanlig omstændighed« i denne bestemmelses forstand.

### Sagsomkostninger

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

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende 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 når afgangslufthavnen for de pågældende flyafgange eller fly er ansvarlig for forvaltningen af brændstofforsyningssystemet for luftfartøjer, kan en omfattende fejl i brændstofforsyningen anses for en »usædvanlig omstændighed« i denne bestemmelses forstand.**

Underskrifter