

Mål C-127/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

5 mars 2020

Hänskjutande domstol:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polen)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

18 februari 2020

Sökande:

D. Spółka Akcyjna

Svarande:

W. Zrt

[utelämnas]

Beslut

Den 18 februari 2020

Sąd Rejonowy w Gliwicach - VII Wydział Gospodarczy, [utelämnas]
(distriktsdomstolen i Gliwice - handelsavdelning VII)

[utelämnas]

efter förhandlingen den 18 februari 2020 i Gliwice

bakom stängda dörrar,

angående talan som väckts av D. Spółka Akcyjna (nedan kallad Spółka Akcyjna),
med säte i W.

mot W. Zrt. med säte i B. (Ungern)

angående fordran

beslutar följande:

Följande tolkningsfråga hänskjuts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande:

Ska artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1) tolkas så, att ett lufttrafikföretag, vars flygplan har kolliderat med en fågel, är skyldigt - inom ramen för de rimliga åtgärder som ska vidtas - att vid planeringen av flygningar i ett rotationssystem ta hänsyn till att det finns tillräckligt med reservtid att utföra obligatoriska säkerhetskontroller?

Om denna fråga besvaras nekande:

Ska artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1) tolkas så, att ett lufttrafikföretag, vars flygplan har kolliderat med en fågel, är skyldigt - inom ramen för de rimliga åtgärder som ska vidtas - att anta ett tjänstgörings- eller bemanningsschema som innebär att en besättning är i beredskap för att utföra flygverksamhet direkt efter det att de obligatoriska säkerhetskontrollerna utförts, oberoende av begränsningar vad gäller flygtjänst och flygtjänstgöringstid samt krav på vila enligt bilaga III till kommissionens (EU) förordning nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 [Orig. s. 2] om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift (EUT L 296, 2012, s. 1)?

[utelämnas]

[Orig. s. 3] SKÄL

SAKEN OCH DE RELEVANTA OMSTÄNDIGHETERNA

1. Käranden - D. Spółka Akcyjna, med säte i W (tidigare: P. Spółka Akcyjna, med säte i W. - väckte talan och yrkade att svaranden - W. Zrt., med säte i B. (tidigare: Wizz Air Hungary Lrégiközlekedési Kft., Budapest) - skulle förpliktas att till käranden betala 250,00 euro, jämte lagstadgad ränta, som ersättning för en försenad flygning, ett krav som förvärvats genom ett avtal om överlåtelse av fordringar av en passagerare på flyg W6 1752 som utfördes av svaranden, som är ett lufttrafikföretag.
2. Det följer av de obestridda faktiska omständigheterna att den ursprungliga borgenären - B.K. - ingick ett lufttransportavtal med W. i enlighet med vilket detta företag den 4 oktober 2017 utförde en flygning på sträckan Turku-Gdańsk

(flygnummer: W6 1752, sträckan: TKU-GDN). Avgången försenades med mer än 10 timmar i förhållande till den tidtabellsenliga avgångstiden (STD).

3. Den ursprungliga orsaken till förseningen var att den flygmaskin som var avsedd för flygningen (registreringsnummer: HA-LXX) hade kolliderat med en fågel. Flygplanet användes av lufttrafikföretaget för flygningar i ett rotationssystem. Kollisionen med fågeln ägde rum under flygning W6 1751 (sträckan: GDN-TKU) omedelbart före flygning W6 1752, vilken redan beskrivits. I lufttrafikföretagets rotationssystem angavs 35 minuter som tillräckligt lång tid mellan flygning nr W6 1751 och flygning nr W6 1752 för att förbereda flygmaskinen för nästa flygning (TAT – turn-around time), det vill säga tidsskillnaden mellan den planerade ankomsttiden för flygning W6 1751 (09:30 UTC) och den planerade avgångstiden för W6 1751 (10:05 UTC).
4. Kollisionen med fågeln gjorde det nödvändigt att utföra en säkerhetskontroll (teknisk inspektion) i syfte att upptäcka eventuella skador på flygplanet och säkerställa att det, trots kollisionen, i tekniskt hänseende var i skick att genomföra nästa flygning. Under den försening som orsakades av fågelkollisionen och den efterföljande tekniska inspektionen av flygplanet, uppnådde flygplanet besättning den tillåtna flygtjänstgöringstiden. Innan de fick återuppta tjänstgöringen var de tvungna att ha en viloperiod på 10 timmar. Under viloperioden genomgick flygplanet inspektionen och förklarades i tekniskt hänseende vara i skick att genomföra flygningen. Först efter viloperiodens utgång genomfördes den försenade flygningen.
5. Svarandeföretaget har bestritt grunden för ansvar och bland annat gjort gällande att den försenade flygningen berodde på extraordinära omständigheter som företaget inte hade kunnat undvika även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Tvisten mellan parterna var i detta avseende inriktad [Orig. s. 4] på bedömningen av huruvida de rimliga åtgärder som lufttrafikföretaget ska vidta för att förhindra uppkomsten eller följderna av extraordinära omständigheter kan inbegripa förväntade potentiella händelser som är möjliga att förutse och följdenliga anpassningar av flygoperatörens normala verksamhet.

RELEVANTA BESTÄMMELSER I NATIONELL RÄTT OCH I UNIONSRÄTTEN

6. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (EUT L 46, 2004, s. 1):

Artikel 5

Inställd flygning

1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna ...

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte ...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

Artikel 7

Rätt till kompensation

1. Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1.500 kilometer, ...

7. Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018, s. 1).

Artikel 32

Delegering av befogenheter

[Orig. s. 5] *1. När det gäller drift av luftfartyg enligt artikel 2.1 b, med undantag för obemannade luftfartyg, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 för att fastställa närmare bestämmelser med avseende på följande:*

De villkor som ska uppfyllas av de operatörer som avses i artikel 30.1 och deras flygande personal med beaktande av flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav för flygande personal.

8. Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 2012, s. 1).

ORO.FTL.100

Tillämpningsområde

I detta kapitel fastställs de krav som ska vara uppfyllda av en operatör och dennes besättningsmedlemmar när det gäller besättningsmedlemmarnas flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt kraven på vila.

ORO.FTL.105

Definitioner

Följande definitioner ska gälla i detta kapitel: ...

*(11) **tjänstgöringsperiod:** en period som startar när operatören kräver av en besättningsmedlem att han eller hon ska inställa sig för tjänstgöring eller påbörja tjänstgöring och som slutar när den personen är fri från all tjänstgöring, inklusive arbetsuppgifter efter flygningen.*

*(12) **flygtjänstperiod (FDP):** en period som börjar när en besättningsmedlem ska inställa sig för tjänstgöring, vilken kan inkludera en sektor eller en serie av sektorer, och som avslutas när luftfartyget står stilla och motorerna har stängts av, efter den sista flygningen där han eller hon har varit en tjänstgörande besättningsmedlem. ...*

*(21) **viloperiod:** en kontinuerlig, oavbruten och definierad tidsperiod, som följer på eller föregår tjänstgöring, under vilken en besättningsmedlem är fri från alla uppdrag, all beredskap och all reserv. ...*

*(25) **beredskap:** en i förväg meddelad och definierad tidsperiod under vilken operatören kräver att en besättningsmedlem ska vara tillgänglig för att ta emot ett flyguppdrag, en positionering eller annan tjänst utan föregående viloperiod.*

ORO.FTL.110

[Orig. s. 6] Operatörens skyldigheter

En operatör ska ...

b) se till att flygtjänstperioderna planeras på ett sådant sätt att besättningsmedlemmarna kan vara tillräckligt utvilade och kan arbeta med tillräckligt god säkerhet under alla förhållanden,

g) tillhandahålla tillräckligt långa viloperioder för att besättningsmedlemmarna ska kunna återhämta sig från effekterna av den föregående tjänstgöringen och vara utvilade när nästa flygtjänstperiod påbörjas,

i) planera flygningar så att de avslutas inom den tillåtna flygtjänstperioden med beaktande av den tid som krävs för förberedelser inför flygningen samt sektor- och turnaround-tider, ...

OSÄKERHET OM DET RÄTTSLIGA LÄGET OCH DESS RELEVANS FÖR LÖSNINGEN AV TVISTEN

9. I dom av den 23 oktober 2012 (förenade målen C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657) tolkade Europeiska unionens domstol artiklarna 5, 6 och 7 i förordning (EG) nr 261/2004 på så sätt att passagerare på försenade flygningar har rätt till kompensation enligt artikel 7 när de till följd av sådana flygningar drabbas av en försening på tre timmar eller mer, det vill säga när de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget.
10. I flera på varandra följande domar i mål om förhandsavgörande har Europeiska unionens domstol bekräftat att ett lufttrafikföretag kan undslippa sitt ansvar om det kan visa att det tekniska problemet med flygplanet är en följd av händelser som till sin art eller sitt ursprung inte utgör en del av lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligger utanför dess faktiska kontroll (se bland annat EU-domstolens dom av den 19 november 2009, C-402/07 och C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, och dom av den 22 december 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Det har redan preciserats att de unionsrättsliga bestämmelserna ska tolkas så, att begreppet ”extraordinära omständigheter” i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 omfattar händelser som består i en kollision mellan ett flygplan och en fågel som har krävt en teknisk inspektion av flygplanet, och detta oberoende av huruvida kollisionen faktiskt orsakade flygplanet skador (EU-domstolens dom av den 4 maj 2017, C-315/15, EU:C:2017:342). **[Orig. s. 7]**
12. I det sistnämnda målet ställde den hänskjutande domstolen flera tolkningsfrågor till EU-domstolen för att bland annat få ett svar på en osäkerhet som ofta uppkommer i rättspraxis, nämligen huruvida lufttrafikföretaget, inom ramen för de rimliga åtgärder som det måste vidta, är skyldigt att vid planeringen av sitt rotationssystem för flygningar ta hänsyn till att det finns en tillräcklig tidsreserv för att utföra de nödvändiga säkerhetskontrollerna (punkt 55 i domskälen i nämnda dom). Med hänsyn till de faktiska omständigheterna i det fallet (förseningen av flygningen orsakades av andra faktorer än planeringen av flygningarna inom ramen för rotationssystemet), var lösningen på det uppkomna problemet slutligen emellertid inte relevant för lösningen av tvisten, vilket ledde till att domstolen inte besvarade den ställda frågan (punkterna 56–57 i domskälen i nämnda domen).
13. Ovan angivna frågeställning, vilken avgränsats med tillräcklig precision av EU-domstolen (utan att för den skull slutgiltigt ha avgjorts), samt andra anknutna frågor där rättslig osäkerhet råder har på nytt kommit till uttryck i domstolarnas praxis, vilket motiverade en begäran om förhandsavgörande avseende den fråga som anges i punkt 1 i detta beslut.

14. Den hänskjutande domstolen vill få klarhet i omfattningen av den skyldighet som unionslagstiftaren har ålagt lufttrafikföretaget att i samband med extraordinära omständigheter (kollision mellan ett flygplan och en fågel) vidta åtgärder som, vid den tidpunkt då denna omständighet inträffar, motsvarar villkor som ur teknisk och ekonomisk synvinkel är godtagbara för lufttrafikföretaget. I den aktuella situationen skulle det innebära införandet av en lämplig tidsreserv i rotationssystemet för planering av flygningar, vilket gör det möjligt att genomföra en säkerhetskontroll av flygplanet efter en kollision med en fågel, utan att passagerarna riskerar att lida skada till följd av en alltför omfattande flygförsening.
15. I ett försök att se den aktuella frågeställningen i ett bredare perspektiv – vilket även framgår av den andra tolkningsfrågan – har den hänskjutande domstolen således begärt att EU-domstolen ska tolka ovannämnda unionsrättsliga bestämmelser och lämna svar på i vilken mån ett lufttrafikföretag måste beakta, vid planeringen av sin verksamhet, sekundära men förutsebara och potentiellt beräkningsbara faktorer, jämfört med oförutsebara extraordinära omständigheter som inte hade kunnat undvikas.
16. Även om tidigare uttalanden från domstolen visserligen gör det möjligt att återge de allmänna principer som är specifika för bedömningen av lufttrafikföretagets förmåga att vidta ekonomiska och tekniska åtgärder för att undvika försenade flygningar (EU-domstolens dom av den 12 maj 2011, [Orig. s. 8] C-294/10, EU:C:2011:303, och dom av den 22 december 2008, C-549/07, EU:C:2008:771), undanröjer de inte i tillräcklig mån de tvivel som kvarstår i detta avseende.
17. I det aktuella fallet är den nationella domstolen särskilt osäker vad gäller det krav som angetts i rättspraxis (men som inte närmare utvecklats) som innebär att lufttrafikföretaget ska använda all den personal som det förfogar över, utan att göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet, för att undvika en situation där de uppkomna extraordinära omständigheterna leder till alltför stora flygförseningar. Att utgå från en restriktiv tolkningsmodell – som kärenden har förordat under förfarandets gång – skulle få den omedelbara effekten att lufttrafikföretaget fråntas möjligheten att återropa flygbesättningens viloperioder såsom utgörande orsak till extraordinära omständigheter som medför att flygförseningen förvärras. Det skulle då på goda grunder kunna hävdas, att eftersom de tillåtna gränserna för tjänstgöringstid och flygtjänstgöringstid fastställs i allmänna bestämmelser, och operatören är skyldig att beakta dem vid upprättandet av tjänstgöringsschemat, är det således befogat att anse att operatören även måste tillse att det finns en personalreserv vid eventuella förseningar av dess flygningar, eftersom en flygförsening som sådan, oavsett skälet till förseningen, är möjlig att förutse vid planering och organisation av luftfartsverksamhet. Risken för att denna omständighet inte beaktas kommer då att bäras av lufttrafikföretaget. Det förefaller emellertid som om lagstiftningen även tillåter en annan rättslig ståndpunkt, vilken lagts fram av svaranden. Enligt denna ståndpunkt är lufttrafikföretaget inte skyldigt att hålla en reservbesättning i beredskap. I annat fall skulle lufttrafikföretagets skyldigheter närma sig ett krav på att

lufttrafikföretaget på varje flygplats där det bedriver lufttrafik ska upprätthålla ytterligare personal som kan ta över för besättningen på en försenad flygning, vilket under alla omständigheter skulle kunna visa sig vara otillräckligt om det vid samma tidpunkt uppstår flera försenade flygningar på en och samma ort på grund av extraordinära omständigheter.

18. Det ska påpekas att de ovannämnda tvivlen som det hänvisas till i de två tolkningsfrågorna har lösts på ett olikartat sätt i de nationella domstolarnas rättspraxis. I situationer som liknar varandra har de nationella domstolarna, även inom en enskild domstol eller till och med inom en avdelning, gjort motstridiga rättsliga bedömningar genom meddela olika avgöranden i fall som i faktiskt och rättsligt hänseende liknar varandra [utelämnas] [hänvisningar till avgöranden från polska domstolar]. **[Orig. s. 9]**
19. De anförda tvivlen och skillnaderna i rättspraxis visar att det är nödvändigt för Europeiska unionens domstol att tolka unionsrätten för att säkerställa rättssäkerheten och en enhetlig tillämpning av unionsrätten hos de nationella domstolarna i de olika medlemsstaterna i Europeiska unionen.

[utelämnas]