

Mål C-827/19

Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler

Datum för ingivande:

13 november 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Audiencia Provincial de Pontevedra

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

29 oktober 2019

Klagande:

D.A.T.A.

L.F.A.

A.M.A.G.

L.F.A.

J.G.C.

S.C.C.

A.C.V.

A.A.G.

A.C.A.

L.C.A.

N.P.B.

P.C.A.

Motpart:

Ryanair D.A.C.

Saken i det nationella målet

Överklagande från flera passagerare (nedan kallade klagandena) av den dom som meddelats av domstolen i första instans i vilken deras talan mot flygbolaget Ryanair D.A.C. (nedan kallat motparten) delvis ogillades.

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Begäran, enligt artikel 267 FEUF, om tolkning av artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004

Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

- 1 Kan den omständigheten att personalen vid ett lufttrafikföretag utövar rätten att strejka, när strejken utlysts av en fackförening och gäller krav på bättre arbetsvillkor och inte har bestämts efter ett beslut av arbetsgivaren, utan av arbetstagarnas anspråk, betraktas som en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/20[0]4, eller tvärtom som en omständighet som ingår i lufttrafikföretagets normala verksamhet?
- 2 Har lufttrafikföretaget, under sådana omständigheter som dem som är aktuella i målet, en skyldighet att vidta en rättsenlig åtgärd, inbegripet när utövandet av strejkrätten har meddelats i förväg såsom lagen föreskriver, som exempelvis att underlätta flygningar med andra företag som inte påverkas av strejken?
- 3 Har det någon betydelse för frågan om huruvida en strejk som genomförs av kabinpersonalen vid ett lufttrafikföretag ska betraktas som en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/20[0]4, i vilken form denna strejk avbryts, i synnerhet för det fall detta sker genom ömsesidiga eftergifter av parterna i konflikten?

Anförda unionsbestämmelser

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: Skälen 1, 2 och 12 samt artikel 5.3.

Dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342 och dom av den 17 april 2018, TUIfly GmGH, C-195/17, EU:C:2018:258.

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i målet vid den nationella domstolen

- 4 De 16 klagandena i det nationella målet köpte via företaget Ryan Airs webbplats flygbiljetter för tur och retur-resor avseende sträckan Porto-Carcassonne. När dessa passagerare den 1 april 2019 infann sig på Carcassonnes flygplats för returflygningen (med planerad avresa klockan 15.25) informerades de om att denna flygning var inställd på grund av att lufttrafikföretagets kabinpersonal strejkade. Företaget erbjöd passagerarna en möjlighet att flyga påföljande dag, klockan 8.15 på morgonen, med en flygning som skulle utföras av samma företag, från Toulouse flygplats till Madrid, med ankomst klockan 9.35 lokal tid.
- 5 Eftersom företaget inte erbjöd passagerarna något transportmedel för resan till Toulouse flygplats, eller från Madrid till Vigo, och inte heller erbjöd någon kost och logi, väckte de talan vid domstolen i första instans och yrkande dels ersättning med ett sammanlagt belopp på 1 216,59 euro för transportkostnader och logikostnader (kostnaderna uppgick till ett sammanlagt belopp på 2 067,92 euro, varav företaget betalade 731,33 euro), dels kompensation med ett belopp på 3 750 euro för den inställda flygningen (250 euro per passagerare).
- 6 Lufttrafikföretaget angav i sitt svaromål att det gick med på att betala de kostnader för transport och underhåll som passagerarna hade begärt, men vägrade att betala någon kompensation på grund av den inställda flygningen. Företaget gjorde gällande att skälet till att flygningen ställts in hade varit att Ryan Airs kabinbesättning strejkade på en portugisisk fackförenings initiativ, med avbrott i verksamheten den 29 mars samt den 1 och den 4 april, och anförde att det rörde sig om ett skäl som låg utanför företagets kontroll. Lufttrafikföretaget insisterade på att skälet till strejken inte var en ”specifik förändring av arbetsvillkoren” (i detta sammanhang nämndes minimilön, pappaledighet och förbud mot uppsägning av disciplinära skäl) för kabinpersonalen och argumenterade att den rättspraxis som följer av EU-domstolens dom i målet C-195/17, TUIfly GmGH, inte var tillämplig i detta fall.
- 7 Talan bifölls delvis genom dom i första instans. Domstolen förpliktade lufttrafikföretaget att betala beloppet på 1 216,59 euro jämte ränta och ogillade yrkandet om kompensation för den inställda flygningen. Domstolen i första instans ansåg att flygbesättningsmedlemmars utövande av strejkrätten är en extraordinär omständighet, som är oförutsebar och oundviklig, på grund av att det är rättsligt omöjligt att ersätta de strejkande arbetstagarerna med andra.
- 8 Passagerarna har överklagat domen och gjort gällande flera spanska domstolsavgöranden till stöd för resonemanget att ett lufttrafikföretag, under sådana omständigheter som dem i det aktuella fallet, ska styrka att det inte med rimliga åtgärder kan undvika att flygningen ställs in, inbegripet under den förhandlingsprocess som föregår strejkbekskedet. Passagerarna har anført att de sociala krav som företagets anställda framställde omfattades av dess eget

verksamhetsområde, varför de inte kunde utgöra extraordinära omständigheter som undantog det från skyldigheten att kompensera sina passagerare.

- 9 Lufttrafikföretaget har bestritt överklagandet och gjort gällande att strejken utgör en extraordinär omständighet som är oundviklig för företaget, eftersom det inte får vidta någon åtgärd för att undvika effekterna av den, mot bakgrund av att den portugisiska lagstiftningen förbjuder att de strejkande arbetstagarna ersätts med andra. Företaget har även åberopat ett flertal avgöranden från spanska domstolar och myndigheter som, med tillämpning av artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, har slagit fast liknande resonemang.

Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

- 10 För det första har den hänskjutande domstolen erinrat om att artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 medför särskilda skyldigheter för lufttrafikföretaget gentemot passagerare i händelse av en inställd flygning (assistans, information och ekonomisk kompensation). I punkt 3 i denna bestämmelse föreskrivs, som ett undantag, att lufttrafikföretaget inte ska vara skyldigt att betala kompensation ”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”.
- 11 Vidare har den hänskjutande domstolen erinrat om Europeiska unionens domstols praxis avseende begreppet ”extraordinära omständigheter” som kan undanta ett lufttrafikföretag från skyldigheterna att kompensera passagerarna. Enligt denna praxis ska detta begrepp, då det ska betraktas som ett undantag från den allmänna kompensationsskyldigheten, tolkas restriktivt.
- 12 Den hänskjutande domstolen har allmänt hänvisat till domen Pešková och Peška, C-315/15, i vilken EU-domstolen i punkt 22 angav att extraordinära omständigheter omfattade ”händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll”. Det räcker emellertid inte att det föreligger extraordinära omständigheter, utan det krävs även att företaget visar att dessa omständigheter inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Enligt punkt 28 i nämnda dom ankommer det således på den som åberopar undantaget att visa ”att det, i alla händelser, inte var möjligt att undvika dessa omständigheter genom att vidta åtgärder anpassade efter den aktuella situationen, det vill säga åtgärder som motsvarar de krav som, bland annat i tekniskt och ekonomiskt hänseende, rimligen kunde ställas på det berörda lufttrafikföretaget då dessa extraordinära omständigheter inträffade”.
- 13 Beträffande den konkreta frågan om huruvida kabinpersonalens utövande av strejkrätten kan betraktas som en extraordinär omständighet, som medför att lufttrafikföretaget undantas från sina kompensationsskyldigheter, har den hänskjutande domstolen hänvisat till domen C-195/17, TUIfly GmgH, i vilken EU-domstolen i sitt domslut angav att den omständigheten att en betydande andel av den flygande personalen spontant är frånvarande, såsom i det målet, inte

omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

- 14 Den hänskjutande domstolen har emellertid understrukit skillnaderna mellan förevarande mål och situationen i det mål som ledde fram till domen TUIfly. I det målet hade nämligen lufttrafikföretaget överraskande tillkännagett omorganisationsåtgärder och avbrottet i verksamheten hade inte utlysts i förväg, varför detta kom att klassificeras som ”vild strejk”. EU-domstolen angav i domen att de risker som härrörde från de sociala konsekvenserna i samband med sådana omorganisationsåtgärder skulle anses ingå i det normala utövandet av det berörda lufttrafikföretagets verksamhet. Den ansåg det irrelevant huruvida strejken förtjänade att klassificeras som vild.
- 15 I motsats till den situationen, hade avbrottet i verksamheten i förevarande fall – åtminstone utåt sett – inte sitt ursprung i förekomsten av någon föregående av företaget vidtagen förändring i arbetsvillkoren, utan gällde allmänna fackliga krav på bättre arbetsvillkor inom ramen för en strejk som organiserats av en fackförening.
- 16 Mot bakgrund av dessa omständigheter hyser den hänskjutande domstolen tvivel beträffande huruvida det ska anses att ett legitimt utövande av arbetstagarnas strejkrätt omfattas av företagets normala kontrollområde. Det skulle mot bakgrund av domen TUIfly kunna anses att sociala konflikter utgör en del av företagets normala verksamhet, att företaget skulle kunna undvika dem genom att i rimlig utsträckning tillgodose arbetstagarnas krav eller genom att, under strejkvarselperioden, vidta åtgärder för att undvika inställda flygningar. Det står emellertid inte i förevarande mål klart vilka konkreta åtgärder som skulle kunna ha vidtagits i detta syfte eller huruvida företaget var skyldigt att, enligt förordning nr 261/2004, vidta rättsenliga åtgärder, som exempelvis att underlätta flygningar med andra företag som inte påverkades av strejken.
- 17 Det är inte heller klart huruvida formen för lösning av konflikten (med godtagande av alla förslag från arbetstagarna eller genom ömsesidiga eftergifter av parterna) kan vara relevant för bedömningen av huruvida lufttrafikföretaget kunde ha undvikit strejken och, följaktligen, för huruvida den ska betraktas som en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.