

Mål C-792/19

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

28 oktober 2019

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln, Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

15 oktober 2019

Svarande i första instans, tillika klagande i andra instans:

TUIfly GmbH

Kärande i första instans, tillika motpart i andra instans:

EUflight.de GmbH

[utelämnas]

Landgericht Köln

Beslut

I målet

TUIfly GmbH, [utelämnas] Langenhagen,

svarande, tillika klagande,

[utelämnas]

mot

EUflight.de GmbH, [utelämnas] Hamburg,

kärande, tillika motpart,

[utelämnas]

har elfte tvistemålsavdelningen vid Landgericht Köln

[utlämnas]

beslutat:

1. Förfarandet förklaras vilande. [**Orig. s. 2**]
2. Följande frågor rörande unionsrättens tolkning hänskjuts till Europeiska unionens domstol för förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF:

Anses en inställd eller kraftigt försenad flygning, när det är fråga om en strejk, bero på extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004, om den aktuella flygningen inte berördes direkt av strejken och hade kunnat avgå enligt tidtabell men flygningen blev inställd eller försenad på grund av lufttrafikföretagets tidtabellsomläggning vilken var hänförlig till strejken (i förevarande fall användes flygplanet som var avsett för den aktuella flygningen till att hantera strejkens verkningar)?

För det fall att ett lufttrafikföretag kan befrias från skyldigheten att betala ersättning även vid en omlägningsåtgärd:

Är det avgörande att omlägningsåtgärden vidtogs redan innan strejken påbörjats, när det ännu inte kunde förutsägas vilken flygning som i slutändan skulle komma att beröras av strejken, eller kan lufttrafikföretaget befrias från ansvar även om omläggningen av tidtabellen skedde först under strejken eller efter strejken, och det redan stod klart att den aktuella flygningen inte berördes direkt av strejken?

Skäl:

I.

- 1 EUflight.de GmbH (nedan kallat EUflight.de) har yrkat att TUIfly GmbH (nedan kallat TUIfly) – på grundval av överlåtna rättigheter till kompensation – ska förpliktas utge sammanlagt 500,00 euro (två gånger 250,00 euro) enligt 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.

De faktiska omständigheterna i målet är följande:

Passagerarna bokade en flygning med TUIfly från Köln till Palma de Mallorca som skulle avgå den 11 oktober 2017. Den tidtabellsenliga avgångstiden var den

[Orig. s. 3] 11 oktober 2017 klockan 18.55 i Köln, och den tidtabellsenliga ankomsttiden var den 11 oktober 2017 klockan 21.20 i Palma de Mallorca. Avståndet från Köln till Palma är 1.308,21 km. Flygningen genomfördes emellertid inte enligt tidtabellen, utan passagerarna landade först den 12 oktober 2017 klockan 03.20 i Palma de Mallorca. Denna försening berodde på följande omständigheter:

TUIfly varslades redan den 5 och 6 oktober 2017 om att en generalstrejk skulle äga rum mellan den 9 oktober 2017 (klockan 17.00 UTC (koordinerad universell tid)) och den 11 oktober 2017 (klockan 04.00 UTC) i Frankrike. Strejken skulle omfatta flygtrafikledningstjänster, flygkontrolltjänster, radiokommunikation och flygledare.

Ett stort antal flygningar i TUIflys tidtabell berördes av strejken, bland annat samtliga flygningar till och från Spanien, samt Balearerna, Marocko och Portugal. Den 10 oktober 2017 kunde fem flygplan inte återvända från Las Palmas, Teneriffa och Funchal till Tyskland, flygningarna sköts upp till nästa dag och flygplanen var därför inte tillgängliga för de inplanerade flygningarna den 11 oktober 2017 med avresa från Tyskland.

Den aktuella flygningen från Köln till Palma de Mallorca som ursprungligen skulle genomföras med flygplanet D-ATUF omfattades inte i sig av tidsperioden då strejken pågick. TUIfly genomförde emellertid omfattande omläggningar i tidtabellen på grund av strejken och använde i samband med detta flygplanet D-ATUF som var avsett för den aktuella flygningen för att genomföra inplanerade flygningar som ställts in till följd av strejken och på så sätt kompensera störningar i tidtabellen som var hänförliga till strejken. Av det skälet genomfördes den berörda flygningen med ett annat flygplan (D-ATYB), vilket orsakade den ovannämnda förseningen.

Passagerarna överlät därefter sina anspråk till följd av den försenade flygningen till EUflight.de.

TUIfly har mot EUflight.de:s yrkanden om kompensation invänt att den aktuella flygningens försening berodde på extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004.

2. Amtsgericht (distriktsdomstol) biföll talan och förpliktade TUIfly att betala 500,00 euro jämte ränta motsvarande den gällande referensräntan med ett tillägg av fem procentenheter från och med den 21 november 2017. Amtsgericht ansåg att förseningen inte berodde på generalstrejken i Frankrike och således inte heller på extraordinära omständigheter. Den avgörande omständigheten som orsakade förseningen var i stället [Orig. s. 4] TUIflys beslut att använda flygplanet som var avsett för den aktuella flygningen för att kompensera för luckor i tidtabellen som uppkommit till följd av strejken. Det kan inte komma i fråga att flygtrafikföretaget befrias från ansvar, vilket följer redan av Europeiska unionens domstols dom av den 4 oktober 2012 (C-22/11 – Finnair), där de faktiska omständigheterna är

jämförbara med dem i förevarande mål. Domen av den 21 augusti 2012 [utelämnas] från Bundesgerichtshof (Federala högsta domstolen, Tyskland) avser däremot andra faktiska omständigheter, eftersom flygtrafikföretaget i den domen i förväg hade ställt in flygningar redan innan en varslad strejk, och det således ännu inte stod klart huruvida den aktuella flygningen i det målet i slutändan skulle komma att påverkas av strejken.

- 3 TUIfly beviljades prövningstillstånd och överklagade Amtsgerichts dom och har således vidhållit sitt yrkande att talan ska ogillas. TUIfly har gjort gällande att Bundesgerichtshofs dom av den 21 augusti 2012 [utelämnas] även ska tillämpas på förevarande faktiska omständigheter, och att Europeiska unionens domstols praxis avseende befriande från skyldigheten att betala kompensation inte utgör hinder för detta.

II.

För att avgöra överklagandet krävs Europeiska unionens domstols förhandsavgörande av tolkningsfrågan.

1.

Frågan måste besvaras för att målet ska kunna avgöras:

Om det under sådana faktiska omständigheter som råder i förevarande mål inte kan anses att den berörda flygningen omfattas av extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 som medför att lufttrafikföretaget befrias från skyldigheten att betala ersättning, ska överklagandet ogillas eftersom EUflight.de då har rätt till kompensation på grundval av de rättigheter som bolaget övertagit.

Om strejken däremot innebär att det föreligger extraordinära omständigheter som medför att lufttrafikföretaget befrias från skyldigheten att betala ersättning även för den aktuella flygningen, ska överklagandet däremot bifallas, eftersom TUIfly i tillräcklig utsträckning har styrkt att flygplanet D-ATUF har använts för att kompensera strejkens verkningar.

2. **[Orig. s. 5]**

Huruvida förseningen beror på extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 är en fråga som avser tolkningen av nämnda bestämmelse – närmare bestämt begreppet ”beror på” och de frågor om orsakssamband som hänger samman med detta begrepp – en fråga som, för det fall att det föreligger tvivel, Europeiska unionens domstol är ensamt behörig att avgöra.

3.

Enligt den uppfattning som den hänskjutande domstolen hittills har haft beror den kraftigt försenade ankomsten i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 i förevarande mål på extraordinära omständigheter.

a) Bundesgerichtshof har genom dom av den 21 augusti 2012 [utelämnas] ansett att det föreligger en grund för ansvarsfrihet enligt artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 om lufttrafikföretaget redan före strejken lägger om tidtabellen och ställer in flygningar. I detta sammanhang har Bundesgerichtshof angett följande:

”Om det föreligger extraordinära omständigheter som medför att en stor del av lufttrafikföretagets piloter inte kommer att vara tillgängliga i den närmaste framtiden, är det inte möjligt att ställa höga krav på de skäl som anges för varför ett visst flyg blivit inställt. I en sådan situation ankommer det på lufttrafikföretaget att redan i förväg och så snart som möjligt omorganisera driften på motsvarande sätt. I detta avseende ska företaget såsom redan visats framför allt sträva efter att påverkan ska bli så liten som möjligt för alla passagerare och att den normala driften kan återupptas så snart som möjligt efter att påverkan har upphört. Om lufttrafikföretaget uppfyller dessa krav och utnyttjar alla resurser som står till företagets förfogande i den omfattning som påbjuds, kan omständigheten att en viss flygning inte genomförs i regel inte anses ha kunnat undvikas enbart därför att ett annat flyg hade kunnat ställas in i stället. Mot bakgrund av den komplexa beslutssituationen där ett flertal flygningar och deras anslutningar mellan varandra ska beaktas, ska lufttrafikföretaget tvärtom lämnas tillräckligt utrymme vid bedömningen av vilka åtgärder som är lämpliga. En inskränkning av konsumenternas rättigheter uppstår inte härigenom, eftersom det i slutändan ligger i lufttrafikföretagets eget ekonomiska intresse att hålla strejkens effekter och den påverkan som strejken medför för passagerarna så små som möjligt.”

[Orig. s. 6]

Även Landgericht Frankfurt (Regiondomstolen i Frankfurt, Tyskland) har med hänvisning till Bundesgerichtshofs rättspraxis ansett att en flygning som ställdes in före strejken inte berättigade till kompensation [utelämnas].

b) I underrättspraxis har däremot frågan om lufttrafikföretagets befrielse från ansvar vid omläggningar delvis besvarats nekande, eftersom den inställda eller försenade flygningen i dessa fall inte längre beror på den extraordinära omständigheten utan på företagets beslut [utelämnas]. I detta sammanhang hänvisas i regel till Europeiska unionens domstols dom av den 4 oktober 2012 (C-22/11 – Finnair) [utelämnas]. Delvis härleds även från skäl 15 i förordning (EG) nr 261/2004 ett krav på ett direkt orsakssamband mellan den extraordinära omständigheten och att den aktuella flygningen anses vara berörd [utelämnas].

I doktrinen finns även röster som uttryckligen besvarar frågan om ansvarsbefrielse vid omläggningar som är hänförliga till strejk nekande [utelämnas].

c) EU-domstolen har hittills inte uttalat sig om frågan som hänskjutits. Senast lämnades frågan öppen i mål C-195/17 (”TUIfly”), eftersom EU-domstolen i det målet fann att det inte förelåg några extraordinära omständigheter. I förslaget till avgörande i nämnda mål hade generaladvokaten – likaså med hänvisning till EU-domstolens dom av den 4 oktober 2012 (C-22/11 – ”Finnair”) – uttalat sig för att de extraordinära omständigheterna inte sträcker sig till nya tidtabeller som upprättats med hänsyn till de extraordinära omständigheterna (förslag till avgörande av den 12 april 2018). **[Orig. s. 7]**

d) Den hänskjutande domstolen har i sin rättspraxis fram till nu följt Bundesgerichtshofs uppfattning och anser att villkoren som uppställs där även kan överföras på förevarande mål för en försenad flygning som genomförts efter att strejken upphört, där förseningen beror på en omläggning av tidtabellen som är hänförlig till strejken.

En sådan tolkning är också i linje med lydelsen av artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004, eftersom den enda förutsättningen är att den inställda flygningen (i förevarande fall den kraftiga förseningen) ”beror på” extraordinära omständigheter, vilket omfattar att den berörs indirekt genom att det avsedda flygplanet inte är tillgängligt på grund av den nödvändiga omläggningen. Att en flygning måste vara direkt berörd av den extraordinära omständigheten – vid en strejk alltså att personalen eller en del av personalen som planerats för flygningen inte kan användas för att genomföra flygningen – framgår dock inte av lydelsen [utelämnas].

Även skäl 15 i förordning (EG) nr 261/2004 talar ur detta perspektiv just för och inte mot den hänskjutande domstolens uppfattning. Enligt nämnda skäl bör extraordinära omständigheter anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller ställs in. Således omfattar denna bestämmelse även följder för efterföljande flygningar [utelämnas], vilket även gäller flygningar där den extraordinära omständigheten medför en försening på upp till en dag efter att den extraordinära omständigheten inträder. Visserligen är sambandet mellan den extraordinära omständigheten och den inställda/försenade flygningen i denna konstellation närmare eftersom det är samma flygplan som berörs. Likväl är det tydligt att lagstiftaren inte ville inskränka ansvarsbefrielsen till att endast gälla direkt berörda inställda/försenade flygningar, och inte heller ville göra det till en förutsättning för att en extraordinär omständighet ska anses föreligga att den är samtidig eller sker under samma dag, utan att den enda avgörande omständigheten är att den extraordinära omständigheten faktiskt fortfarande har verkningar. Av skäl 15 framgår i vart fall inte att lagstiftaren haft någon avsikt att artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 endast ska omfatta fall där det föreligger ett direkt orsakssamband [utelämnas]. **[Orig. s. 8]** Tvärtom klargör skäl 15 endast – såsom en positiv bestämmelse – att lufttrafikföretaget befrias från ansvar om en viss faktisk omständighet (flygledningsbeslut) föreligger.

Enligt den hänskjutande domstolen bryts orsakssambandet till den extraordinära omständighet som strejken utgör inte heller av att skälet till att flygningen inte genomförts enligt tidtabellen (även) är ett beslut som fattats av lufttrafikföretaget. Att flera flygningar ställs in på grund av strejken medför att det i praktiken är nödvändigt att transportera de flygpassagerare som berörs av den till deras destinationer på annat sätt. För att göra detta måste lufttrafikföretaget med nödvändighet agera med flygplan, besättningsmedlemmar och så vidare som är tillgängliga direkt eller i vart fall snabbt, vilket i regel utesluter möjligheten att avhjälpa strejkens verkningar samtidigt som den reguljära flygdriften genomförs. Omläggningen av tidtabellen sker således mot bakgrund av vissa faktiska tvång. Med hänsyn till dessa är det lämpligt att även här utgå från att en inställd flygning eller försenad ankomst beror på den extraordinära omständighet som strejken utgör.

Enligt den hänskjutande domstolens bedömning är det inte avgörande vid vilken tidpunkt omläggningen av tidtabellen sker. Visserligen står det vid en efterföljande omläggning redan klart huruvida en konkret flygning berörs av strejken eller ej. Den praktiska nödvändigheten att reagera på den extraordinära omständighet som strejken utgör och på de störningar i tidtabellen som den medför är dock densamma. Ur kausalitetssynpunkt ändras således ingenting av tidpunkten för omläggningen.

e) Enligt den hänskjutande domstolens uppfattning följer inte några tvingande slutsatser för svaret på tolkningsfrågorna av EU-domstolens dom av den 4 oktober 2012 (C-22/11 – Finnair). För det första avsåg nämnda dom nekad ombordstigning, vilket innebär att undantagsbestämmelsen i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 inte var relevant i det målet. Därför behövde EU-domstolen inte heller närmare pröva tillämpningsområdet för denna bestämmelse. För det andra avsåg domen i mål C-22/11 faktiska omständigheter där den berörda flygningen inte blev inställd eller försenad på grund av en omläggning. I stället genomfördes flygningen, och det var endast passagerare som – såsom **[Orig. s. 9]** käranden i det fallet, Timy Lassooy – bokat flygningen och infunnit sig i tid för ombordstigning som nekades ombordstigning eftersom andra personer fick ersättningstransport på den flygningen efter att de flyg som dessa personer bokat hade ställts in till följd av en personalstrejk på flygplatsen i Barcelona.

f) Den hänskjutande domstolen anser det vara lämpligt att hänskjuta tolkningsfrågorna till EU-domstolen på grund av den uppfattning som presenterats under b) och som under senare tid har blivit mer vanlig, nämligen att ansvarsbefrielse inte medges vid omläggning av flygningar, i regel med hänvisning till EU-domstolens dom av den 4 oktober 2012 (C-22/11 – Finnair), en uppfattning som uppenbarligen även delas av generaladvokaten vid EU-domstolen.

[utelämnas]