

Mål C-672/20

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

10 december 2020

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landesgericht Korneuburg (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

23 november 2020

Klagande vid Landesgericht Korneuburg och svarande i första instans:

L GmbH

Motpart vid Landesgericht Korneuburg och kärke i första instans:

FK

[utelämnas] LANDESGERICHT KORNEUBURG

Landesgericht Korneuburg har i egenskap av appellationsdomstol [utelämnas] i målet F***** K***** [utelämnas] mot L***** GmbH avseende motpartens överklagande av domen av den 26 augusti 2020, som meddelats av Bezirksgericht Schwechat, fattat följande

beslut:

[I] Följande frågor hänskjuts med stöd av **artikel 267 FEUF** till Europeiska unionens domstol för **förhandsavgörande**:

[1] Ska artikel 3.2 a 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 tolkas på så sätt **att förordningen gäller för flygpassagerare som har checkat in online redan** [Orig. s. 2] **innan de kommit till flygplatsen**

och inte har med sig incheckningsbagage, och som på flygplatsens informationstavla ser att flygningen är försenad, väntar på ytterligare information vid utgången till flygplanet, hör sig för om den bokade flygningens avgång vid lufttrafikföretagets disk, inte får vare sig någon förklaring från motpartens personal om huruvida och när flygningen kommer att starta eller något erbjudande om en ersättningsflygning, och därpå själva bokar en annan flygning till sin slutliga bestämmelseort utan att utnyttja den ursprungligen bokade flygningen?

[2] Ska artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter tolkas på så sätt att ett lufttrafikföretag inte är skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i samma förordning, om det når den slutliga bestämmelseorten med en försening på åtta timmar och 19 minuter, eftersom flygplanet under den flygning som föregick den flygning som skulle genomföras före den föregående flygningen hade skadats genom åsknedslag, och den tekniker som var anställd vid ett av lufttrafikföretaget anlitat serviceföretag och rådfrågades efter landningen endast påträffade smärre skador som dock inte påverkade flygplanets funktionsduglighet ("*some minor findings*"), den flygning som föregick den föregående flygningen genomfördes, men det i samband med *pre-flight check* innan den föregående flygningen genomfördes visade sig att flygplanet tills vidare inte kunde användas, och lufttrafikföretaget därför, i stället för det skadade flygplan som det ursprungligen hade avsett att använda, satte in ett ersättningsplan som genomförde den föregående flygningen med en försening på sju timmar och 40 minuter i förhållande till den utsatta avgångstiden?

[3] Ska artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter tolkas på så sätt att det till de rimliga åtgärder som lufttrafikföretaget ska vidta hör att erbjuda flygpassagerarna ombokning till en annan flygning med vilken dessa skulle ha nått sin slutliga bestämmelseort med en försening på fem timmar [Orig. s. 3] (och – med den platsreservation som de gjort på eget initiativ – faktiskt också nådde denna), trots att lufttrafikföretaget, i stället för med det plan som inte längre kunde användas, genomförde flygningen med ett ersättningsplan med vilket passageraren skulle ha nått sin slutliga bestämmelseort med en försening på åtta timmar och 19 minuter?

[II] [utelämnas] [vilandeförklaring av målet]

S k ä l:

FK hade en bekräftad platsreservation för nedanstående flygning som svaranden i första instans (L GmbH) genomförde:

- OE 105 från Palma de Mallorca (PMI, Spanien) den 21 oktober 2019 kl. 14:30 till Wien (VIE, Österrike) den 21 oktober 2019 kl. 16:50.

Sträckan Palma de Mallorca (PMI)–Wien (VIE) är inte mer än 1 500 kilometer enligt storcirkelmetoden.

Enligt vad L GmbH har uppgett användes det flygplan som ursprungligen hade planerats för denna flygning den 21 oktober 2019 för följande flygningar.

[1] OE 1318 från Wien (VIE) kl. 07:30 till Bergamo (BGY, Italien) kl. 09:00. Flygningen genomfördes punktligt.

[2] OE 1319 från Bergamo (BGY) kl. 09:25 till Wien (VIE) kl. 10:55. Flygningen genomfördes med en försening på två timmar och 15 minuter i förhållande till den utsatta avgångstiden och en försenad ankomst på två timmar och 40 minuter.

Dessutom skulle det ha använts för följande ytterligare flygningar: **[Orig. s. 4]**

[3] OE 100 från Wien (VIE) kl. 11:30 till Palma de Mallorca (PMI) kl. 13:55. Flygningen genomfördes – med ett ersättningsplan – med en försening på sju timmar och 40 minuter i förhållande till den utsatta avgångstiden och en försenad ankomst på sju timmar och 41 minuter.

[4] OE 105, den nu aktuella flygningen. Flygningen genomfördes – med samma ersättningsplan – med en försening på åtta timmar och 26 minuter i förhållande till den utsatta avgångstiden och en försenad ankomst på åtta timmar och 19 minuter.

FK begärde att L GmbH skulle betala 250 euro jämte ränta som kompensation enligt artikel 5[.3 c led iii] jämförd med artikel 7[.1 a] i förordning (EU) nr 261/2004 (nedan kallad förordningen om flygpassagerares rättigheter) och åberopade den försenade ankomsten på mer än åtta timmar för flygning OE 105. [utelämnas] [FK:s argument, som appellationsdomstolen återger på nytt nedan i den mån de är relevanta]

L GmbH [utelämnas] har gjort gällande att FK inte utnyttjade flygning OE 105, och att förordningen om flygpassagerares rättigheter därför inte är tillämplig enligt dess artikel 3.2 a. [utelämnas] **[Orig. s. 5]** [utelämnas] [L GmbH:s argument, som appellationsdomstolen återger på nytt nedan i den mån de är relevanta]

Genom den överklagade **domen** tog domstolen i första instans, Bezirksgericht Schwechat, upp talan till prövning och slog fast följande, som återges ovan i fråga 1 beträffande FK:s agerande på flygplatsen i Palma de Mallorca (PMI). Bezirksgericht Schwechat slog inte fast något om orsaken till förseningen. Den förklarade i rättsligt hänseende att det inte var relevant för utgången i målet huruvida FK – efter det att han hade checkat in – faktiskt utnyttjade den försenade flygningen eller inte. Den utgick tydligen från att ett åsknedslag utgör en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter och diskuterade vissa åtgärder som L GmbH kunde förväntas vidta. Det saknades bland annat argument beträffande en möjlig ombokning av passagerarna till en annan flygning från Palma de Mallorca (PMI) till Wien (VIE) samt en förklaring av varför L GmbH inte omedelbart kunde ordna ett ersättningsplan för flygning OE 105 från Palma de Mallorca (PMI). Bezirksgericht Schwechat påpekade att L GmbH redan efter åsknedslaget omkring

kl. 09:00 [**Orig. s. 6**] borde ha räknat med att de följande flygningarna skulle kunna drabbas av en avsevärd försening, även om slutligen ingen relevant skada skulle upptäckas vid inspektionen.

[utelämnas]

[utelämnas] [yrkanden] [utelämnas] Landesgericht Korneuburg har i egenskap av **appellationsdomstol** att i andra och sista instans besluta om FK:s anspråk.

Tolkningsfrågorna:

Fråga 1:

Tolkningen av artikel 3.2 a i förordningen om flygpassagerares rättigheter är omtvistad i två avseenden i det konkreta fallet:

[a] Det ska för det första prövas huruvida FK checkade in i rätt tid. Enligt vad domstolen i första instans konstaterade checkade FK in online och fick på så sätt boardingkortet.

Det kan å ena sidan göras gällande att incheckningen redan är avslutad i och med att lufttrafikföretaget lämnar ut boardingkortet. Å andra sidan kan det göras gällande att det i stället för att checka in räcker att infinna sig för ombordstigning.

Det är slutligen tveksamt huruvida ”den angivna tiden” i den mening som avses i artikel 3.2 a i förordningen om flygpassagerares rättigheter är den tid som anges i flygtidtabellen, eller huruvida man ska utgå från den tid som senare meddelats för flygningen vid försening. [**Orig. s. 7**]

Den hänskjutande domstolen anser att det i det nu aktuella fallet räcker att L GmbH översände boardingkortet till FK på elektronisk väg och att denne infann sig för ombordstigning i rätt tid med hänvisning till flygtidtabellen. Däremot anser den hänskjutande domstolen att passageraren inte behöver fortsätta vänta vid utgången till flygplanet efter den ursprungligen planerade avgångstiden och att han sedan, på nytt ska infinna sig för ombordstigning eller vid en disk på sin höjd 45 minuter före den tillkännagivna avgångstiden för den försenade flygningen.

EU-domstolen har hittills inte behandlat frågan.

[b] Den andra aspekten gäller frågan huruvida passageraren faktiskt måste transporteras med den försenade flygningen, eller huruvida rätten till kompensation på grund av (kraftig) försening gäller även när vederbörande själv ordnar en ersättningstransport.

[utelämnas] [rättspraxis i Tyskland och Österrike] [utelämnas] Parterna argumenterar båda med hänvisning till EU-domstolens motiverade beslut av den 24 oktober 2019 i mål C-756/18, easyJet Airline. [**Orig. s. 8**] Utgångspunkten för

detta avgörande är tolkningsfrågan hur passagerarna ska styrka att de har varit närvarande vid incheckningen.

Mot bakgrund av EU-domstolens svar kan det å ena sidan göras gällande att detta kan styrkas på olika sätt beroende på om passagerarna har transporterats på den försenade flygningen eller inte. I det första fallet är det inte nödvändigt att visa upp boardingkortet, men i det andra fallet ska det visas upp. Svaret kan emellertid också tolkas på så sätt att passagerarna, om lufttrafikföretaget gör gällande att de inte har transporterats på den försenade flygningen, genom att visa upp boardingkortet ska styrka att de har infunnit sig för incheckning i rätt tid och transporterats på den försenade flygningen.

[utelämnas] [nationell rättspraxis] [utelämnas] Den hänskjutande domstolen anser snarare att rätt till kompensation föreligger oberoende av om passageraren utnyttjar den försenade flygningen eller inte. I det nu aktuella fallet var det möjligt att få en ersättningstransport som kunde transportera passageraren till den slutliga bestämmelseorten snabbare än med den försenade flygningen [**Orig. s. 9**], vilket också skedde. Om passageraren nu bestämmer sig för att nå sin slutliga bestämmelseort på annat sätt än med den försenade flygningen har vederbörande redan, dels genom längre väntan, dels genom ombokningsproceduren, orsakats olägenheter som ska kompenseras genom betalning av kompensation.

Domstolarna i Europeiska unionen har emellertid besvarat frågan på olika sätt, varför det är nödvändigt att EU-domstolen tar ställning.

Fråga [2]:

L GmbH gjorde gällande en extraordinär omständighet som orsak till (den kraftiga) förseningen i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter och uppgav att den flygning som föregick den flygning som skulle genomföras före den föregående flygningen hade drabbats av åsknedslag. Detta ledde till att det flygplan som ursprungligen planerats för flygningen behövde inspekteras och repareras efter det att den flygning som föregick den föregående flygningen hade utförts. FK bestred uttryckligen denna omständighet i förfarandet i första instans, men domstolen i första instans drog inte några slutsatser i detta avseende.

Dock hävdade FK i förfarandet i första instans också att åsknedslag ändå inte kunde utgöra en extraordinär omständighet. Till skillnad från en fågelkollision rör det sig tvärtom om en typisk risk i samband driften av ett flygplan, eftersom interaktionen äger rum mellan flygplanet och ett åskmolns elektriska fält, vilket leder till att flygplanet drar till sig blixtrar. FK har hänvisat till vetenskapliga undersökningar i detta avseende.

Ett klagande av frågan huruvida åsknedslag i princip kan utgöra en extraordinär omständighet är – trots att de faktiska omständigheterna inte har fastställts på denna punkt – för appellationsdomstolen ett nödvändigt villkor för att förevarande mål [**Orig. s. 10**] ska kunna avgöras, redan av den anledningen att den, om frågan

besvaras nekande, omedelbart kan ogilla överklagandet och fastställa den överklagade domen utan att behöva ålägga domstolen i första instans att pröva målet ytterligare.

Den hänskjutande domstolen har alltid utgått från antagandet att åsknedslag utgör en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter [utelämnas]. [utelämnas]

Appellationsdomstolen överväger att frångå sin fasta praxis på grundval av följande överväganden. I den civila luftfarten har passagerarna alltid transporterats med hjälp av aerodynamisk kraft; kort uttryckt utnyttjas luftflödet runt bärytorna. Av detta skulle man kunna dra slutsatsen att tillståndet i atmosfären är en del av flygverksamheten. Instabila tillstånd i atmosfären – och därmed även blixtar – kan således knytas till lufttrafikföretagets verksamhet; en skada på flygplanet i samband med detta ingår till sin art eller sitt ursprung i lufttrafikföretagets verksamhet och skiljer sig därmed från fågelkollisioner (se EU-domstolens dom av den 4 maj 2017 i mål C-315/15, Pešková och Peska, punkt 24).

Med hänsyn till att det eventuellt är nödvändigt att lägga fram vetenskapliga bevis, vilket appellationsdomstolen skulle uppdra åt domstolen i första instans efter det att överklagade domen upphävts, är det nödvändigt att EU-domstolen klargör frågan huruvida åsknedslag i princip kan ge upphov till en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter. **[Orig. s. 11]**

Fråga 3

I överklagandet har L GmbH bestritt Bezirksgericht Schwechats uppfattning att L GmbH inte har framfört något argument beträffande en eventuell ombokning av FK. L GmbH har invänt mot Bezirksgericht Schwechats argument och förklarat att lufttrafikföretaget framfört tillräckliga argument beträffande en rimlig åtgärd. För att förhindra en försening av flygning OE 105 byttes nämligen det ursprungliga flygplanet ut, och ett ersättningsplan från den egna flottan ställdes till förfogande. L GmbH genomförde således flygningen – även om den blev försenad. Vid en försening kan enligt L GmbH en ombokning redan som en logisk följd inte utgöra en ekonomiskt rimlig åtgärd, eftersom detta skulle medföra att det blev nödvändigt att därefter genomföra den försenade flygningen som en tomflygning, i synnerhet som alla passagerare som skulle ha transporterats på denna flygning hade ombokats i förväg.

FK har – liksom domstolen i första instans – bestritt denna ståndpunkt och hänvisat till EU-domstolens bedömning i domen av den 11 juni 2020 i mål C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, enligt vilken det förutsätts att lufttrafikföretaget utnyttjar alla tillgängliga resurser för att säkerställa en rimlig, tillfredsställande ombokning av passagerarna både på inställda och på försenade flygningar snarast möjligt, bland annat genom att söka finna andra direkta eller icke direkta flygningar, eventuellt sådana som utförs av andra lufttrafikföretag,

antingen inom samma flygbolagsallians eller utanför den, och som anländer med mindre försening än det berörda lufttrafikföretagets följande flygning (dom Transportes Aéreos Portugueses, punkt 59). [utelämnas] **[Orig. s. 12]** [utelämnas] [utelämnas] L GmbH har återigen inte bemött detta argument mer i detalj och anser tydligen att alla rimliga åtgärder har vidtagits, om flygningen genomförs med ett ersättningsplan vid försening.

Omständigheterna i det nu aktuella fallet skiljer sig klart från de omständigheter som EU-domstolen hade att besluta om i mål C-74/19. I det målet handlade det om att passageraren missade sin anslutande flygförbindelse på grund av en försening och således nådde sin slutliga bestämmelseort med en kraftig försening. Det var därför under alla omständigheter nödvändigt att boka om från den anslutningsflygning som vederbörande hade missat till en ersättningsflygning. Domstolen klargjorde kraven enligt unionsrätten på denna ombokning.

I det nu aktuella fallet skulle L GmbH ha kunnat transportera FK på den bokade flygningen – om än med en kraftig försening. Det var inte nödvändigt att göra en ombokning. Det fanns dock en annan möjlighet för FK att nå den slutliga bestämmelseorten med den konkreta flygförbindelsen, visserligen också med en kraftig försening, men klart tidigare än med L GmbH:s försenade flygning, en möjlighet som L GmbH inte erbjöd FK, men som denne utnyttjade på eget initiativ.

Appellationsdomstolen anser att den konkreta ombokningen nog var ekonomiskt acceptabel och att den organisatoriska insatsen skulle ha varit möjlig att överblicka. Detta argument gäller enligt appellationsdomstolens uppfattning emellertid bara om man ser till en enskild passagerare. **[Orig. s. 13]** Att boka om alla passagerare till en (eller eventuellt flera) flygningar med tidigare avgång och tidigare ankomst skulle emellertid kunna vara olönsamt totalt sett. De faktiska omständigheterna skiljer sig i detta avseende från de omständigheter som låg till grund för domen Transportes Aéreos Portugueses, eftersom det i det fallet var fråga om en ombokning av en enskild passagerare till en viss anslutande flygförbindelse och inte om en ombokning av samtliga passagerare som var tvungna att vänta på ett försenat ersättningsplan. Den fråga som appellationsdomstolen i det nu aktuella fallet ska avgöra har i synnerhet inte klargjorts definitivt genom dess resonemang i domen Transportes Aéreos Portugueses. Det är nödvändigt att EU-domstolen närmare klargör i vilka fall ombokning inte kan förväntas av lufttrafikföretaget på grund av att det krävs en uppoffring som inte längre är acceptabel.

Samtliga frågor måste behandlas för att appellationsdomstolen ska kunna avgöra överklagandet slutgiltigt. Beroende på om passageraren omfattas av förordningens tillämpningsområde ska den överklagade domen antingen omedelbart ändras till att talan ogillas, eller kommer en ytterligare prövning i fråga (fråga 1). Om åsknedslaget inte utgör en extraordinär omständighet ska den överklagade domen under alla omständigheter fastställas (fråga 2). Beroende på om lufttrafikföretaget har lyckats bevisa att rimliga åtgärder har vidtagits enbart genom det försenade

genomförandet med ett ersättningsplan ska den överklagade domen antingen fastställas eller ändras till att talan ogillas (fråga 3).

[utelämnas] **[Orig. s. 14]**

[utelämnas]

ARBETS
DOKUMENT