

Mål C-336/21

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

27 maj 2021

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landesgericht Korneuburg (Österrike)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

4 maj 2021

Klagande:

L

Motparter:

F

BW

SW

[utelämnas]

Landesgericht Korneuburg

[utelämnas]

Landesgericht Korneuburg har i egenskap av appellationsdomstol [utelämnas] i de förenade målen [1] (21 C 51/20p) F***** GmbH, [2] (21 C 71/20d) B***** W***** och [3] (21 C 72/20a) S***** W***** mot L***** GmbH, [utelämnas] [utelämnas] avseende motpartens överklagande av domen av den 29 april 2020, 21 C 51/20p-11 [utelämnas] 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 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 **[Orig. s. 2]** nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91 (förordningen om flygpasagerares rättigheter) tolkas på så 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 sju timmar och 41 minuter, eftersom flygplanet under den första av två föregående flygningar 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 andra av de två föregående flygningarna genomfördes, men det i samband med den tillsyn före flygning som gjordes inför denna andra flygning 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 flygningen med en försening på sju timmar och 40 minuter i förhållande till den utsatta avgångstiden?**

[2] Ska artikel 5.3 i förordningen om flygpasagerares rättigheter tolkas på så sätt **att det till de rimliga åtgärder som lufttrafikföretaget ska vidta hör att erbjuda flygpasagerarna ombokning till en annan flygning med vilken dessa skulle ha nått sin slutliga bestämmelseort med en mindre försening trots att lufttrafikföretaget, i stället för med det plan som inte längre kunde användas, genomförde flygningen med ett ersättningsplan med vilket passagerarna nådde sin slutliga bestämmelseort med en större försening?**

[II] [utelämnas] [vilandeförklaring av målet] **[Orig. s. 3]**

Skäl

P***** S*****, den andra käranden och den tredje käranden i första instans, hade var och en en bekräftad platsreservation för flygningen OE 100 från Wien (VIE) den 21 oktober 2019, kl. 11.30, till Palma de Mallorca (PMI) den 21 oktober 2019, kl. 13.55, som genomfördes av svaranden, L.

L genomförde flygningen med försening, varvid den faktiska avgångstiden var kl. 19.10 och den faktiska ankomsttiden kl. 21.36. Den planerade sträckan var mindre än 1 500 km enligt storcirkelmetoden. P***** S***** överlät sina rättigheter gentemot L till följd av denna händelse till den första käranden, F, som accepterade överlåtelsen.

Enligt vad L 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 enligt tidtabellen.

[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 försening på två timmar och 40 minuter i förhållande till den utsatta ankomsttiden.

Dessutom skulle det ha använts för följande ytterligare flygningar:

[3] OE 100 från Wien (VIE) kl. 11.30 till Palma de Mallorca (PMI) kl. 13.55, det vill säga den nu aktuella flygningen. Flygningen genomfördes – med ett ersättningsplan – med en försening på sju timmar och 40 minuter i förhållande till den utsatta avgångstiden och en försening på sju timmar och 41 minuter i förhållande till den utsatta ankomsttiden.

[4] OE 105, som är föremål för mål 22 R 258/20a vid denna domstol och för C-672/20 vid EU-domstolen. **[Orig. s. 4]** Flygningen genomfördes – med samma ersättningsflygplan – med en försening på åtta timmar och 26 minuter i förhållande till den utsatta avgångstiden och en försening på åtta timmar och 19 minuter i förhållande till den utsatta ankomsttiden.

F, BW och SW väckte talan var och en för sig. De yrkade att L skulle förpliktas att betala 250 euro [utelämnas] till var och en av dem och förklarade att det inte hade förelegat några extraordinära omständigheter. De bestred att förseningen hade orsakats av åsknedslag. En omständighet kan enligt dessa inte beaktas, om den har inträffat redan före den omedelbart föregående flygningen. L hade inte heller vidtagit alla åtgärder som rimligen kunde förväntas för att undvika förseningen av flygningen. L borde ha ordnat med ett ersättningsplan med besättning som var beredd att rycka in och tillhandahållit passagerarna detta i enlighet med tidtabellen. L måste enligt F, BW och SW förklara av vilka skäl det inte hade varit möjligt att boka om passagerarna.

L bestred inte att ränta skulle utgå från den yrkade tidpunkten, men bestred i övrigt grunden för talan och det yrkade beloppet, yrkade att talan skulle ogillas och anförde att flygplanet hade skadats genom åsknedslag under en föregående flygning. I samband med den tillsyn före flygning som gjordes inför den nu aktuella flygningen visade det sig att skadorna hade förvärrats och de provisoriska reparationerna försämrats under den föregående flygningen, och piloten hade begärt reparation och ny inspektion. Kontrollen inleddes kl. 15.05. Det hade inte gått att förutse hur länge inspektionerna skulle pågå. Kl. 15.07 hade ett ersättningsplan aktiverats, som landade i Wien kl. 18.15. Flygningen kunde genomföras med detta flygplan med en försening. **[Orig. s. 5]**

Domstolen i första instans biföll talan genom den **överklagade domen**. Bezirksgericht Schwechat slog inte fast något om orsaken till förseningen. Den utgick uppenbarligen från att ett åsknedslag utgör en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpasagerares rättigheter

och diskuterade vissa åtgärder som L kunde förväntas vidta. Av (en sammanfattning) av de omständigheter som hade anförts drog Bezirksgericht Schwechat slutsatsen att L inte hade framfört tillräckliga argument beträffande de åtgärder som rimligen skulle ha kunnat vidtas för att undvika förseningen. En möjlig rimlig åtgärd skulle ha varit att boka om passagerarna till en annan flygning från Wien till Palma de Mallorca eller att använda ett ersättningsplan från den egna flottan eller hyra in ett plan för att kunna genomföra flygningen enligt tidtabellen eller åtminstone med en försening på mindre än tre timmar. Bezirksgericht Schwechat påpekade att L redan efter åsknedslaget omkring kl. 09.00 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] [processuella frågor] **[Orig. s. 6]**

Landesgericht Korneuburg ska i egenskap av **appellationsdomstol** pröva F:s, BW:s och SW:s talan i andra och sista instans.

L:s flygningar den 21 oktober 2019 är föremål för flera mål där talan har väckts mot L av ett stort antal passagerare, bland annat mål 22 R 258/20a. I det målet hade appellationsdomstolen beslutat att förklara målet vilande och – förutom en fråga om tillämpningsområdet för förordningen om flygpassagerares rättigheter, vilket inte är relevant i det nu aktuella fallet – hänskjuta ovanstående frågor med begäran om förhandsavgörande. Under tiden har detta mål avslutats genom att överklagandet återkallats. Begäran om förhandsavgörande i mål C-672/20, som har anhängiggjorts vid EU-domstolen, återkallades den 28 april 2021. Frågorna är därför (nästan) identiska med frågorna 2 och 3 i den återkallade begäran om förhandsavgörande.

Överväganden rörande tolkningsfrågorna

Den första frågan

L gjorde gällande att en extraordinär omständighet hade orsakat (den kraftiga) förseningen i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter och uppgav att den första av de två föregående flygningarna hade drabbats av åsknedslag. Detta ledde till att det flygplan som ursprungligen planerats för flygningen behövde inspekteras och repareras efter det att den andra av de föregående flygningarna hade utförts. F, BW och SW bestred uttryckligen denna omständighet i förfarandet i första instans, men domstolen i första instans drog inte några slutsatser 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 ska kunna avgöras, redan **[Orig. s. 7]** 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 antagit att åsknedslag utgör en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter (dom från Landesgericht Korneuburg av den 24 oktober 2019, 21 R 222/19y; senast dom av den 21 juli 2020, 22 R 209/20i). Andra österrikiska domstolar har emellertid gjort den motsatta bedömningen (till exempel Bezirksgericht für Handelssachen Wien, dom av den 31 mars 2017 i mål 11 C 227/16m = RRa 2018, s. 289).

Appellationsdomstolen överväger (fortfarande) 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 den normala 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 pröva vetenskapliga bevis, vilket appellationsdomstolen skulle uppdra åt domstolen i första instans att göra efter det att den överklagade domen upphävts, är det nödvändigt att EU-domstolen klargör frågan huruvida åsknedslag **[Orig. s. 8]** i princip kan utgöra en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

Den andra frågan:

I överklagandet har L bestritt Bezirksgericht Schwechats uppfattning att L inte framfört något argument beträffande en eventuell ombokning av F, BW och SW. L 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 100 byttes nämligen det ursprungliga flygplanet ut, och ett ersättningsplan från den egna flottan ställdes till förfogande. L genomförde således flygningen – även om den blev försenad. Vid en försening kan enligt L 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.

F, BW och SW 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 [**Orig. s. 9**] Aéreos Portugueses, punkt 59). [utelämnas] [redogörelser avseende det nationella förfarandet]

L har återigen inte tagit ställning mer i detalj till domen Transportes Aérios Portugueses 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 kunde L transportera F, BW och SW på den bokade flygningen – om än med en kraftig försening. Det var inte nödvändigt att göra en ombokning. Frågan huruvida det skulle ha funnits en annan möjlighet på den konkreta flygförbindelsen att, visserligen också med en kraftig försening, men klart tidigare än med L:s försenade flygning, nå den slutliga bestämmelseorten har för närvarande inte besvarats (till skillnad från vad som var fallet i förfarandet vid denna domstol [utelämnas], det vill säga mål C-672/20, L, vid EU-domstolen), och [**Orig. s. 10**] om ombokningen har betydelse, bör detta prövas av domstolen i första instans.

Appellationsdomstolen anser (återigen) 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. Att boka om alla passagerare till en flygning (eller eventuellt flera sådana) med tidigare avgång och tidigare ankomst skulle emellertid kunna vara oacceptabelt 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, och särskilt inte genom EU-domstolens resonemang i domen Transportes Aéreos Portugueses, klargjorts definitivt.

Båda frågorna måste behandlas för att appellationsdomstolen ska kunna avgöra överklagandet slutgiltigt. Om åsknedslag inte utgör en extraordinär omständighet ska den överklagade domen under alla omständigheter fastställas, och om åsknedslag utgör en extraordinär omständighet torde domstolen i första instans ha att pröva huruvida åsknedslag orsakade den kraftiga förseningen (den första frågan). Beroende på om lufttrafikföretaget har lyckats bevisa att alla rimliga åtgärder vidtagits enbart genom det försenade genomförandet med ett ersättningsplan ska den överklagade domen antingen fastställas eller upphävas (den andra frågan). **[Orig. s. 11]**

[II] [utelämnas] [vilandeförklaring av målet]

22:a avdelningen vid Landesgericht Korneuburg

Korneuburg den 4 maj 2020

[utelämnas]

ARBETS-DOKUMENT