

Mål C-37/21

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

22 januari 2021

Domstol som begär förhandsavgörande:

Amtsgericht Hamburg

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

30 december 2020

Klagande:

flightright GmbH

Motpart:

Ryanair DAC, tidigare Ryanair Ltd

Begäran om förhandsavgörande från EU-domstolen enligt artikel 267 FEUF, framställd av Amtsgericht Hamburg i förfarande 22 a C 22/02 [utelämnas]

1. Skäl och grund för begäran om förhandsavgörande

Vid Amtsgericht Hamburg pågår ständigt tvister inom ramen för tillämpningen av förordning (EG) nr 261/2004 om flygpassagerares rättigheter, i vilka parterna tvistar om huruvida en senareläggning av starttillståndet från flygledningen redan i sig utgör extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3, utan att det även krävs att grunden för senareläggningen av starttillståndet i sig utgör en extraordinär omständighet. I synnerhet är detta omtvistat om förseningen beror på utfärdandet av starttillstånd mot bakgrund av de aktuella väderförhållandena på flygplatsen, utan att dessa väderförhållanden i sig är extraordinära för regionen och årstiden. Med hänsyn till att tvister återkommande uppkommer i detta avseende på en plats som Hamburg, utgår den hänskjutande domstolen från att dessa rättsliga frågor för närvarande har betydelse i ett stort antal tvister vid domstolar vid andra stora flygplatser, både i Förbundsrepubliken Tyskland och i hela Europa, vilket innebär att det förefaller ändamålsenligt att EU-domstolen tolkar artikel 5.3 för att skapa framtida rättslig klarhet i hela Europa.

2. Bakgrunden i målet

2.1. Kraftig försening på 4 timmar och 40 minuter

Flightright GmbH och Ryanair DAC tvistar om krav som överlåtits från flygpassagerarna Sophia B. och Marvin B. Den 26 oktober 2019 skulle nämnda flygpassagerare flyga från Hamburg till Krakow enligt en bokningsbekräftelse från Ryanair och därvid landa klockan 9.45 lokal tid i Krakow. I själva verket anlände Ryanairs flygplan till Krakow först klockan 14.25, vilket innebar en försening på den slutliga bestämmelseorten på ungefär 4 timmar och 40 minuter, det vill säga en kraftig försening i den mening som avses i EU-domstolens fasta praxis, vilken ska likställas med en inställd flygning i den mening som avses i artikel 5.1 i förordning (EG) nr 261/2004 [**Orig. s. 2**] och medför rätt till kompensation enligt artiklarna 5.1 c och 7.1 i förordningen.

2.2. Extraordinära omständigheter på grund av försenat starttillstånd med anledning av dåligt väder

Ryanair hävdar att det inte föreligger någon skyldighet att betala kompensation enligt artikel 5.3 i förordningen, eftersom den kraftiga förseningen berodde på en extraordinär omständighet i den mening som avses i denna bestämmelse. Bolaget hade inte heller kunnat förhindra förseningen, respektive dess följder, genom att vidta rimliga åtgärder.

Luftrafikföretaget för gällande att en extraordinär omständighet föreligger genom att den omtvistade flygningen landade med kraftig försening i Krakow, eftersom den redan startade med kraftig försening i Hamburg, vilket i sin tur berodde på att den föregående flygningen anlände med kraftig försening från Krakow till Hamburg. Detta berodde i sin tur på att starten från Krakow hade försenats med 4 timmar och 52 minuter på grund av dåliga väderförhållanden [utelämnas], nämligen dimma, vilket hade medfört dåligt sikt som äventyrade flygsäkerheten.

Ryanair anser att det är frågan om extraordinära omständigheter, eftersom väderleksförhållandena inte omfattas av flygbolagets ansvarsområde [utelämnas].

3. Bestämmelser och rättsprinciper som tillämpats av den hänskjutande domstolen

Amtsgericht Hamburg anser att de omständigheter som Ryanair har gjort gällande inte är tillräckliga för att på ett övertygande sätt visa att extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 föreligger.

Vid tolkningen av begreppet ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen utgår Amtsgericht Hamburg från följande rättsregler:

3.1.: Undantagsbestämmelsen i artikel 5.3 ska, i likhet med alla undantagsbestämmelser, tolkas restriktivt.

- 3.2.: Extraordinära omständigheter utgör endast omständigheter som ligger utanför det normala (EU-domstolen, NJW 2013, 921 punkt 29). **[Orig. s. 3]**
- 3.3.: De omständigheter som räknas upp i skäl 14 utgör inte automatisk extraordinära omständigheter, utan det krävs alltid en prövning i det enskilda fallet (EU-domstolen, C-549/07)
- 3.4.: ”Utöver det vanliga” eller ”utanför det normala” i den mening som avses i EU-domstolens praxis ska inte likställas med oväntad, utan vållande, oundviklig, ovanlig eller ”inte kunna råda över”.
- 3.5.: En extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen är en händelse som faller utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet **och** som på grund av sin art eller sitt ursprung ligger utanför dess faktiska kontroll (EU-domstolen, C-549/07 och C-257/14).
- 3.6.: Varje händelse som flygbolaget inte kan undvika är inte tillräcklig för att det ska antas vara frågan om extraordinära omständigheter, utan detta gäller endast sådana händelser som inte är normala eller förväntade inom lufttrafiken [utelämnas].
- 3.7.: Ogynnsamma väderförhållanden som tillfälligt omöjliggör en start, utgör inte alltid extraordinära omständigheter, utan kan endast utgöra det i enskilda fall [utelämnas].

4. Den hänskjutande domstolens slutsatser avseende tolkningen av begreppet ”extraordinära omständigheter” vid försenat starttillstånd på grund av dåliga väderförhållanden

Från de rättsregler som anges i punkt 3 avseende tolkningen av begreppet extraordinära omständigheter härleder Amtsgericht Hamburg följande ytterligare rättsregler:

4.1.:

Det utgör inte i sig extraordinära omständigheter när starttillståndet från trafikledningen försenas, eftersom sådana förseningar, så kallade förskjutningar av slottider, inte utgör en händelse som ligger ”utanför det normala” inom lufttrafiken, utan en händelse som tillhör de normala och förväntade förloppen och villkoren inom den internationella luftfarten. Det rör sig om en händelse som utgör en naturlig del av lufttrafikföretagens normala verksamhet. **[Orig. s. 4]**

Enligt praxis från domstolarna i första instans ligger tvister i vilka lufttrafikföretagen åberopar förskjutningar av slottider från flygledningen inte utanför det normala. Dessa förskjutningar sticker inte ut som händelser utöver det vanliga, utan åberopas regelbundet och ofta, vilket innebär att det kan anses vitsordat att de inte ligger utanför det normala.

Om det inte kan anses klargjort att förskjutningar av slottider från flygledningen är vanliga, gängse och förväntade krävs det bevisning genom ett sakkunnigutlåtande i tvisten. En omständighet som inte är extremt sällsynt, utan inträffar regelbundet, inom internationell flygtrafik kan inte anses ligga utanför det normala.

4.2.:

Förskjutningar av slottider från flygledningen ska endast anses utgöra extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 om de i sin tur beror på omständigheter som kan klassificeras som extraordinära i den mening som avses i artikel 5.3. En förskjutning av slottider beror exempelvis på extraordinära omständigheter om det har inträffat en flygolycka på den aktuella flygplatsen, på grund av vilken en startbana måste spärras av under flera timmar, eller ett terrorhot, på grund av vilket flygverksamheten måste ställas in. Om en förskjutning av slottider beror på en omständighet som i sig inte är extraordinär, exempelvis en nedisad startbana eller nedisade huvudbärytor en vintermorgon på grund av minusgrader i Hamburg, är det inte frågan om några extraordinära omständigheter.

4.3.:

En förskjutning av slottiderna på grund av ogynnsamt väder utgör endast extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 om detta väder i sig utgör en extraordinär omständighet, det ogynnsamma vädret på den aktuella orten vid den aktuella tidpunkten i sig ligger ”utanför det normala” och i sig inte tillhör ”de normala och förväntade [Orig. s. 5] väderförhållandena” på den aktuella orten vid den aktuella tidpunkten utan ”sticker ut”. Ogynnsamma väderförhållanden som inte ligger utanför det normala på en viss ort vid en viss tidpunkt, vilka inte sticker ut från de normala och förväntade väderförhållandena på en viss ort vid en viss tidpunkt, utgör händelser som utgör en normal del av lufttrafikföretagens normala verksamhet och de normala villkoren för lufttrafiken.

5. Frågor till EU-domstolen inom ramen för begäran om förhandsavgörande

Mot bakgrund av att lufttrafikföretagen regelbundet har en annan uppfattning än den som Amtsgericht Hamburg har redogjort för i punkt 4, vilket ger upphov till motsvarande rättsfrågor i hela Europa, hänskjuter Amtsgericht Hamburg följande frågor till EU-domstolen:

5.1.:

Utgör ett försenat starttillstånd från trafikledningen redan i sig en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning 261/2004, eller är så inte fallet, av den anledningen att förseningar av starttillståndet från flygledningen, så kallade förskjutningar av slottider, inte utgör händelser som ligger ”utanför det normala”, utan händelser som tillhör de normala och

förväntade förloppen och villkoren inom den internationella luftfarten, eftersom det är fråga om händelser som utgör en naturlig del av lufttrafikföretagens normala verksamhet?

5.2.

Är det redan klargjort att så kallade förskjutningar av slottider från flygledningen inom internationell luftfart inte utgör händelser som ligger utanför det normala i den mening som avses i EU-domstolens praxis, utan utgör vanliga, normala och förväntade följder av lufttrafiken eller krävs det i detta hänseende bevisning genom sakkunnigutlåtande i tvister, där beviskraven endast är uppfyllda om förskjutningar av slottider äger rum extremt sällan och inte regelbundet inom internationell luftfart?

5.3.:

Utgör förskjutningar av slottider från flygledningen endast extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning 261/2004, om de i sin tur beror på omständigheter som kan anses vara extraordinära i den mening som avses i artikel 5.3, det vill säga exempelvis på en olycka eller ett terrorhot, men inte **[Orig. s. 6]** på väderförhållanden som är normala på den aktuella orten, vilka tillfälligt påverkar lufttrafiken?

5.4.:

Utgör en förskjutning av slottider på grund av ogynnsamt väder i synnerhet endast extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning 261/2004, om det ogynnsamma vädret i sig utgör en extraordinär omständighet, det vill säga om detta väder på den aktuella orten vid den aktuella tidpunkten i sig ligger "utanför det normala", i sig inte tillhör "de normala och förväntade väderförhållandena" på den aktuella orten vid den aktuella tidpunkten, utan "sticker ut"?

Utgör ogynnsamma väderförhållanden, vilka inte ligger utanför det normala på en viss ort vid en viss tidpunkt, som inte sticker ut från de normala och förväntade väderförhållandena på en viss ort vid en viss tidpunkt, händelser som utgör en naturlig del av lufttrafikföretagens normala verksamhet och av de normala villkoren för luftfarten på det sätt som EU-domstolen har tolkat artikel 5.3 i förordning 261/2004?

[utelämnas]