

Anonymiserad version

Översättning

C-308/21 - 1

Mål C-308/21

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

14 maj 2021

Hänskjutande domstol

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Azorernas distriktsdomstol – Tvistemålsavdelningen i Ponta Delgada – Domstol nr 4) (Portugal)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

25 januari 2021

Kärande:

KU

OP

GC

Svarande:

SATA International — Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4

**(Azorernas distriktsdomstol – Tvistemålsavdelningen i Ponta Delgada –
Domstol nr 4)**

[utelämnas]

Talan i allmänt tvistemål

[utlämnas]

Rörande begäran om förhandsavgörande från EU-domstolen – Artikel 94 i EU-domstolens rättegångsregler

*

1) Sammanfattning av föremålet för talan och relevanta faktiska omständigheter

I förevarande mål, i vilket tre olika mål har förenats, hade de tre kärandena köpt biljetter för två flygningar mellan flygplatsen i Lissabon och den autonoma regionen Azorerna (öarna São Miguel och Pico), som skulle ske den 10 maj 2017. En av flygningarna ställdes in och käranden erbjöds en alternativ flygning. Den andra flygningen genomfördes, men med försenad avgång. I samtliga fall kom kärandena fram till bestämmelseorten mer än tre timmar efter den planerade ankomsttiden.

Orsaken till förseningen var ett fel i bränsleförsörjningssystemet som oförutsett och oväntat hade uppkommit på flygplatsen i Lissabon den dagen, från och med klockan 13.19. Detta gjorde att all flygverksamhet som utgick från Lissabon fick organiseras om, inte bara det aktuella flygbolagets verksamhet, och det blev nödvändigt att ta sig till bränsledepåerna på två näraliggande flygplatser för att komma till rätta med felet. Det bör även påpekas att det av de omständigheter som fastställts framgår att flygplatsen i Lissabon inte ansvarar för bränsleförsörjningssystemet på den egna flygplatsen, utan det gör en utomstående enhet.

Frågan är om en försening med mer än tre timmar eller inställda flygningar till följd av ett fel i bränsleförsörjningen på avreseflygplatsen, när denna flygplats ansvarar för skötseln av bränsleförsörjningen, utgör en ”**extraordinär omständighet**”, i den mening som avses i **artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004**.

*

De **relevanta omständigheterna** i förevarande mål har visat sig vara följande:

a.1) Beträffande mål 957/20.5T8PDL

1. Käranden KU köpte genom bokning NM8E8P en biljett för flygningarna S4321 och SP107, som utförs av svaranden och som var planerade till den 10 maj 2017, med avgång från flygplatsen i Lissabon (LIS) klockan 12.50 och planerad ankomst till flygplatsen i Santa María (Azorerna) (SMA) klockan 19.15 (lokal tid) den 10 maj 2017 och med mellanlandning på

flygplatsen i Ponta Delgada (Azorerna) (PDL), med planerad ankomst klockan 14.15 och avgång klockan 18.45 (lokal tid).

2. Käranden checkade in för den flygningen och steg ombord på flygplanet.
3. Flygningen S4321 kom fram till bestämmelseorten, flygplatsen i Ponta Delgada (Azorerna) (PDL), klockan 19.30, vilket innebar att käranden inte kunde gå ombord på flygningen SP107.
4. Avståndet mellan Lissabon och Santa María är 1 407,62 km.

a.2) Beträffande mål 963/20.0T8PDL

5. Käranden GC köpte genom bokning NW53AK en biljett för flygning S4321, som utförs av svaranden och som var planerad till den 10 maj 2017, med avgång från flygplatsen i Lissabon (LIS) klockan 12.50 och planerad ankomst till flygplatsen i Ponta Delgada (Azorerna) (PDL) klockan 14.15 (lokal tid).
6. Käranden checkade in för den flygningen och steg ombord på flygplanet.
7. Flygningen blev försenad och den anlände till flygplatsen i Ponta Delgada (Azorerna) (PDL) klockan 19.30, det vill säga en försening med 5 timmar och 15 minuter jämfört med den ursprungligen planerade ankomsttiden.
8. Avståndet mellan Lissabon och Ponta Delgada är 1 422,09 km.

a.3) Beträffande mål 961/20.3T8PDL

9. Käranden GC köpte genom bokning 6I9R8M en biljett för flygning S4142, som utförs av svaranden och som var planerad till den 10 maj 2017, med avgång från flygplatsen på Isla de Pico (Azorerna) (PIX) klockan 17.35 och planerad ankomst till flygplatsen i Lissabon (LIS) klockan 21.05 (lokal tid).
10. Flygning S4142 ställdes in av svaranden.
11. Till följd av att flygningen ställdes in erbjöds käranden flygning S4136 som alternativ, med avgång klockan 21.25 från flygplatsen i Terceira (TER) och ankomst till flygplatsen i Lissabon (LIS) den 10 maj 2017.
12. Avståndet mellan Isla de Pico och Lissabon är 1 662,34 km.

a.4) Svarandens svaromål

13. Den 10 maj 2017 uppstod ett fel i bränsleförsörjningssystemet på flygplatsen i Lissabon från och med klockan 13.19.
14. Detta fel var oförutsett och oväntat.

15. Felet gjorde att all flygverksamhet som utgick från Lissabon fick organiseras om, inte bara det aktuella lufttrafikföretagets verksamhet, och det blev nödvändigt att ta sig till bränsledepåerna på två närliggande flygplatser för att komma till rätta med felet.
16. Flygplatsen i Lissabon ansvarar inte för bränsleförsörjningssystemet på den egna flygplatsen, utan det gör en utomstående enhet.
17. Flygning S4321 tvingades utföras via rutten Lissabon – Porto – Ponta Delgada.
18. Eftersom det var omöjligt att utföra flygning S4143 som skulle ha gått på rutten Lissabon - Isla de Pico, befann sig planet inte på Pico vid den planerade tiden för flygning S4142 och kunde därför inte flyga tillbaka (från Pico till Lissabon).

*

2) *Lydelsen av de nationella bestämmelser som är tillämpliga i förevarande mål och i förekommande fall relevant rättspraxis*

I förevarande mål finns inga relevanta nationella bestämmelser, eftersom det rör sig om en **EU-förordning (förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004)**.

Likafullt finns det på nationell nivå en tämligen enhetlig rättspraxis när det gäller vad som avses med det som ovan kallas ”**extraordinära omständigheter**”, i den mening som avses i **artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004**, vilken av nedan redovisade skäl väcker frågor hos den hänskjutande domstolen

I mål nr **968/20.0T8PDL**, **960/20.5T8PDL**, **959/20.1T8PDL**, **954/20.0T8PDL** och **955/20.9T8PDL**, som avsåg just dessa flygningar och som prövades av olika domstolar, beslutades att lufttrafikföretaget inte var skyldigt att betala ersättning enligt artiklarna 5.1 c) och 7 i **Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004**.

*

3) *Redogörelse för skälen till att den hänskjutande domstolen hyser tvivel om tolkningen eller giltigheten av vissa unionsrättsliga bestämmelser*

I förevarande mål hyser den hänskjutande domstolen allvarliga tvivel om hur begreppet ”**extraordinära omständigheter**” i **artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004** ska tolkas med avseende på de ovan beskrivna faktiska omständigheterna, mot bakgrund av EU-domstolens rättspraxis rörande den bestämmelsen.

I domen **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹ hänvisade domstolen i första hand till **skäl 14** i förordningen, vilket innehåller en tolkningsregel som innebär att skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen ska vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt förekomma i händelse av **meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga**. Domstolen gjorde emellertid en restriktiv tolkning av bestämmelsen, i den meningen att de omständigheter som anges som exempel i skäl 14 endast anses vara extraordinära om de avser en händelse som **till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll** (punkterna 15–34, i synnerhet punkterna 22 och 23). Det är värt att se till det glasklara resonemanget i den domen:

19. Det framgår av skäl 12 och artikel 5 i förordning nr 261/2004 att **gemenskapslagstiftaren har avsett att minska de problem och olägenheter som passagerarna orsakas på grund av inställda flygningar, genom att förmå lufttrafikföretagen att på förhand underrätta passagerarna om de inställda flygningarna och, i vissa fall, erbjuda en ombokning i enlighet med vissa fastställda kriterier. Om lufttrafikföretagen inte kan vidta sådana åtgärder har gemenskapslagstiftaren önskat att de kompenserar passagerarna, såvida flygningen inte har ställts in på grund av extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.**

20. I detta sammanhang står det klart att **artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, som fastlägger villkoren för att det lufttrafikföretag som utför flygningen inte ska vara skyldigt att betala kompensation, ska betraktas som ett undantag från principen i artikel 5.1 c om passagerares rätt till kompensation vid inställda flygningar. Förstnämnda bestämmelse ska följaktligen tolkas restriktivt.**

21. Gemenskapslagstiftaren har, såsom framgår av skäl 14 i förordning nr 261/2004, angett att **sådana omständigheter särskilt kan förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för ett lufttrafikföretag.**

22. Det framgår av detta uttalande i ingressen till förordning nr 261/2004 att **gemenskapslagstiftaren inte har avsett att dessa händelser, vilka för övrigt bara uppräknas i exemplifierande syfte, i sig ska anses utgöra extraordinära omständigheter, utan har nämnt dessa för att de är händelser som kan ge upphov till sådana omständigheter. Härav följer att alla omständigheter som omgärdar sådana händelser inte nödvändigtvis**

¹ Dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:71).

utgör skäl för undantag från compensationsskyldigheten enligt artikel 5.1 c i denna förordning.

23 Trots att gemenskapslagstiftaren har inkluderat ”oförutsedda brister i flygsäkerheten” i nämnda uppräkningslista och trots att ett tekniskt problem med ett flygplan kan anses vara en sådan brist, **kan omständigheterna kring en sådan händelse icke desto mindre endast betecknas som ”extraordinära”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, om de avser en händelse som, i likhet med dem som uppräknas i skäl 14 i denna förordning, till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll.**

Som framgår av dessa punkter anser EU-domstolen att **artikel 5.3 i förordningen ska tolkas restriktivt**, för att stärka skyddet för passagerarna. De omständigheter som nämns i skäl 14 ska inte betraktas som ”extraordinära omständigheter” i sig, utan som omständigheter som bara kan anses vara extraordinära om de till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. I det här fallet fann domstolen att tekniska problem som uppstår vid underhåll av flygplanen eller som beror på brister i detta underhåll inte i sig kan anses utgöra sådana ”extraordinära omständigheter” som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 (punkt 25).

I domen **McDonagh (C-12/11)**² utvecklade domstolen den rättspraxis som har beskrivits i föregående punkt och slog fast att enligt vanligt språkbruk avses med ”extraordinära omständigheter” bokstavligen omständigheter ”som ligger utanför det normala”. Inom luftfarten avser det **en händelse som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll**. Med andra ord avser det alla omständigheter som ligger utanför lufttrafikföretagets kontroll oavsett omständigheternas art och allvar. I det här sammanhanget fann domstolen att stängningen av en del av det europeiska luftrummet till följd av vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott utgjorde ”extraordinära omständigheter” (**punkterna 26–34**).

I domen **van der Lans (C-257/14)**³ slog domstolen fast att **undantaget i artikel 5.3 i förordningen ska tolkas restriktivt**. Vad beträffar de tekniska problem som ett flygplan kan råka ut för, kan de bara anses utgöra ”extraordinära” omständigheter på de mycket stränga villkor som nämns i föregående punkt. Detta skulle enligt domstolen exempelvis vara fallet om tillverkaren av de flygplan som ingår i det berörda lufttrafikföretagets flotta, eller en behörig myndighet, tillkännager att dessa flygplan, som redan är i drift, är behäftade med ett dolt

² Dom av den 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

³ Dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

fabrikationsfel som påverkar flygsäkerheten. Så skulle även vara fallet om flygplanen skadas till följd av sabotage eller terrorism. **I det målet slog domstolen fast att ett motorfel som orsakats av att vissa flygplansdelar gått sönder i förtid, inte utgjorde en oförutsedd händelse som låg utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll, utan ingick i lufttrafikföretagets normala verksamhet (punkterna 32–49).**

I beslutet **Siewert (C-394/14)**,⁴ slog domstolen fast att en händelse såsom att en rörlig flygplatstrappa stött emot ett flygplan inte ska kvalificeras som en ”extraordinär omständighet” som fritar lufttrafikföretaget från skyldigheten att betala kompensation till passagerare när flygningen med nämnda plan blev kraftigt försenad **(punkterna 12–23).**

I domen **[Pešková et Peška] (C-315/15)**⁵ fann domstolen att även om en kollision mellan ett flygplan och en fågel skulle kunna kvalificeras som en ”extraordinär omständighet”, innebar den omständigheten att flygningen ställdes in på grund av att lufttrafikföretaget inte litade på den säkerhetskontroll av flygplanet som utfördes av en auktoriserad expert, utan anlidade en egen expert för att ånyo utföra nämnda säkerhetskontroll, att det inte förelåg en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen (punkterna 18–26).

Senare, i domen **Krüsemann m.fl. (C-195/17, C-197/17 – C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 – C-286/17 och C-290/17 – C-292/17)**,⁶ slog domstolen fast att en **”vild strejk” bland den flygande personalen** inte utgör en **”extraordinär omständighet”** som gör att flygbolaget kan undgå skyldigheten att betala kompensation om flygningen ställs in eller kraftigt försenas. Domstolen fann att den omständigheten att en betydande andel av den flygande personalen spontant är frånvarande (”vild strejk”, som var fallet där), inte omfattas av begreppet **”extraordinära omständigheter”**, eftersom lufttrafikföretagen i sin normala verksamhet kan konfronteras med meningsskiljaktigheter eller konflikter med sin personal eller en del av personalen. Följaktligen ska de risker som härrör från de sociala konsekvenserna i samband med sådana åtgärder [omorganisation] anses ingå i det normala utövandet av det berörda lufttrafikföretagets verksamhet **(punkterna 29–49).**

Av detta lilla urval av domstolens rättspraxis framgår tydligt att den har slagit fast att situationer där **(a)** tekniska problem uppdagas vid underhåll av flygplanen eller på grund av brister i detta underhåll, **(b)** vissa flygplansdelar gått sönder i förtid, **(c)** en rörlig flygplatstrappa stött emot ett flygplan, **(d)** det föreligger bristande förtroende för en expert som är auktoriserad för att utföra säkerhetskontroll av

⁴ Beslut av den 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

⁵ Dom av den 4 maj 2017, [Pešková et Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342).

⁶ Dom av den [17 april 2018,] Krüsemann m.fl. (förenade målen C-195/17, C-197/17 – C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 – C-286/17 och C-290/17 – C-292/17, EU:C:2018:258).

flygplanet och en ”vild strejk” utbryter bland den flygande personalen, inte ska anses utgöra ”**extraordinära omständigheter**”, i den mening som avses i **artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004**, mot bakgrund av den restriktiva tolkning som har gjorts av den bestämmelsen och målet att stärka konsumentskyddet.

Närmare bestämt hyser den hänskjutande domstolen en rad tvivel om huruvida en situation som den ovan beskrivna **inte ingår i det normala utövandet av det berörda lufttrafikföretagets verksamhet**, mot bakgrund av den tolkning som domstolen har gjort i sin rättspraxis.

Mot bakgrund av omständigheterna i förevarande mål frågar sig den hänskjutande domstolen om en situation som den som tvisten avser omfattas av begreppet ”**extraordinära omständigheter**” i den mening som avses i **skäl 14 och artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004**.

Eftersom det enligt den nationella lagstiftningen rör sig om ett avgörande mot vilket det på grund av beloppet inte finns något rättsmedel, är den hänskjutande domstolen skyldig att begära ett förhandsavgörande.

Mot bakgrund av ovanstående överväganden hänskjuts följande tolkningsfråga till EU-domstolen för ett förhandsavgörande:

*

”Utgör en försening med mer än tre timmar eller inställda flygningar till följd av ett fel i bränsleförsörjningen på avreseflygplatsen, när denna flygplats ansvarar för skötseln av bränsleförsörjningen, en ’extraordinär omständighet’ i den mening som avses i artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004?”

*

[utelämnas]

[den fortsatta handläggningen]