

Anonymiserad version

Översättning

C-545/22 – 1

Mål C-545/22

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

15 augusti 2022

Domstol som begär förhandsavgörande:

Landgericht Düsseldorf (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

9 augusti 2022

Svarande i första instans och klagande vid Landgericht Düsseldorf:

Air Europa Lineas Aereas

Kärande i första instans och motparter vid Landgericht Düsseldorf:

VO

GR

[utelämnas]

[utelämnas]

Landgericht Düsseldorf

Beslut

[av den 9 augusti 2022]

I målet

Air Europa Lineas Aereas, [utelämnas] Frankfurt,

svarande i första instans och klagande vid Landgericht Düsseldorf,

SV

[utelämnas]

mot

1. VO, [utelämnas] Bremen,
2. GR, [utelämnas] Bremen,

kärande i första instans och motparter vid Landgericht Düsseldorf,

[utelämnas]

har 22:a avdelningen för civilmål vid Landgericht Düsseldorf [utelämnas] fattat följande

beslut:

Målet förklaras vilande.

Följande fråga beträffande tolkningen av unionsrätten hänskjuts till Europeiska unionens domstol i enlighet med artikel 267 första stycket led b tredje stycket FEUF:

Ska artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att en inställd flygning beror på extraordinära omständigheter när flygbolaget, efter det att den globala covid-19-pandemin hade brutit ut, på grund av att den globala flygtrafiken låg nere från mars 2020 drastiskt reducerade sin tidtabell i avsikt att undvika en lönsam utnyttjandegrad och för att skydda besättningen och piloterna och ställde in ett stort antal flygningar, men inte tvingades ställa in dessa flygningar på grund av myndighetsåtgärder såsom stängning av flygplatser, flygförbud eller inreseförbud?

Skäl:

I.

Kärandena i första instans, makarna VO och GR, bokade var sin utresa med svaranden i första instans, Air Europa Lineas Aereas (medan kallat Air Europa), från Düsseldorf via Madrid till Miami den 7 mars 2020 (flygnumren UX 1446 och UX 97) och en returresa från Miami via Madrid till Düsseldorf den 16 mars/17 mars 2020 (flygnumren UX 98 och UX 1447).

Air Europa ställde in returflygningarna den 16 mars/17 mars 2020 (flygnumren UX 98 och UX 1447). Inte förrän VO och GR var på flygplatsen i Miami den 16 mars 2020 informerades de om att flygningen ställdes in. VO och GR erbjöds inte någon ersättningsflygning.

VO och GR väckte talan vid Amtsgericht Düsseldorf avseende betalning av kompensation med ett belopp på 600,00 euro var enligt artikel 7.1 c i förordning (EG) nr 261/2004 (nedan kallad förordningen om flygpassagerares rättigheter).

Air Europa har gjort gällande att de inställda flygningarna berodde på ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter och att dessa inte kunde undvikas genom rimliga åtgärder. Air Europa har i detta avseende åberopat begränsningar i resandet på grund av covid-19-pandemin. Flygtrafiken låg nere runt om i världen på grund av covid-19-pandemin. Flygbolagen ändrade därför sina tidtabeller, reducerade dem drastiskt och ställde in ett stort antal flygningar. Detta gällde också beträffande flygningarna UX 98 och UX 1447 den 16 mars/17 mars 2020. Flygningarna ställdes in för att skydda besättningens hälsa. Det nya coronaviruset och dess farlighet och spridningssätt var helt okända. Air Europa ville inte utsätta sin besättning för sådana risker.

Amtsgericht Düsseldorf tog upp talan till prövning och meddelade dom den 1 december 2021 [utelämnas]. Air Europa ålades bland annat att betala kompensation med ett belopp på 600,00 euro var till VO och GR.

Air Europa överklagade denna dom i föreskriven form och i rätt tid. VO och GR anser att domen i första instans ska fastställas.

II.

Air Europas möjlighet att vinna framgång med överklagandet beror [utelämnas] på svaret på ovannämnda frågor.

Närmare bestämt:

Överklagandet skulle vara ogrundat, om de skäl som Air Europa har anfört för att ställa in de omtvistade flygningarna den 16 mars/17 mars 2020 från Miami via Madrid till Düsseldorf (flygnumren UX 98 och UX 1447), nämligen att Air Europa frivilligt reducerade av tidtabellerna av ekonomiska skäl på grund av att den internationella flygtrafiken låg nere och på grund av att besättningens hälsa skulle skyddas mot bakgrund av den globala covid-19-pandemin, inte utgjorde någon extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter.

Enligt artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerarnas rättigheter är ett lufttrafikföretag inte skyldigt att betala kompensation till passagerarna enligt artikel 7 i samma förordning, om det kan visa att den inställda flygningen eller en försening på tre timmar eller mer vid ankomsten beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits och att företaget, för det fall en sådan omständighet har inträffat, har vidtagit åtgärder som är anpassade efter situationen och har använt alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt alla tillgängliga ekonomiska resurser för att undvika att den berörda flygningen ställs in eller blir

kraftigt försenad, utan att det kan krävas att företaget gör orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten (se [utelämnas] dom av den 4 april 2019, Germanwings/Pauels, C-501/17, [EU:C:2019:288] [utelämnas], punkt 19, och dom av den 11 juni 2020, LE/Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, [EU:C:2020:460][utelämnas], punkt 36).

1.

Enligt EU-domstolens fasta praxis kan begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter, endast avse händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. Dessa två villkor är kumulativa och huruvida de är uppfyllda ska bedömas från fall till fall (se [utelämnas] dom av den 23 mars 2021, Airhelp/SAS, C-28/20, [EU:C:2021:226][utelämnas], punkt 23). Härvid ska de händelser som har ett ”internt” ursprung skiljas från de händelser som är ”externa” i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen. Endast externa händelser omfattas av begreppet ”extraordinär omständighet”. Alla dessa händelser har det gemensamt att de är en följd av dels lufttrafikföretagets verksamhet, dels yttre omständigheter, vilka är mer eller mindre frekventa i praktiken men som ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll, eftersom dessa omständigheter beror på naturen eller en tredje parts handlande, såsom ett annat lufttrafikföretag eller en offentlig eller privat aktör som påverkar flyg- eller flygplatsverksamheten (se [utelämnas] den ovannämnda domen i mål C-28/20, punkt 39 och följande punkter).

2.

Till att börja med faller covid-19-pandemin inte utanför tillämpningsområdet för förordningen om flygpassagerares rättigheter, trots de i allmänhet avsevärda och globala effekterna på resandet. Det finns inte i förordningen om flygpassagerares rättigheter någonting som tyder på att det i förordningen, utöver de extraordinära omständigheter som anges i artikel 5.3 i förordningen, skulle finnas en särskild kategori av ”utomordentligt extraordinära omständigheter”, vilka skulle medföra att lufttrafikföretaget utan vidare var befriat från samtliga skyldigheter enligt förordningen om flygpassagerares rättigheter (se [utelämnas] dom av den 31 januari 2013, Denise McDonagh/Ryanair Ltd., C-12/11, [EU:C:2013:43][utelämnas], punkt 30).

3.

Air Europa har åberopat begränsningar i resandet genom covid-19-pandemin. På grund av inreserestriktionerna från mitten av mars 2020 runt om i världen var flygindustrin tvungen att kraftigt begränsa sin verksamhet. Flygtrafiken minskade kraftigt under den första delen av pandemin mellan mars och juni 2020. De interkontinentala flygningarna reducerades drastiskt eller ställdes in helt. Det kunde därför inte undvikas att flygtidtabellen ändrades eller flygningar ställdes in

4

med kort varsel under denna tid. Detta gällde också beträffande flygningarna UX 98 och UX 1447 den 16 mars/17 mars 2020. De inställda flygningarna syftade också till att skydda besättningarnas och piloternas hälsa. Det nya coronaviruset och dess farlighet och spridningssätt var helt okända. Air Europa ville inte utsätta sin personal för sådana risker.

Landgericht Düsseldorf anser att detta argument inte kan användas för att göra gällande extraordinära omständigheter. Den globala covid-19-pandemin och begränsningarna av resandet och infektionsrisken i samband med denna utgör visserligen till sin art och sitt ursprung inte längre en del av ett lufttrafikföretags normala verksamhet, eftersom lufttrafikföretaget inte kan påverka detta och pandemin ligger utanför dess faktiska kontroll. Air Europa har emellertid inte förklarat i tillräcklig utsträckning att den inställda returflygningen (flygnumren UX 98 och UX 1447) ”berodde” direkt på covid-19-pandemin i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter och att effekterna av den globala covid-19-pandemin på den omtvistade flygningen låg utanför Air Europas faktiska kontroll i dess egenskap av flygbolag.

I meddelandet C (2020) 1830 final av den 18 mars 2020 förklarade EU-kommissionen visserligen följande:

”Kommissionen anser att om myndigheter vidtar åtgärder för att begränsa covid-19-pandemin faller sådana åtgärder till sin art och sitt ursprung utanför lufttrafikföretagens normala verksamhet och ligger utanför deras faktiska kontroll. Rätten till kompensation gäller enligt artikel 5.3 inte om den inställda flygningen ’beror’ på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Detta villkor bör anses vara uppfyllt om myndigheter antingen direkt förbjuder vissa flygningar eller förbjuder förflyttning av personer på ett sätt som i praktiken utesluter att den berörda flygningen kan äga rum. Detta villkor kan även vara uppfyllt om flyget ställs in under omständigheter där sådan förflyttning av personer inte är helt förbjuden, men begränsad till personer som omfattas av undantag (t.ex. personer som är medborgare eller bosatta i den berörda staten). Om ingen sådan person skulle resa med ett visst flyg skulle planet vara tomt om flygningen inte ställdes in. I sådana situationer kan det vara befogat för lufttrafikföretaget att inte vänta alltför länge, utan ställa in flygningen i god tid (och till och med utan att vara säker på om de olika passagerarna överhuvudtaget har rätt att resa), så att lämpliga organisatoriska åtgärder kan vidtas, bl.a. i fråga om den service som lufttrafikföretaget är skyldigt att ge passagerarna. I sådana fall, och beroende på omständigheterna, kan den inställda flygningen ändå anses ’bero’ på den åtgärd som vidtagits av myndigheterna. Återigen, beroende på omständigheterna, kan detta även vara fallet i fråga om flygningar i motsatt riktning mot de flygningar som är direkt berörda av förbudet mot förflyttning av personer. Om flygbolaget beslutar att ställa in en flygning och visar att detta beslut var befogat för att skydda besättningens hälsa bör även denna inställda flygning anses ”bero” på extraordinära omständigheter. Övervägandena i det föregående är och kan inte

vara uttömmande eftersom även andra särskilda omständigheter i samband med covid-19 kan falla inom ramen för artikel 5.3.”

Dessa rekommendationer från kommissionen är emellertid inte bindande för rättsväsendet. EU-domstolen har visserligen slagit fast att rekommendationer och yttranden i den mening som avses i artikel 288.4 FEUF inte ger upphov till individuella rättigheter som unionsmedborgare kan åberopa vid de nationella domstolarna. De sistnämnda är emellertid skyldiga att ta hänsyn till rekommendationerna och yttrandena när de avgör tvister som har anhängiggjorts vid dem, särskilt när rekommendationerna bidrar till tolkningen av andra nationella eller unionsrättsliga bestämmelser (se EU-domstolens dom av den 13 december 1989, Grimaldi, C-322/88, [EU:C:1989:646, punkt 18][OMISSIS]. Det är redan tveksamt huruvida kommissionens tolkningsriktlinjer utgör rekommendationer och yttranden i den mening som avses i artikel 288 fjärde stycket FEUF och inte åtgärder av sitt eget slag. Kravet att de statliga domstolarna ska ta hänsyn till riktlinjerna kan under alla omständigheter inte innebära att dessa riktlinjer faktiskt är bindande vad gäller tolkningen, utan endast att de statliga domstolarna måste ta hänsyn till innehållet i riktlinjerna när de tolkar unionsrätten.

Innehållet i rekommendationerna är inte heller övertygande. Mot bakgrund av det i skäl 1 i förordningen angivna syftet att säkerställa en hög skydds nivå för passagerarna och det förhållandet att det i artikel 5.3 i förordningen anges ett undantag från principen om passagerares rätt till kompensation vid inställda flygningar, kan det konstateras att begreppet ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i denna bestämmelse, ska tolkas restriktivt (se [utelämnas] dom av den 23 mars 2021, Airhelp/SAS, C-28/20, [EU:C:2021:226][utelämnas], punkt 24). Det torde visserligen vara korrekt att utgå från att det föreligger extraordinära omständigheter när myndigheter antingen förbjuder vissa flygningar genom lag eller förbjuder eller begränsar passagerartrafiken på ett sätt som i själva verket omöjliggör flygningen i fråga (till exempel stängda flygplatser, flygförbud, inreseförbud och så vidare). Det är emellertid att gå för långt att även utgå från att det föreligger extraordinära omständigheter när det visserligen är juridiskt och faktiskt möjligt utan begränsningar att genomföra flygningen, men flygbolagen på grund av ekonomiska överväganden (till exempel för att undvika tomma flygningar) beslutar att minska antalet flygförbindelser och ställa in flygningar. En så långtgående lättnad för flygbolagen sker på bekostnad av passagerarna och strider mot syftet enligt förordningen om flygpasagerares rättigheter att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna.

Sådana ekonomiska överväganden utgör helt klart interna orsaker och inte externa omständigheter. I dessa fall är situationen också hanterbar för flygbolagen, eftersom de på eget ansvar och frivilligt beslutar att ställa in en flygning, men inte ”tvingas” till detta av yttre omständigheter.

4.

6

Det räcker inte heller att det rådde extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen om flygpassagerares rättigheter när flygningen ställdes in. När en konkret flygning ställs in måste detta också bero på extraordinära omständigheter, och det får inte ha varit möjligt att undvika att ställa in den genom rimliga åtgärder. Detta är tänkbart i samband med covid-19-pandemin, om flygplatsförvaltaren eller flygledningen till exempel förbjuder enskilda flygningar, eller om myndigheter stänger flygplatser eller om det utfärdas lagstadgade inreseförbud. Vidare följer det av skäl 15 i förordningen om flygpassagerares rättigheter att de extraordinära omständigheterna endast får avse ”ett visst flygplan en viss dag”, vilket är uteslutet när en passagerare nekas ombordstigning på grund av att flygningar omorganiseras till följd av omständigheter som (också) berör andra flygningar. Begreppet ”extraordinära omständigheter” syftar nämligen till att begränsa lufttrafikföretagets skyldigheter eller till och med befria det helt från skyldigheter, när den berörda händelsen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder vidtagits. När ett flygbolag emellertid frivilligt beslutar att omorganisera sina flygningar på grund av en omständighet som (också) berör andra flygningar, kan lufttrafikföretaget i varje fall inte anses ha varit tvunget att ställa in en viss flygning på grund av dessa omständigheter (se, beträffande nekad ombordstigning på grund av en ändring av flygtidtabellen till följd av en flygledarstrejk, [utelämnas] dom av den 4 oktober 2012, Finnair Oyj/Timy Lassooy, C-22/11, [utelämnas], punkt 37). Denna rättspraxis torde kunna tillämpas på reduceringen av flygtidtabellen i samband covid-19-pandemin.

5.

I den mån Air Europa gör gällande att den inställda flygningen syftade till att skydda besättningens hälsa kan företaget inte heller vinna framgång med denna invändning. Om en flygning ställs in av arbets säkerhetsskäl eller för att skydda besättningens hälsa kan detta inte anses utgöra en extraordinär omständighet. Skyddet av besättningens säkerhet i arbetet och dess hälsa, vilket hör till flygbolagets skyldigheter i dess egenskap av arbetsgivare, är en intern omständighet inom företaget som faller inom Air Europas ansvarsområde, och inte en extern omständighet. Eventuella ökade hälsorisker för besättningen och piloterna i samband med covid-19-pandemin låg också inom Air Europas faktiska kontroll, eftersom företaget skulle ha kunnat motverka riskerna genom lämpliga säkerhetsåtgärder (HEPA-filtrer, en skyldighet att bära munskydd och så vidare). Om hälsoskyddet för besättningen beaktades generellt skulle detta, med en extremt försiktig och förebyggande strategi, kunna leda till att varje potentiell flygning skulle kunna ställas in ”av hälsoskäl” utan att det fanns några konkreta indikationer. Detta skulle dock i slutändan bara vara en ”ursäkt” för att kringgå bestämmelserna, eftersom det – även oberoende av coronakrisen – kan finnas en ökad hälsorisk i samband med i princip varje flygförbindelse på grund av internationella flygningar med passagerare av olika ursprung i ett trångt utrymme.

Eftersom dessa frågor – såvitt det går att se – hittills inte har avgjorts av EU-domstolen ska en begäran om förhandsavgörande framställas till denna.

[utelämnas]

[utelämnas] [redogörelse avseende den nationella processrätten]

[utelämnas] [namnteckningar]

[utelämnas]

[utelämnas] [formalia]

ARBETS
DOKUMENT