

**Mål C-405/23****Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler****Datum för ingivande:**

3 juli 2023

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Landgericht Köln (Tyskland)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

22 juni 2023

**Svarande i första instans och klagande vid Landgericht Köln:**

Touristic Aviation Services Limited

**Klagande i första instans och motpart vid Landgericht Köln:**

Flightright GmbH

**Saken i det nationella målet**

Luftrafik – Passagerares rättigheter – Förordning (EG) nr 261/2004 – Kompensation till passagerare vid kraftigt försenade flygningar – Brist på personal vid bagagehanteringen – Extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits

**Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande**

Tolkning av unionsrätten, artikel 267 FEUF

**Fråga som har hänskjutits för förhandsavgörande**

Ska artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 tolkas så, att personalbrist hos flygplatsoperatören eller hos ett företag som flygplatsoperatören anlitat utgör en extraordinär omständighet i den mening som avses i denna bestämmelse som ligger utanför den normala verksamheten och den faktiska kontrollen för de luftrafikföretag som utnyttjar denna tjänst som flygplatsoperatören/det företag

som flygplatsoperatören anlitat erbjuder, eller ska bagagehanteringen från flygplatsoperatören/ett företag som flygplatsoperatören anlitat och en brist på personal vid bagagehanteringen anses falla inom lufttrafikföretagets normala verksamhet, vilket innebär att en befrielse från ansvar enligt artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 endast är möjlig om personalbristen beror på en extraordinär omständighet i den mening som avses i denna bestämmelse?

### **Anförda unionsbestämmelser**

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen

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

### **Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet**

- 1 Begäran om förhandsavgörande framställs inom ramen för en tvist mellan parterna som rör betalning av kompensation på sammanlagt 800 euro som klaganden, Flightright GmbH, (nedan kallad Flightright) kräver på grund av överlåtna rättigheter från de berörda passagerarna. Passagerarna var bokade på flygning XR 1092 från Köln/Bonn till Kos den 4 juli 2021 som genomfördes av Touristic Aviation Services Limited (nedan kallad flygbolaget) och anlände till Kos med en försening på ungefär tre och en halv timmar.
- 2 Domstolen i första instans biföll talan. Nämnda domstol prövade inte huruvida förseningen hänförde sig till extraordinära omständigheter, eftersom de ansåg att flygbolaget i var fall skulle ha kunnat undvika förseningen om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
- 3 Flygbolaget har överklagat domen till Landgericht Köln och vidhåller sitt yrkande att talan ska ogillas. Flightright har yrkat att överklagandet ska ogillas.

### **Parternas huvudargument**

- 4 Flygbolaget hävdar att den kraftiga förseningen berodde på personbrist från operatören från flygplatsen Köln/Bonn till följd av covid-19-pandemin, som inte ska tillskrivas bolaget. Redan den föregående flygningen var försenad med 1 timme och 17 minuter, eftersom den saknades incheckningspersonal. Vid en vederbörlig incheckning av den föregående och den aktuella flygningen kunde någon försening med mer än tre timmar inte förväntas uppkomma. Dessutom saknades det personal vid bagagehanteringen, vilket gjorde att flyget försenades

ytterligare 2 timmar och 13 minuter. Dessutom tillkom en väderrelaterad försening med 19 minuter efter att dörrarna hade stängts.

- 5 Flightright gör gällande att de beskrivna omständigheterna inte kan anses utgöra extraordinära omständigheter.

### **Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs**

- 6 Landgericht Köln anser att domstolen i första instans felaktigt har bifallit talan med motiveringen att flygbolaget inte har anfört vilka åtgärder som har övervägts för att förhindra eller minska den aktuella förseningen i förevarande mål.
- 7 Enligt EU-domstolens praxis är ett lufttrafikföretag enligt skälen 14 och 15 och artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, såsom de tolkats av EU-domstolen, sålunda inte skyldigt att betala kompensation till passagerarna enligt artikel 7 i denna förordning om det kan visa att den inställda flygningen eller förseningen 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, varvid det likväl inte kan krävas att företaget gör orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten (dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 19, och dom av den 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punkt 36). Vilka åtgärder som ett lufttrafikföretag rimligen ska vidta för att undvika att en flygning blir kraftigt försenad eller blir inställd på grund av extraordinära omständigheter beror på omständigheterna i det enskilda fallet. Huruvida åtgärderna är rimliga ska bedömas beroende på den aktuella situationen (dom av den 22 december 2008, C-549/07, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, punkterna 40 och 42 och dom av den 12 maj 2011, Eglitis och Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 30).
- 8 Mot denna bakgrund förelåg det inte någon skyldighet för flygbolaget att överväga eller vidta åtgärder i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. Det framgår nämligen inte att flygbolaget kunde förutse att en kraftig försening skulle inträffa. Den föregående flygningens försenade ankomst till Köln/Bonn berodde på en försening av den flygning som genomfördes föregående dag, vilken uppkommit på grund av att det saknades personal vid incheckningen, vilket hänförde sig till flygbolagets eget ansvarsområde. Det fanns inga omständigheter som talade för att detta skulle kunna medföra ytterligare förseningar. Vidare framgår det inte att flygbolaget hade kunnat vidta några åtgärder för att undvika den kraftiga förseningen. Landgericht Köln anser inte att det framgår av den dom från EU-domstolen av den 11 juni 2020, Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460) till vilken domstolen i första

instans har hänvisat att det föreligger någon skyldighet att överväga en ombokning av de berörda passagerarna till en annan flygning. Flygplatsoperatörens personalbrist vid bagagehanteringen drabbade många flygningar, vilka även dessa blev försenade. Under dessa omständigheter kunde det objektivt sett inte förväntas att en ombokning skulle ha medfört att de berörda passagerarna hade nått sitt resmål snabbare.

- 9 Det var således felaktigt av domstolen i första instans att inte pröva huruvida bristen på incheckningspersonal som ledde till den kraftiga förseningen utgjorde en extraordinär omständighet.
- 10 Enligt EU-domstolens fasta praxis kan händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll anses utgöra extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. Dessa två villkor är kumulativa och huruvida de är uppfyllda ska bedömas från fall till fall (dom av den 31 januari 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punkt 29 och dom av den 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 23). I sin dom av den 23 mars 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226), har EU-domstolen slagit fast att det framgår av dess praxis avseende begreppet extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 att det ska göras skillnad mellan händelser som har ett ”internt” ursprung och händelser som har ett ”externt” ursprung för det utförande lufttrafikföretaget. Alla externa 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 lufttrafikföretaget inte har kontroll över, eftersom dessa omständigheter beror på naturen eller en tredje parts handlande, såsom ett annat lufttrafikföretag eller en offentlig eller privat aktör som stör flyg- eller flygplatsverksamheten. EU-domstolen har i sitt beslut av den 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377, punkt 19) beträffande ett tekniskt problem som berodde på att en rörlig flygplatstrappa stött emot ett flygplan, påpekat att sådana rörliga trappor eller gångbroar används nödvändigtvis vid passagerarlufttrafik och möjliggör för passagerarna att stiga på och av flygplanet, varför lufttrafikföretagen ofta befinner sig i situationer där de använder sådana rörliga trappor. Under dessa omständigheter utgör den händelsen att en sådan rörlig trappa stött emot ett flygplan en del av lufttrafikföretagets normala verksamhet.
- 11 Mot denna bakgrund skulle bagagehanteringen i förevarande mål anses utgöra en verksamhet som ska tillskrivas flygbolagets normala verksamhet, eftersom den har samband med det direkta fullgörandet av den transport som passagerarna är berättigade till. En brist på personal vid bagagehanteringen skulle i så fall tillskrivas det normala utövandet av flygbolagets verksamhet, vilket innebär att det inte skulle vara frågan om en extraordinär omständighet. Däremot skulle just den omständigheten att bagagehanteringen på flygplatsen Köln/Bonn sköts av flygplatsoperatören och inte av flygbolaget självt eller av en tjänsteleverantör som bolaget anlitat medföra att bristen på personal vid bagagehanteringen utgör en

extern orsak som påverkar flygbolagets normala verksamhet och som det inte kan kontrollera.

- 12 Landgericht Köln anser att det är frågan om en extraordinär omständighet. I Tyskland utgör bagagehanteringen del av de marktjänster som ursprungligen genomförs av flygplatsoperatören själv eller av dotterbolag till denne. Även efter liberaliseringen av lufttrafiken i unionen genom direktiv 96/67/EG och omsättningen av detta direktiv i nationell rätt sköts den i princip fortfarande av flygplatsoperatören. Således borde svaret på frågan huruvida en brist på personal för bagagehanteringen utgör en extraordinär omständighet vara beroende av huruvida bagagehanteringen, såsom i detta mål, genomförs av flygplatsoperatören. Om detta är fallet ska det anses föreligga extraordinära omständigheter. Om det berörda lufttrafikföretaget själv var ansvarigt för bagagehanteringen eller hade anlitat en tjänsteleverantör tillhör bagagehanteringen däremot det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet, vilket medför att det inte är frågan om extraordinära omständigheter.
- 13 På grund av förevarande ansvarsfrihet vad gäller den försening på 2 timmar och 13 minuter som uppkommit på flygplatsen Köln/Bonn på grund av bristen på personal för bagagehanteringen, understiger den försening som ska tillskrivas flygbolaget tre timmar, vilket innebär att det inte är skyldigt att utge någon kompensation.
- 14 Om resultatet av tolkningen däremot skulle vara att den bagagehantering som genomförs av flygplatsoperatören ska tillskrivas verksamheten från de flygbolag som utnyttjar denna tjänst, kan flygbolaget endast vara befriat från ansvar enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 om den personalbrist som orsakade förseningen kan hänföras till en extraordinär omständighet. Landgericht Köln anser att denna fråga ska besvaras nekande. Bristen på personal inom bagagehanteringen vid genomförandet av den omtvistade flygningen utgjorde inte någon tvingande följd av covid-19-pandemin som flygbolaget inte kunde undvika. Det framgår inte av de uppgifter som flygbolaget har lämnat att det inte hade varit möjligt för flygplatsoperatören att genomföra sin personalplanering så att processerna strukturerades på ett sådant sätt att kraftiga flygförseningar hade kunnat undvikas när flygverksamheten startade om igen efter pandemin. Det medges i stället att flygplatsoperatören blev överraskad av den plötsliga och explosionsartade ökningen av antalet passagerare och flygningar sedan början på juni 2021 och inte hade ökat personalstyrkan i tid.
- 15 Mot denna bakgrund beror utgången i målet på tolkningen av artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.