



Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
YVES BOT
föredraget den 19 april 2012¹

Mål C-22/11

**Finnair Oyj
mot
Timy Lassooy**

(begäran om förhandsavgörande från Högsta domstolen (Finland))

”Flygtransporter — Förordning (EG) nr 261/2004 — Kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning — Begreppet ’nekad ombordstigning’ — Kvalificering som nekad ombordstigning utesluten — Inställd flygning på grund av strejk i avreselandet — Omorganisering av flygningarna efter den inställda flygningen — Rätt till kompensation för passagerarna på dessa flygningar”

1. Genom förevarande begäran om förhandsavgörande har domstolen för första gången fått anledning att tolka begreppet ”nekad ombordstigning”, i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004². I denna bestämmelse definieras nekad ombordstigning som vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja ska lufttrafikföretaget ge dem schablonmässig kompensation.

2. Förevarande mål har sin upprinnelse i en tvist mellan flygbolaget Finnair Oyj³ och Timy Lassooy. Han hade bokat en plats på flygningen Barcelona–Helsingfors den 30 juli 2006 klockan 11.40. Till följd av en strejk på flygplatsen i Barcelona (Spanien) den 28 juli 2006 beslutade Finnair att omorganisera de flygningar som skulle äga rum den 28, 29 och 30 juli 2006. Finnair lät inte Lassooy stiga ombord på det flygplan som han skulle resa med, utan gav företräde åt passagerare som på grund av strejken inte hade kunnat stiga ombord på den reguljära flygningen den 29 juli 2006. Lassooy anser nu, under återopande av artikel 4.3 i förordning nr 261/2004, att Finnair ska kompensera honom för detta i enlighet med denna bestämmelse.

3. Högsta domstolen (Finland) är således osäker på huruvida begreppet ”nekad ombordstigning” i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004 enbart omfattar nekad ombordstigning på grund av överbokning eller om det även inbegriper andra fall, exempelvis nekad ombordstigning när flygningar omorganiserats till följd av extraordinära omständigheter.

4. Vidare önskar Högsta domstolen få klarhet i huruvida det är möjligt att av andra skäl än sådana som rör passageraren, i synnerhet av skäl som rör extraordinära omständigheter, anse att det inte är fråga om ”nekad ombordstigning”.

1 — Originalspråk: franska.

2 — 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 (EUT L 46, s. 1).

3 — Nedan kallat Finnair.

5. I förevarande förslag till avgörande kommer jag att förklara varför jag anser att begreppet nekad ombordstigning inte endast omfattar överbokning, utan även andra skäl, till exempel operativa skäl.

6. Därefter ska jag redogöra för varför jag anser att artikel 2 j och artikel 4 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så att extraordinära omständigheter inte kan anses utgöra rimliga skäl att neka ombordstigning, eftersom det endast är det fallet att passagerare nekas ombordstigning av skäl som rör deras individuella situation som kan medföra att det inte ska anses vara fråga om "nekad ombordstigning". Jag kommer även att förklara varför jag anser att artikel 4.3 och artikel 5.3 i förordningen måste tolkas så att lufttrafikföretag inte kan göra gällande att extraordinära omständigheter påverkat en flygning för att befrias från sin skyldighet att kompensera de passagerare som nekas ombordstigning på en senare flygning, när företaget motiverar detta med att flygningen omorganiserats till följd av extraordinära omständigheter.

7. Slutligen ska jag ange varför den tolkningen enligt min uppfattning inte strider mot principen om likabehandling.

I – Tillämpliga bestämmelser

8. Det anges i skäl 1 i förordning nr 261/2004 att Europeiska gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bland annat bör syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerare.

9. Det anges i skäl 14 i förordningen att skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen bör 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 politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

10. Enligt artikel 2 j i förordningen "avses med nekad ombordstigning: vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2, förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga".

11. Artikel 4 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

"1. När det lufttrafikföretag som utför flygningen har rimlig anledning att anta att ombordstigning vid en flygning måste nekas skall det först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som är beredda att avstå från sina platsreservationer i utbyte mot förmåner på villkor som den berörda passageraren och lufttrafikföretaget kommer överens om. Frivilliga skall få assistans i enlighet med artikel 8, och denna assistans skall ges utöver de förmåner som nämns i denna punkt.

2. Om det inte finns tillräckligt många frivilliga för att återstående passagerare med platsreservationer skall kunna komma med på flygningen, får lufttrafikföretaget mot passagerarnas vilja neka dem ombordstigning.

3. Om passagerare nekas ombordstigning mot sin vilja skall lufttrafikföretaget omedelbart kompensera dem i enlighet med artikel 7 och erbjuda dem assistans i enlighet med artiklarna 8 och 9."

12. Enligt artikel 5.3 i förordningen ska det lufttrafikföretag som utför flygningen inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, om det kan visa att den inställda flygningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

13. Det framgår av artikel 7.1 b i förordning nr 261/2004 jämförd med artikel 4 i förordningen att passagerare som nekats ombordstigning ska få schablonmässig kompensation som uppgår till 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1 500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1 500 och 3 500 kilometer.

14. Enligt artikel 8 och artikel 9 i förordning nr 261/2004 jämförda med artikel 4 i förordningen har passagerare som nekats ombordstigning rätt till återbetalning eller ombokning samt rätt till service.

II – De faktiska omständigheterna och förfarandet i målet vid den nationella domstolen

15. Efter det att personalen på flygplatsen i Barcelona hade genomfört en strejk den 28 juli 2006 fick Finnairs reguljära flygning som var planerad till klockan 11.40 ställas in. Finnair beslutade att omorganisera sina flygningar så att passagerarna på denna flygning inte skulle drabbas av för lång väntetid.

16. Dessa passagerare flögs således till Helsingfors följande dag den 29 juli klockan 21.40 samt med ett extrainsatt flygplan samma dag klockan 11.40. Omorganisationen ledde till att en del av de passagerare som hade köpt biljett till flygningen den 29 juli 2006 klockan 11.40 fick vänta till den 30 juli 2006 för att komma till Helsingfors med den reguljära flygningen klockan 11.40 och med ett likaledes för ändamålet extrainsatt flygplan klockan 21.40. Vissa passagerare, däribland Timy Lassooy som hade köpt biljett till flygningen den 30 juli 2006 klockan 11.40 och som regelbundet hade infunnit sig för ombordstigning avreste till Helsingfors med det extrainsatta flygplanet klockan 21.40.

17. Eftersom Timy Lassooy ansåg att Finnair hade nekat honom ombordstigning i den mening som avses i artikel 4 i förordning nr 261/2004, väckte han talan vid Helsingfors tingsrätt och yrkade att Finnair skulle förpliktas erlagga kompensation i enlighet med artikel 7.1 b i förordningen.

18. Genom beslut av den 19 december 2008 ogillade tingsrätten Timy Lassooy's talan med motiveringen att förordningen endast avsåg kompensation till passagerare som nekats ombordstigning i samband med överbokning av ekonomiska skäl. Tingsrätten fann att artikel 4 i förordning nr 261/2004 inte var tillämplig eftersom flygningarna hade omorganiserats. Den ansåg att Timy Lassooy's flygning hade ställts in, trots att den faktiskt hade genomförts.

19. Timy Lassooy överklagade till Helsingfors hovrätt. I en dom meddelad den 31 augusti 2009 konstaterade denna domstol att Finnair hade nekat Timy Lassooy ombordstigning mot hans vilja. Hovrätten ansåg inte att flygningen hade ställts in, eftersom flygplanet hade lämnat Barcelona vid den tidpunkt som angavs på Timy Lassooy's biljett och med det identifikationsnummer som angavs där. Hovrätten ansåg att det följer såväl av lydelsen av förordning nr 261/2004 som av förarbetena att förordningen inte bara är tillämplig vid överbokning, utan även när ombordstigning nekats av operativa skäl. Finnair befrias således inte från sitt ansvar på grund av en strejk och bolaget är skyldigt att kompensera Timy Lassooy i enlighet med artikel 7 i förordningen. Hovrätten upphävde således beslutet av den 19 december 2008 och förpliktade Finnair att betala 400 euro jämte ränta.

20. Finnair överklagade domen till Högsta domstolen. Denna domstol är osäker på hur bestämmelserna i förordning nr 261/2004 ska tolkas och har därför beslutat att vilandeförklara målet och att ställa ett antal tolkningsfrågor till domstolen.

III – Tolkningsfrågorna

21. Högsta domstolen har ställt följande tolkningsfrågor till domstolen:

- ”1) Ska förordning nr 261/2004 och särskilt artikel 4 häri tolkas så, att den endast är tillämplig när nekad ombordstigning föranletts av att det lufttrafikföretag som ansvarar för flygningen har överbokat av ekonomiska skäl eller är förordningen också tillämplig när nekad ombordstigning föranletts av andra skäl, till exempel operativa skäl?
- 2) Ska artikel 2 j i förordning nr 261/2004 tolkas så, att de rimliga skäl som anges häri endast avser omständigheter som har ett samband med passageraren, eller kan det föreligga andra rimliga skäl för nekad ombordstigning? Om förordningen ska förstås så att ombordstigning får nekas också av andra skäl än sådana som har ett samband med passageraren, ska den då tolkas så att ombordstigning får nekas när flygningar flyttas till följd av sådana extraordinära omständigheter som nämns i fjortonde och femtonde skälen i nämnda förordning?
- 3) Ska förordningen tolkas så, att lufttrafikföretaget inte bara med avseende på den flygning som ställts in till följd av extraordinära omständigheter utan även med avseende på resenärer på senare flygningar kan befrias från sitt ansvar enligt artikel 5.3 i förordningen när det har försökt sprida de negativa konsekvenserna av extraordinära omständigheter – till exempel en strejk –, vilka påverkade lufttrafikföretagets verksamhet, på denna grupp av resenärer vilken är större än den grupp som hade biljetter till den inställda flygningen, genom att flytta senare flygningar så att ingen passagerare drabbades av orimliga förseningar? Med andra ord, kan lufttrafikföretaget åberopa extraordinära omständigheter också med avseende på resenärer på en senare flygning vilkas resa inte direkt påverkades av den aktuella händelsen? Gör det i så fall stor skillnad om passagerarnas ställning och rätt till kompensation bedöms enligt artikel 4 i förordningen om nekad ombordstigning eller enligt artikel 5 om inställd flygning?”

IV – Min bedömning

A – Inledande anmärkningar

22. I syfte att ge ett tydligt svar till den hänskjutande domstolen, anser jag att frågorna bör behandlas på följande sätt.

23. Den första frågan gäller begreppet nekad ombordstigning i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004. Den hänskjutande domstolen är närmare bestämt osäker på huruvida denna bestämmelse ska tolkas så att den endast inbegriper nekad ombordstigning vid överbokning eller om den också är tillämplig när nekad ombordstigning föranletts av andra skäl, till exempel operativa skäl.

24. Enligt min mening hör den andra och den tredje frågan ihop med varandra. Den hänskjutande domstolen har nämligen med dessa frågor i realiteten bett domstolen att pröva vilken inverkan som uppkomsten av extraordinära omständigheter kan få på det system med kompensation och assistans som införts i artikel 4 i förordning nr 261/2004.

25. Den andra frågan har ställts för att få klarhet i huruvida artikel 2 j i förordning nr 261/2004 ska tolkas så att begreppet nekad ombordstigning endast kan uteslutas av skäl som har ett samband med den passagerare som nekas detta eller om andra skäl, exempelvis omorganisering av flygningar på grund av extraordinära omständigheter, kan godtas som skäl för uteslutning.

26. Vidare har den första delen av den tredje frågan ställts för att få klarhet i vilken omfattning verkningarna av en inställd flygning till följd av extraordinära omständigheter har. Den hänskjutande domstolen har nämligen frågat huruvida en befrielse från skyldigheten att ge kompensation, när en flygning ställs in till följd av extraordinära omständigheter såsom föreskrivs i artikel 5.3 i förordningen, kan utsträckas till att även omfatta nekad ombordstigning på en senare flygning, när lufttrafikföretaget motiverar detta med att flygningen omorganiserats på grund av dessa extraordinära omständigheter.

27. Den andra delen av den tredje frågan har ställts för att få klarhet i huruvida det inte föreligger en skillnad i behandling mellan passagerare vilkas flyg har ställts in och passagerare som har nekats ombordstigning. De förstnämnda passagerarna kompenseras nämligen inte enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 när det föreligger extraordinära omständigheter, medan de sistnämnda har rätt till kompensation enligt artikel 4 i förordningen.

B – *Prövning av tolkningsfrågorna*

28. Genom att undersöka innehållet i begreppet ”nekad ombordstigning”, i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, ska domstolen pröva räckvidden av artikel 4.3 i förordningen i vilken det föreskrivs att passagerare som nekats ombordstigning mot sin vilja omedelbart ska kompenseras och erbjudas assistans av lufttrafikföretaget i enlighet med artiklarna 7–9 i förordningen.

29. Vid tolkningen av en unionsbestämmelse ska enligt fast rättspraxis inte bara dess lydelse beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som den ingår i⁴.

30. Enligt artikel 2 j i förordning nr 261/2004 avses med nekad ombordstigning ”vägran att transportera passagerare på en flygning, trots att de har infunnit sig för ombordstigning enligt villkoren i artikel 3.2^[5], förutom i de fall då det finns rimliga skäl att neka ombordstigning, t.ex. av hälso- eller säkerhetsskäl eller på grund av att resehandlingar är ofullständiga”.

31. Det är inte möjligt att endast utifrån lydelsen av artikel 2 j i förordning nr 261/2004 avgöra huruvida begreppet nekad ombordstigning enbart omfattar överbokning. Unionslagstiftarens avsikt måste således sökas i bestämmelsens sammanhang och mot bakgrund av de mål som eftersträvas med förordning nr 261/2004.

32. Denna förordning ersätter rådets förordning (EEG) nr 295/91⁶. I sitt förslag till förordning⁷ anförde nämligen Europeiska kommissionen att förordning nr 261/2004 dock inte avskräcker lufttrafikföretagen från att i överdriven omfattning neka ombordstigning eller ställa in flygningar och inte heller skapar incitament för att väga de kommersiella fördelarna mot kostnaderna för passagerarna. Alltför många passagerare skulle således ha fått finna sig i dessa förhållanden även i fortsättningen⁸.

4 — Se dom av den 19 november 2009 i de förenade målen C-402/07 och C-432/07, Sturgeon m.fl. (REG 2009, s. I-10923), punkt 41 och där angiven rättspraxis.

5 — Det rör sig bland annat om följande villkor. Passageraren ska ha en bekräftad platsreservation på den berörda flygningen och ska ha checkat in vid den tidpunkt som lufttrafikföretaget, researrangören eller en auktoriserad resebyrå angett skriftligen i förväg eller, om ingen tid har angetts, senast 45 minuter före angiven avgångstid.

6 — Rådets förordning (EEG) nr 295/91 av den 4 februari 1991 om införande av gemensamma regler om kompensation till passagerare som nekats ombordstigning på luftfartyg i regelbunden lufttrafik (EGT L 36, s. 5; svensk specialutgåva, volym 7, område 4, s. 7).

7 — Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om införande av gemensamma regler om kompensation och assistans till flygpassagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, framlagt av kommissionen den 21 december 2001, KOM(2001) 784 slutlig.

8 — Punkt 5 i motiveringen till förslaget.

33. Det syfte som uppgavs i samband med antagandet av förordning nr 261/2004 var att avhjälpa bristerna i förordning nr 295/91 och att minska frekvensen av nekad ombordstigning genom att förmå lufttrafikföretagen att hitta passagerare som frivilligt avstår från sin platsreservation i utbyte mot förmåner, i stället för att neka passagerare ombordstigning mot deras vilja⁹.

34. Det är således strikta och gentemot lufttrafikföretagen avskräckande bestämmelser som unionslagstiftaren önskat införa genom förordning nr 261/2004.

35. För att dessa bestämmelser ska få full verkan bör begreppet ”nekad ombordstigning” ges en vid tolkning som inte kan begränsas till enbart överbokning. Detta framgår tydligt av förarbetena till förordningen. Enligt unionslagstiftaren har den praxis som leder till nekad ombordstigning två skäl. Det första är när passagerare som inte kan ta den först bokade flygningen flyttas över till en senare flygning på grund av praktiska problem, till exempel sen ankomst av eller inställda anslutande flygförbindelser eller ersättning av trasigt flygplan med ett mindre plan. De överflyttade passagerarna skapar ett oförutsett behov av platser, ibland i så stor utsträckning att passagerarna på det senare flyget nekas ombordstigning. Det andra skälet består i att passagerare inte kommer till flygningar vilket leder till att planen överbokas¹⁰.

36. Behovet av att ge begreppet nekad ombordstigning en vid tolkning kan härledas till det syfte som eftersträvas med förordning nr 261/2004. Jag erinrar om att förordningen faktiskt syftar till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna då nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna¹¹. Domstolen har härvidlag i domen i de ovannämnda förenade målen *Sturgeon m.fl.* slagit fast att bestämmelser som medför rättigheter för flygpasagerare, däribland bestämmelser om rätt till kompensation, ska ges en vid tolkning¹².

37. Om begreppet nekad ombordstigning enbart omfattade överbokning, skulle konsekvensen bli att passagerare i *Timy Lassooy* situation skulle berövas allt skydd.

38. När det gäller målet vid den nationella domstolen, erinrar jag om att *Timy Lassooy* i vederbörlig ordning infann sig för ombordstigning, men nekades att stiga ombord till följd av Finnairs beslut att omorganisera sina flygningar och att ge företräde åt de flygpasagerare vars flygning hade inställts två dagar tidigare på grund av en strejk. Den flygning på vilken *Timy Lassooy* hade en reserverad plats ägde rum på utsatt tid och dag.

39. Om man utgick ifrån att *Timy Lassooy* inte nekades ombordstigning, skulle han följaktligen varken kunna åberopa artikel 4 i förordning nr 261/2004 eller bestämmelserna i förordningen angående inställda eller försenade flygningar. En passagerare som befinner sig i samma situation som *Timy Lassooy* på grund av att ett lufttrafikföretag fattat ett ensidigt beslut att omorganisera sina flygningar skulle således inte ingå i någon av de kategorier som föreskriver skyddsregler för flygpasagerare som drabbats av allvarliga svårigheter och olägenheter. Inte nog med att lufttrafikföretaget inte skulle vara skyldigt att erlagga kompensation för den skada som åsamkats passageraren, det skulle inte ens behöva ge vederbörande hjälp, det vill säga på plats tillgodose dennes omedelbara behov. Passageraren skulle lämnas åt sitt öde vilket fullständigt skulle strida mot det med förordningen eftersträlvade syftet, vilket som redan nämnts är att sörja för ett långtgående skydd för passagerare.

9 — Se kommissionens meddelande till Europaparlamentet av den 25 mars 2003 enligt artikel 251.2 andra stycket i EG-fördraget om gemensam ståndpunkt antagen av rådet inför antagandet av Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma regler om kompensation till passagerare och assistans vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar, SEK(2003) 361 slutlig, s. 2.

10 — Se punkterna 7–9 i motiveringen till förslaget till förordning (ovan fotnot 7).

11 — Se skälen 1 och 2 i förordning nr 261/2004.

12 — Se punkt 45 i domen och där angiven rättspraxis.

40. Vidare skulle detta också kunna få till följd att vissa lufttrafikföretag lockades att kringgå bestämmelserna i förordning nr 261/2004 och att underlåta att fullgöra sina skyldigheter, i strid med unionslagstiftarens avsikt som ju varit att stärka passagerarnas rättigheter¹³. Det skulle således vara lätt för dessa lufttrafikföretag att ange omorganisering av flygningarna eller vilket annat skäl som helst än överbokning som förevändning för att kunna neka passagerare ombordstigning och undvika att betala kompensation eller att ge dem service.

41. Mot bakgrund av dessa omständigheter anser jag följaktligen att artikel 2 j i förordning nr 261/2004 ska tolkas så att begreppet nekad ombordstigning inte endast omfattar överbokning, utan även andra skäl, till exempel operativa skäl.

42. Om begreppet nekad ombordstigning enligt min mening inte enbart omfattar fall med överbokning, uppstår frågan om det är möjligt att anse att en sådan situation som Timy Lassooy befinner sig i inte ska kvalificeras som ”nekad ombordstigning”, i den mening som avses i artikel 2 j i förordning nr 261/2004, av skäl som har samband med omorganisering av flygningar till följd av extraordinära omständigheter.

43. Finnair anser nämligen att skälen till att Timy Lassooy inte tilläts stiga ombord på den flygning på vilken han hade en reserverad plats var godtagbara skäl för nekad ombordstigning, eftersom det var fråga om hälso- eller säkerhetsskäl, i enlighet med denna bestämmelse. Finnair anser även att det var berättigat att neka Timy Lassooy ombordstigning, eftersom det anges i förordning nr 261/2004 att flygtransportföretagets ansvar är begränsat vid extraordinära omständigheter som inte hade kunnat undvikas. Den hänskjutande domstolen undrar för sin del om de godtagbara skälen för att neka ombordstigning inte enbart är förbundna med den passagerare som nekats ombordstigning.

44. Även om det är sant att användningen av adverbet ”till exempel” i artikel 2 j i förordning nr 261/2004 visar att förteckningen över skäl som gör att det inte ska anses vara fråga om ”nekad ombordstigning” inte är uttömmande, anser jag dock att dessa skäl måste begränsas till enbart sådana som rör passagerarens individuella situation.

45. En nekad ombordstigning som det finns rimliga skäl för, i den mening som avses i bestämmelsen, får nämligen till följd att den berörde passageraren inte har någon möjlighet att få kompensation eller assistans. Eftersom det således rör sig om ett undantag från de skyddsregler som införts genom denna förordning till förmån för passagerare ska det i enlighet med domstolens fasta rättspraxis tolkas restriktivt¹⁴.

46. Det speciella med nekad ombordstigning är att den avser en passagerare och inte flygningen i sig. Visserligen kan det hända att flera passagerare nekas ombordstigning på en och samma flygning. I motsats till vid inställd eller försenad flygning, får nekad ombordstigning emellertid inte till följd att alla passagerare drabbas på samma sätt. Det är en individuell åtgärd som lufttrafikföretaget vidtar på ett godtyckligt sätt gentemot en passagerare som likväl har uppfyllt alla villkor som krävs för att få gå ombord.

47. Denna individuella åtgärd förlorar inte sin godtyckliga karaktär förrän när passageraren själv begär en förseelse, exempelvis genom att visa upp identitetshandlingar som är ogiltiga, eller när han genom sitt uppträdande utgör ett hot mot flygsäkerheten och/eller andra människors säkerhet, exempelvis när han är berusad eller våldsam. I sådana fall är det enligt min mening på grund av att beslutet att inte låta passageraren gå ombord beror på passageraren själv som artikel 4 i förordning nr 261/2004 inte är tillämplig och passageraren inte kan ha några anspråk på någon som helst kompensation eller service.

13 — Se skäl 4 i förordning nr 261/2004.

14 — Se dom av den 13 december 2001 i mål C-481/99, Heininger (REG 2003, s. I-9945), punkt 31. Se även dom i mål C-549/07, Wallentin Hermann (REG 2008, s. I-11061), punkt 17 och där angiven rättspraxis.

48. Mot bakgrund av förordningens syfte, som är att sörja för långtgående skydd av passagerare, anser jag däremot att ett beslut att neka ombordstigning som grundas på skäl som inte har något med den enskilde passageraren att göra inte kan ha den verkan att denne fräntas allt skydd. Som jag redan har angett i punkterna 37–40 i förevarande förslag till avgörande, blir ju följden av att anse att en situation som den Timy Lassooy befinner sig i inte ska kvalificeras som ”nekad ombordstigning” att passageraren inte har rätt till någon kompensation eller service.

49. Det faktum att det uppstår extraordinära omständigheter som innebär att lufttrafikföretaget måste omorganisera sina flygningar – som i förevarande mål – föranleder enligt min åsikt inte någon annan bedömning.

50. För det första ska begreppet extraordinära omständigheter tillämpas restriktivt, eftersom det syftar till att begränsa lufttrafikföretagets ansvar, eller till och med att befria det från ansvar, i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits¹⁵.

51. Därefter konstaterar jag att det anges i skäl 15 i förordning nr 261/2004 att ”[e]xtraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan *kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs*[¹⁶]”. Unionslagstiftaren har uppenbarligen inte föreskrivit att extraordinära omständigheter kan åberopas som ursäkt av lufttrafikföretaget för nekad ombordstigning. I likhet med vad den finländska regeringen härvidlag med rätta har anfört, har passageraren rätt att bli ombokad och att få service, enligt artikel 5 och artikel 6 i förordningen, även vid inställd eller försenad flygning som beror på extraordinära omständigheter. Däremot har unionslagstiftaren inte föreskrivit något liknande i fråga om en passagerare som nekas ombordstigning. Såsom angetts ovan har en sådan passagerare inte rätt till någon service eller assistans när dennes situation inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 4 i förordningen. Detta bekräftar enligt min mening att det inte har varit unionslagstiftarens avsikt att det på grundval av skäl som har samband med uppkomsten av extraordinära omständigheter ska vara möjligt att anse att det inte är fråga om ”nekad ombordstigning”.

52. Det nu anförda gäller på motsvarande sätt i fråga om möjligheten att utsträcka befrielsen från kompensationskyldighet när en flygning ställs in till följd av extraordinära omständigheter till att även omfatta fall av nekad ombordstigning på en senare flygning, när lufttrafikföretaget motiverar sitt beslut med att flygningen måste omorganiseras till följd av extraordinära omständigheter.

53. För övrigt vill jag tillägga att det framgår av skäl 15 i förordning nr 261/2004 att extraordinära omständigheter ska anses föreligga när ett flygledningsbeslut avser *ett visst flygplan en viss dag*¹⁷. I förevarande mål rörde de extraordinära omständigheterna (det vill säga flygplatspersonalens strejk) endast flygningen den 28 juli 2006 klockan 11.40, eftersom enbart den flygningen ställdes in. Även om dessa omständigheter faktiskt omöjliggjorde den flygningen och Finnair inte hade någon som helst kontroll över de händelser som drabbade flygplatsen i Barcelona, förhåller det sig på annat sätt med flygningarna den 29 juli och den 30 juli 2006, eftersom Finnair kunde välja om de ville ge företräde till passagerarna på flygningen den 28 juli 2006. Strejken på flygplatsen i Barcelona denna dag fick inte på något sätt den verkan att Finnair var tvunget att neka Timy Lassooy ombordstigning, två dagar efter den inställda flygningen.

54. Finnair fattade ensamt beslutet att omorganisera flygningarna och ett sådant beslut kan inte få den verkan att en flygpasagerare som i vederbörlig ordning har infunnit sig för ombordstigning berövas allt skydd.

15 — Se skäl 14 i förordning nr 261/2004.

16 — Min kursivering.

17 — Min kursivering.

55. Det är visserligen sant att flygplatsstrejken inte kan läggas Finnair till last. Enligt vad som framgår av förarbetena till förordning nr 261/2004 är emellertid det system med kompensation och assistans åt flygpassagerare som införts av unionslagstiftaren framför allt ägnat att skydda dessa passagerare. Lagstiftaren antog en enkel lösning som innebär att alla skyldigheter rörande nämnda system åligger det företag som utför flygningen. Detta är praktiskt, eftersom det företag som utför flygningen har personal och agenter på flygplatserna som kan hjälpa passagerarna. Det är en rak och okomplicerad lösning som enkelt kan förstås av passagerarna¹⁸.

56. Om lufttrafikföretaget anser att det inte ska drabbas av konsekvenserna av en flygplatsstrejk har det enligt artikel 13 i förordning nr 261/2004 rätt att begära kompensation från vem som helst, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig nationell lag.

57. Det skulle kunna hävdas mot min tolkning att behandlingen av en passagerare som, i likhet med i förevarande mål, nekas ombordstigning av lufttrafikföretaget till följd av extraordinära omständigheter skulle vara mer förmånlig än behandlingen av en passagerare vars flygning ställts in eller försenats på grund av sådana omständigheter, eftersom den förstnämnda passageraren skulle kompenseras men inte den sistnämnda. Enligt den finska regeringen skulle detta kunna strida mot principen om likabehandling.

58. Det följer av fast rättspraxis att icke-diskrimineringsprincipen innebär att lika situationer inte får behandlas olika och att olika situationer inte får behandlas lika, såvida det inte finns sakliga skäl för en sådan behandling¹⁹. Tvärt emot vad den finska regeringen har hävdats²⁰, anser jag emellertid inte att de passagerare som råkar ut för att deras flygning ställs in eller försenas befinner sig i samma situation som de passagerare som nekats ombordstigning av lufttrafikföretaget.

59. Såsom anförts ovan i punkt 46 rör nekad ombordstigning inte alla passagerare på en flygning, utan en eller flera passagerare som likväl har infunnit sig för ombordstigning i vederbörlig ordning. Enbart på grund av lufttrafikföretagets godtyckliga beslut kommer den passagerare som nekats ombordstigning inte att följa med på den flygning som vederbörande hade en reserverad plats på och som kommer att genomföras i enlighet med lufttrafikföretagets planering. Det förhåller sig annorlunda vid inställda eller försenade flygningar, eftersom alla passagerare berörs och påverkas på samma sätt i de situationerna.

60. När en flygning ställs in eller försenas på grund av extraordinära omständigheter är lufttrafikföretagen inte skyldiga att betala kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, i den mån omständigheterna ligger utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll²¹. Eftersom företaget inte ansvarar för de svårigheter och olägenheter som passagerarna drabbats av fyller en kompensation med avskräckande verkan²² ingen funktion.

61. Så är däremot inte fallet när en passagerare, som i förevarande mål, nekas ombordstigning efter det att en omorganisering av flygningarna har beslutats av lufttrafikföretaget till följd av extraordinära omständigheter. Genom detta enda beslut låter lufttrafikföretaget en eller flera helt slumpmässigt utvalda passagerare drabbas av svårigheter och olägenheter. Av den anledningen, det vill säga därför att den åsamkade skadan kan tillskrivas lufttrafikföretaget, är detta fortfarande skyldigt att erlagga kompensation i syfte att avskräcka det från att använda sig av denna praxis och att först och främst göra en förfrågan efter frivilliga som går med på att avstå från sin reservation i enlighet med artikel 4.1 i förordning nr 261/2004.

18 — Se kommissionens meddelande till Europaparlamentet av den 25 mars 2003, s. 3 (ovan fotnot 9).

19 — Se dom av den 10 januari 2006 i mål C-344/04, IATA och ELFAA (REG 2006, s. I-403), punkt 95.

20 — Se punkt 24 i yttrandet.

21 — Se dom i det ovannämnda målet Wallentin-Hermann, punkt 23, och i de ovannämnda förenade målen Sturgeon, m.fl., punkt 67.

22 — Se kommissionens meddelande till Europaparlamentet av den 25 mars 2003, s. 3 (ovan fotnot 9).

62. Med hänsyn till alla dessa faktorer, anser jag att artikel 2 j och artikel 4 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så att extraordinära omständigheter inte kan anses utgöra rimliga skäl att neka ombordstigning, eftersom det endast är det fallet att passagerare nekas ombordstigning av skäl som rör deras individuella situation som kan medföra att det inte ska anses vara fråga om nekad ombordstigning.

63. För övrigt ska artikel 4.3 och artikel 5.3 i förordningen tolkas så att ett lufttrafikföretag inte kan göra gällande att extraordinära omständigheter inverkat på en flygning i syfte att befrias från sin skyldighet att kompensera den passagerare som nekats ombordstigning på en senare flygning när företaget motiverar den nekade ombordstigningen med att flygningen omorganiserats till följd av extraordinära omständigheter.

64. Denna tolkning strider inte mot principen om likabehandling.

V – Förslag till avgörande

65. Mot bakgrund av vad som ovan anförts föreslår jag att domstolen besvarar de frågor som Högsta domstolen har ställt på följande sätt:

- 1) Artikel 2 j 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 nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91, ska tolkas så att begreppet nekad ombordstigning inte endast omfattar överbokning, utan även andra skäl, till exempel operativa skäl.
- 2) Artikel 2 j och artikel 4 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så att extraordinära omständigheter inte kan anses utgöra rimliga skäl att neka ombordstigning, eftersom det endast är det fallet att passagerare nekas ombordstigning av skäl som rör deras individuella situation som kan medföra att det inte ska anses vara fråga om nekad ombordstigning.

Artikel 4.3 och artikel 5.3 i förordningen ska tolkas så att ett lufttrafikföretag inte kan göra gällande att extraordinära omständigheter inverkat på en flygning i syfte att befrias från sin skyldighet att kompensera den passagerare som nekats ombordstigning på en senare flygning när företaget motiverar den nekade ombordstigningen med att flygningen omorganiserats till följd av extraordinära omständigheter.

Denna tolkning strider inte mot principen om likabehandling.