



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (tredje avdelningen)

den 4 april 2019*

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.3 –
Kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade
flygningar – Räckvidd – Undantag från kompensationskyldigheten – Begreppet ’extraordinära
omständigheter’ – Skada på ett flygplansdäck till följd av ett främmande föremål på banan på
en flygplats”

I mål C-501/17,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landgericht Köln
(Regiondomstolen i Köln, Tyskland) genom beslut av den 25 juli 2017, som inkom till domstolen den
18 augusti 2017, i målet

Germanwings GmbH

mot

Wolfgang Pauels,

meddelar

DOMSTOLEN (tredje avdelningen)

sammansatt av ordföranden på fjärde avdelningen M. Vilaras, tillika tillförordnad ordförande på tredje
avdelningen, samt domarna J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan och D. Šváby (referent),

generaladvokat: E. Tanchev,

justitiesekreterare: enhetschefen D. Dittert,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 17 september 2018,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Germanwings GmbH, genom W. Bloch och Y. Pochyla, Rechtsanwälte,
- Wolfgang Pauels, genom E. Stamer och M. Hofmann, Rechtsanwälte,
- Tysklands regering, genom T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall, J. Techert och A. Berg,
samtliga i egenskap av ombud,
- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: tyska.

– Europeiska kommissionen, genom K. Simonsson, B. Bertelmann och K.-Ph. Wojcik, samtliga i egenskap av ombud,

och efter att den 22 november 2018 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

- 1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 5.3 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 (EUT L 46, 2004, s. 1).
- 2 Begäran har framställts i ett mål mellan Wolfgang Pauels och Germanwings GmbH, ett lufttrafikföretag, angående företagets beslut att inte betala kompensation till nämnda passagerare vars flygning blivit kraftigt försenad.

Tillämpliga bestämmelser

- 3 I skälen 14 och 15 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(14) Liksom i Montrealkonventionen bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen 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.

(15) Extraordinära 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, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.”

- 4 Under rubriken ”Inställd flygning” anges följande i artikel 5.1 och 5.3 i förordningen:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

...

- c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte
 - i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
 - ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller

- iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

...

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall 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.”

- 5 I artikel 7 i förordningen, med rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande i punkt 1 led a:

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

- a) 250 euro för alla flygningar på högst 1 500 kilometer,

...”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 6 Wolfgang Pauels bokade en flygning med Germanwings från Dublin (Irland) till Düsseldorf (Tyskland).
- 7 Flygningen genomfördes den 28 augusti 2015 med en försenad ankomst på 3 timmar och 28 minuter.
- 8 Germanwings avlog Wolfgang Pauels ansökan om kompensation med motiveringen att förseningen av den berörda flygningen berodde på ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, och att företaget därför inte var skyldigt att betala kompensation enligt artikel 5.1 i nämnda förordning.
- 9 Germanwings gjorde gällande att förseningen berodde på att det vid förberedelserna för denna flygning hade upptäckts att det satt en skruv i ett däck på det flygplan som skulle utföra flygningen, vilket ledde till att det berörda däckets måste bytas.
- 10 Wolfgang Pauels väckte talan vid Amtsgericht Köln (Distriktsdomstolen i Köln, Tyskland), vilken ålade Germanwings att till Wolfgang Pauels utge 250 euro, jämte ränta, med motiveringen att en skada på ett flygplansdäck som orsakas av att det ligger en skruv på banan på en flygplats utgör en omständighet som ingår i lufttrafikföretagets normala verksamhet och som kan kontrolleras av företaget. Amtsgericht Köln (Distriktsdomstolen i Köln) tillade till stöd för sitt beslut att domstolens bedömning även överensstämmer med lagstiftarens avsikt, vilket den omständigheten att banan kontrolleras och den lagliga skyldigheten att utföra denna kontroll visar.
- 11 Germanwings överklagade detta avgörande till Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln). Germanwings anser att Amtsgericht Köln (Distriktsdomstolen i Köln) på ett orimligt sätt har utvidgat området för vad som ligger inom företagets kontroll. Företaget gjorde gällande att användning av banorna på en flygplats hör till lufttrafik i allmänhet och inte kan hänföras till ett lufttrafikföretags konkreta verksamhet. Företaget anser vidare att renhållning av banorna är en uppgift som inte åligger lufttrafikföretaget och som faller utanför lufttrafikföretagets kontroll.
- 12 Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln) anser att utgången av målet beror på huruvida en skada på ett däck som beror på att det låg en skruv på banan, enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i förordningen, ingår i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och huruvida den, på grund av sin karaktär eller sin orsak, faktiskt ligger utanför detta företags kontroll.

- 13 Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln) påpekar att den i flera tidigare mål funnit att en skada på ett flygplansdäck på grund av att det funnits spikar eller andra liknande föremål på banan utgör en extraordinär omständighet, eftersom förekomsten av sådana främmande föremål utgör en risk som lufttrafikföretaget inte har kontroll över och således en händelse som beror på externa förhållanden, till skillnad från vad som är fallet när vissa flygplansdelar har gått sönder i förtid trots regelbundet underhåll.
- 14 Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln) har emellertid redogjort för rättspraxis från andra domstolar i motsatt riktning, särskilt till följd av beslutet av den 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), samtidigt som den anser att en skada på ett flygplansdäck på grund av att det legat främmande föremål på banan inte kan jämföras med en kollision med en passagerarbrygga, som detta beslut avsåg, utan snarare ska jämföras med en kollision med fåglar, såsom var fallet i domen av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). Den har påpekat att renhållning av banorna avser flygplatsens säkerhet och inte faller inom lufttrafikföretagets ansvarsområde.
- 15 Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln) anser därför att det är nödvändigt att ställa en fråga till EU-domstolen, samtidigt som den påpekar att EU-domstolen, för det fall den i förevarande fall anser att det föreligger extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, bör lämna en kompletterande anvisning.
- 16 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln) att vilandeförklara målet och hänskjuta följande tolkningsfråga till EU-domstolen:

”Utgör en skada på ett flygplansdäck som orsakas av att det ligger en skruv på start- eller landningsbanan (skada som orsakas av ett främmande föremål) en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004?”

Prövning av tolkningsfrågan

- 17 Den hänskjutande domstolen har ställt frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, mot bakgrund av skäl 14 i förordningen, ska tolkas så, att en skada på ett flygplansdäck som orsakas av ett främmande föremål, såsom löst skräp, på en bana på en flygplats omfattas av begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i nämnda bestämmelse.
- 18 EU-domstolen erinrar inledningsvis om att unionslagstiftaren i artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 har velat reglera lufttrafikföretagens skyldigheter när en flygning blivit inställd eller kraftigt försenad, det vill säga tre timmar eller mer (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 19 Enligt skälen 14 och 15 och artikel 5.3 i förordningen, såsom de tolkats av domstolen, är ett lufttrafikföretag inte skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 om det kan visa att den inställda flygningen eller den försenade ankomsttiden med tre timmar eller mer beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits (se dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 20 och där angiven rättspraxis) 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, för ett liknande resonemang, dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkterna 29 och 34).

- 20 Enligt fast rättspraxis kan extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, omfatta händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 23, och dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 22), varvid dessa två villkor är kumulativa (dom av den 17 april 2018, 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, EU:C:2018:258, punkt 34).
- 21 När det gäller frågan huruvida skador på flygplansdäck, vilka är nödvändiga för att planet ska kunna fungera, kan klassificeras som extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, ska det först konstateras att den omständigheten att vissa flygplansdelar går sönder i förtid, även om den är oförutsedd, i princip utgör en händelse som är nära kopplad till flygplanets funktion (se, för ett liknande resonemang, dom av den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkterna 41 och 42, och dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 23).
- 22 Med beaktande av de särskilda förhållanden under vilka lufttransporter utförs och av flygplanens tekniskt avancerade karaktär, konfronteras lufttrafikföretagen nämligen regelbundet med sådana fel (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 24, beslut av den 14 november 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, punkt 19, och dom av den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkterna 37 och 42).
- 23 Flygplansdäck är en komponent som vid start och landning utsätts för mycket stora påfrestningar och som därför ständigt riskerar att skadas. Detta motiverar att de är föremål för särskilt stränga regelbundna säkerhetskontroller, vilka ska ingå i den dagliga driften av ett lufttrafikföretag.
- 24 När det berörda felet enbart beror på en kollision med ett främmande föremål, vilket det ankommer på lufttrafikföretaget att visa, kan detta fel dock inte anses vara nära kopplat till flygplanets funktion.
- 25 Detta gäller bland annat när skadan på ett flygplan beror på en kollision mellan flygplanet och en fågel (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 24) och när skadan på ett däck, såsom i förevarande fall, beror på att det ligger ett främmande föremål, såsom löst skräp, på banan på flygplatsen.
- 26 Följaktligen kan en skada på ett däck som enbart beror på en kollision med ett främmande föremål på banan på en flygplats inte, på grund av sin art eller sitt ursprung, anses utgöra en del av det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet. Med hänsyn till de särskilda krav som ställs på lufttrafikföretaget under start och landning, vilka bland annat är förbundna med den fart i vilken dessa genomförs och med säkerheten för passagerarna ombord, och till att renhållningen av banorna inte alls ingår i lufttrafikföretagets uppgifter, ligger nämnda omständighet utanför detta företags faktiska kontroll.
- 27 Ett sådant fel ska följaktligen kvalificeras som en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.
- 28 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 78 i sitt förslag till avgörande är en sådan slutsats förenlig med målet, som eftersträvas med förordning nr 261/2004, att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Detta innebär, såsom uttrycks i skäl 1 i direktivet, att lufttrafikföretagen inte ska ges incitament till att underlåta att vidta de åtgärder som krävs och i stället prioritera att upprätthålla sina flygningar och punktligheten hos dessa framför målet att upprätthålla flygsäkerheten.

- 29 Denna slutsats påverkas inte av den lösning som domstolen valde i sitt beslut av den 14 november 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), i vilket domstolen slog fast att en rörlig flygplanstrappa som stöter emot ett flygplan inte kan kvalificeras som en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.
- 30 En sådan anordning används nämligen nödvändigtvis vid passagerarlufttrafik och möjliggör för passagerarna att stiga på och av flygplanet (beslut av den 14 november 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, punkt 19) och en sådan anordning placeras normalt i samarbete med det berörda flygplanets besättning. En sådan omständighet kan därför inte betraktas som en omständighet som inte ingår i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet eller som en omständighet som ligger utanför detta företags faktiska kontroll.
- 31 Såsom domstolen har angett i punkt 19 ovan är ett lufttrafikföretag, i händelse av en ”extraordinär omständighet”, likväl endast befriat från sin skyldighet att kompensera passagerarna enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 om det kan visa att det har vidtagit åtgärder som är anpassade till situationen och därvid har använt sig av alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning och finansiella medel, för att undvika att denna omständighet leder till att den berörda flygningen ställs in eller kraftigt försenas, utan att det kan krävas att företaget gör orimliga uppoffringar med hänsyn till dess kapacitet vid den relevanta tidpunkten.
- 32 I detta hänseende framkom det under förhandlingen att flygplansdäck är föremål för regelbundet underhåll och standardiserade utbytesförfaranden. I samband med detta kan lufttrafikföretagen, på de flygplatser som de trafikerar, även på sådana som inte utgör deras huvudsakliga flygplatser, ingå avtal om däckbyten med företag som sysslar med flygunderhåll och som säkerställer att deras däckbyten sker med förtur.
- 33 I en sådan situation som den som är aktuell i det nationella målet åligger det således det berörda lufttrafikföretaget att visa att det har använt sig av alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning och finansiella medel, för att undvika att bytet av det däck som skadats av ett främmande föremål på banan på en flygplats leder till att den berörda flygningen kraftigt försenas, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera.
- 34 Mot denna bakgrund ska frågan besvaras på följande sätt. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i samma förordning, ska tolkas så, att en skada på ett flygplansdäck som beror på att det legat ett främmande föremål, såsom löst skräp, på banan på en flygplats omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse.

För att befrias från skyldigheten att kompensera passagerarna enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, ska ett lufttrafikföretag vars flyg har försenats kraftigt på grund av en sådan ”extraordinär omständighet” emellertid visa att det har använt sig av alla tillgängliga resurser i form av personal eller utrustning och finansiella medel, för att undvika att bytet av det däck som skadats av ett främmande föremål, såsom löst skräp, på banan på en flygplats leder till att den berörda flygningen kraftigt försenas.

Rättegångskostnader

- 35 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (tredje avdelningen) följande:

Artikel 5.3 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, jämförd med skäl 14 i förordning nr 261/2004, ska tolkas så, att en skada på ett flygplansdäck som beror på att det legat ett främmande föremål, såsom löst skräp, på banan på en flygplats omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse.

För att befrias från skyldigheten att kompensera passagerarna enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004, ska ett lufttrafikföretag vars flyg har försenats kraftigt på grund av en sådan ”extraordinär omständighet” emellertid visa att det har använt sig av alla tillgängliga resurser i form av personal eller utrustning och finansiella medel, för att undvika att bytet av det däck som skadats av ett främmande föremål, såsom löst skräp, på banan på en flygplats leder till att den berörda flygningen kraftigt försenas.

Underskrifter