



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 26 juni 2019*

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttrafik – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.3 –
Kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning och inställd eller kraftigt försenad flygning –
Räckvidd – Undantag från kompensationskyldigheten – Begreppet ’extraordinära omständigheter’ –
Förekomst av bensin på en start- och landningsbana på en flygplats”

I mål C-159/18,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av juge de paix du troisième canton de Charleroi (fredsdomaren för Charlerois tredje valdistrikt, Belgien), genom beslut av den 31 januari 2018, som inkom till domstolen den 27 februari 2018, i målet

André Moens

mot

Ryanair Ltd

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden M. Vilaras samt domarna K. Jürimäe, D. Šváby, S. Rodin (referent) och N. Piçarra,

generaladvokat: E. Tanchev,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- André Moens, genom N. Leys, advocaat,
- Ryanair Ltd, genom C. Price, avocat,
- Tysklands regering, inledningsvis genom T. Henze, M. Hellmann och A. Berg, därefter genom M. Hellmann och A. Berg, samtliga i egenskap av ombud,
- Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: franska.

– Europeiska kommissionen, genom J. Hottiaux och N. Yerrell, båda i egenskap av ombud,
och efter att den 19 december 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 André Moens och Ryanair Ltd, ett lufttrafikföretag, angående det sistnämndas beslut att inte utge kompensation till nämnda passagerare vars flygning blivit kraftigt försenad.

Tillämpliga bestämmelser

Unionsrätt

- 3 I skälen 14 och 15 i förordning nr 261/2004 anges följande:
 - ”(14) Liksom i [konvention om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter (Montrealkonventionen) (EGT L 194, 2001, s. 39)] 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 I förordningens artikel 5, under rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande:
 - ”1 Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna
...
c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen ...

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, under rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande i punkt 1:

”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 tolkningsfrågorna

6 André Moens bokade en flygning med Ryanair från Treviso (Italien) till Charleroi (Belgien).

7 Flygningen utfördes den 21 december 2015 med en försenad ankomst på fyra timmar och 23 minuter. Förseningen orsakades av förekomsten av bensin på en start- och landningsbana på flygplatsen i Treviso vilket ledde till att nämnda bana stängdes under mer än två timmar och, därefter, till att starten för det flygplan som genomförde flygningen i fråga sköts upp.

8 Med anledning av denna försening på mer än tre timmar begärde André Moens kompensation på 250 euro från Ryanair, i enlighet med vad som föreskrivs i artikel 5.1 c i förordning (EG) nr 261/2004 jämförd med artikel 7.1 a i samma förordning.

9 Ryanair avslag denna begäran med hänvisning till att den betydande förseningen av den berörda flygningen berodde på en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, varpå André Moens väckte talan vid juge de paix du troisième canton de Charleroi (fredsdomaren för Charlerois tredje valdistrikt) (Belgien) för att få den begärda kompensationen.

10 Denna domstol frågar sig därför huruvida förekomsten av bensin på en av start- och landningsbanorna på flygplatsen i Treviso som ligger till grund för denna försening kan betraktas som ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i denna bestämmelse.

11 Mot denna bakgrund beslutade juge de paix du troisième canton de Charleroi (fredsdomaren för Charlerois tredje valdistrikt) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1) Omfattas den i målet aktuella omständigheten, nämligen att bensin har runnit ut på en startbana vilken som en följd härav har stängts, av begreppet ’händelse’, i den mening som avses i punkt 22 i domen av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), eller av begreppet ’extraordinär omständighet’, i den mening som avses i skäl 14 i förordning nr 261/2004, såsom det tolkades i domen av den 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), eller ska dessa båda begrepp anses sammanfalla?

2) Ska artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 tolkas så, att en händelse som den som är i fråga i det nationella målet, nämligen att bensin har runnit ut på en startbana vilken som en följd härav har stängts, ska betraktas som en händelse som utgör en del av lufttrafikföretagets normala verksamhet och, följaktligen, inte kan betraktas som en ’extraordinär omständighet’ som kan undanta lufttrafikföretaget från dess skyldighet att kompensera passagerarna i händelse av en betydande försening av en flygning med dess flygplan?

3) Om en händelse som den som är i fråga i det nationella målet, nämligen att bensin har runnit ut på en startbana vilken som en följd härav har stängts, ska anses utgöra en ’extraordinär omständighet’, ska då den slutsatsen dras att det för lufttrafikföretaget rör sig om en ’extraordinär omständighet’ som inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första och den andra frågan

- 12 Inledningsvis ska det noteras att det inte framgår av de uppgifter som har lämnats av den hänskjutande domstolen att den bensin som runnit ut på startbanan, vilken orsakade den kraftiga förseningen av den flygning som är i fråga i det nationella målet, kom från ett luftfartyg som tillhör det lufttrafikföretag som genomförde denna flygning, det vill säga Ryanair.
- 13 Under dessa omständigheter ska den första och den andra frågan, som ska bedömas tillsammans, förstås så, att den hänskjutande domstolen önskar få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, mot bakgrund av skälen 14 och 15 i samma förordning, ska tolkas så, att förekomsten av bensin på en flygplats start- och landningsbana vilken som en följd härav har stängts, vilket i sin tur har lett till en kraftig försening för en flygning till eller från den flygplatsen, omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i den bestämmelsen, när bensinen i fråga inte kommer från ett luftfartyg som tillhör det lufttrafikföretag som utförde flygningen.
- 14 När en flygning blivit inställd eller kraftigt försenad, det vill säga tre timmar eller mer, har unionslagstiftaren i artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 velat reglera lufttrafikföretagens skyldigheter (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 15 Enligt skälen 14 och 15 och artikel 5.3 i förordningen och med avvikelse från bestämmelserna i artikel 5.1, är lufttrafikföretaget sålunda inte skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i förordning 261/2004 om det kan visa att den inställda flygningen eller förseningen av ankomsttiden med tre timmar eller mer 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 (dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 16 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, varvid dessa två villkor är kumulativa (dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 20 och där angiven rättspraxis).
- 17 I detta avseende ska det noteras att klassificeringen som ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i den bestämmelsen ska göras endast mot bakgrund av den omständighet som ligger till grund för inställandet eller den kraftigt förseningen av den berörda flygningen, utan att det är nödvändigt att, i förväg och som den hänskjutande domstolen tycks överväga att göra, bedöma huruvida nämnda omständighet utgör en ”händelse”, i den mening som avses i punkt 22 i domen av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 När det gäller frågan huruvida förekomsten av bensin på en flygplats start- och landningsbana vilken som en följd härav har stängts, vilket i sin tur har lett till en kraftig försening för en flygning till eller från den flygplatsen, omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i den bestämmelsen, när bensinen i fråga inte kommer från ett luftfartyg som tillhör det lufttrafikföretag som utförde flygningen, kan denna omständighet inte anses vara nära kopplad till driften av det luftfartyg som utförde flygningen (se, analogt, dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 24).

- 19 Följaktligen kan en sådan omständighet inte, på grund av sin art eller sitt ursprung, anses utgöra en del av det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet (se, analogt, dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 26).
- 20 Nämnda omständighet ligger dessutom utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll eftersom renhållningen av banorna inte alls ingår i dess uppgifter (se, analogt, dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 26). Lufttrafikföretag är vidare skyldiga att rätta sig efter det beslut om stängning av flygplatsens start- och landningsbanor som den behöriga flygplatsmyndigheten tagit.
- 21 Förekomsten av bensin på en flygplats start- och landningsbana vilken som en följd härav har stängts, vilket i sin tur har lett till en kraftig försening för en flygning, ska därför klassificeras som "extraordinära omständigheter", i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.
- 22 Mot bakgrund av ovanstående ska den första och den andra frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska, mot bakgrund av skälen 14 och 15 i samma förordning, tolkas så, att förekomsten av bensin på en flygplats start- och landningsbana vilken som en följd härav har stängts, vilket i sin tur har lett till en kraftig försening för en flygning till eller från den flygplatsen, omfattas av begreppet "extraordinära omständigheter", i den mening som avses i den bestämmelsen, när bensinen i fråga inte kommer från ett luftfartyg som tillhör det lufttrafikföretag som utförde flygningen.

Den tredje frågan

- 23 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, mot bakgrund av skälen 14 och 15 i samma förordning, ska tolkas så, att förekomsten av bensin på en flygplats start- och landningsbana vilken som en följd härav har stängts, vilket har fastställts utgör en "extraordinär omständighet", ska betraktas som en omständighet som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits i den mening som avses i den bestämmelsen.
- 24 Domstolen erinrar om att lufttrafikföretaget, såsom framgår av punkt 15 ovan, inte är skyldigt att betala kompensation till passagerare i enlighet med artiklarna 5.1 c och 7 i förordning 261/2004 om det kan visa att den inställda flygningen eller förseningen av ankomsttiden med tre timmar eller mer beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
- 25 Eftersom inte alla extraordinära omständigheter medför undantag från kompensationsskyldigheten ankommer det på den som åberopar undantaget att visa att det, i alla händelser, inte var möjligt att undvika dessa omständigheter genom att vidta åtgärder anpassade efter den aktuella situationen, det vill säga åtgärder som motsvarar de krav som, bland annat i tekniskt och ekonomiskt hänseende, rimligen kunde ställas på det berörda lufttrafikföretaget då dessa extraordinära omständigheter inträffade (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 28).
- 26 Lufttrafikföretaget måste således visa att det var uppenbart att det, även om alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt alla tillgängliga ekonomiska resurser hade använts, inte skulle ha kunnat undvika att de extraordinära omständigheter som det konfronterades med medförde att flygningen måste ställas in eller till att det uppstod en försening av ankomsttiden med tre timmar eller mer, utan att behöva göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 29).

- 27 Domstolen har således gett begreppet ”rimliga åtgärder” en individualiserad och flexibel innebörd genom att överlåta på den nationella domstolen att bedöma huruvida lufttrafikföretaget i det enskilda fallet ska anses ha vidtagit åtgärder som är anpassade efter situationen (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 30), samtidigt som den angett att hänsyn enbart ska tas till de åtgärder som verkligen kan åligga detta företag och inte till de åtgärder som ingår i tredje mans befogenhet, såsom flygplatsoperatörer eller behöriga flygledare (dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 43).
- 28 Såsom generaladvokaten i sak har angett i punkterna 35 och 36 i sitt förslag till avgörande är ett lufttrafikföretag, som ställs inför ett beslut av flygplatsmyndigheterna att stänga en flygplats startbana, skyldigt att rätta sig efter detta beslut och att invänta ett beslut från dessa myndigheter om att åter öppna banan eller om vidtagande av någon annan alternativ åtgärd. Ett lufttrafikföretag, som det som är i fråga i det nationella målet, kunde följaktligen inte vidta några rimliga åtgärder för att undvika den extraordinära omständighet som är i fråga.
- 29 Mot bakgrund av ovanstående ska den tredje frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska, mot bakgrund av skälen 14 och 15 i samma förordning, tolkas så, att förekomsten av bensin på en flygplats start- och landningsbana vilken som en följd härav har stängts, vilket har fastställts utgör en ”extraordinär omständighet”, ska betraktas som en omständighet som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits i den mening som avses i den bestämmelsen.

Rättegångskostnader

- 30 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 (fjärde avdelningen) följande:

- 1) 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 ska, mot bakgrund av skälen 14 och 15 i samma förordning, tolkas så, att förekomsten av bensin på en flygplats start- och landningsbana vilken som en följd härav har stängts, vilket i sin tur har lett till en kraftig försening för en flygning till eller från den flygplatsen, omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i den bestämmelsen, när bensinen i fråga inte kommer från ett luftfartyg som tillhör det lufttrafikföretag som utförde flygningen.
- 2) Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska, mot bakgrund av skälen 14 och 15 i samma förordning, tolkas så, att förekomsten av bensin på en flygplats start- och landningsbana vilken som en följd härav har stängts, vilket har fastställts utgör en ”extraordinär omständighet”, ska betraktas som en omständighet som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits i den mening som avses i den bestämmelsen.

Underskrifter