



Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (nionde avdelningen)

16 maj 2024*

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Kompensation till passagerare vid kraftigt försenade flygningar – Artikel 5.3 – Befrielse från kompensationskyldighet – Extraordinära omständigheter – Personalbrist hos flygplatsoperatören som ansvarar för lastningen av bagage”

I mål C-405/23,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Landgericht Köln (Regionala domstolen i Köln, Tyskland) genom beslut av den 22 juni 2023, som inkom till domstolen den 3 juli 2023, i målet

Touristic Aviation Services Ltd

mot

Flightright GmbH

meddelar

DOMSTOLEN (nionde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden O. Spineanu-Matei samt domarna S. Rodin (referent) och L.S. Rossi,

generaladvokat: A. Rantos,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

- Touristic Aviation Services Ltd, genom S. Hendrix, Rechtsanwältin,
- Flightright GmbH, genom M. Michel och R. Weist, Rechtsanwälte,
- Nederländernas regering, genom K. Bulterman och J.M. Hoogveld, båda i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: tyska.

– Europeiska kommissionen, genom G. von Rintelen och N. Yerrell, båda i egenskap av ombud, med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan 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 Touristic Aviation Services Ltd (nedan kallat TAS) och Flightright GmbH angående den kompensation som Flightright, som har trätt i flygpassagerares ställe, har yrkat från TAS, i egenskap av det lufttrafikföretag som utförde flygningen, med anledning av en kraftigt försenad flygning.

Unionsrätt

- 3 I artikel 5 i förordning nr 261/2004 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 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.

...”

4 I artikel 7.1 i förordningen föreskrivs följande:

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

1. 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,
2. 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer,
3. 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

...”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågan

- 5 Den 4 juli 2021 ankom en flygning från flygplatsen Köln–Bonn (Tyskland) till Kos flygplats (Grekland) (nedan kallad flygningen i fråga) med 3 timmars och 49 minuters försening. Flygningen utfördes av TAS.
- 6 Förseningen berodde för det första på att den föregående flygningen redan hade blivit försenad med en timme och sjutton minuter på grund av brist på personal som ansvarade för incheckning av passagerarna, för det andra på att det hade tagit lång tid att lasta bagaget på grund av att även flygplatsoperatören, som var ansvarig för denna tjänst, hade personalbrist, vilket medförde en ytterligare försening på 2 timmar och 13 minuter, och för det tredje på att ändrade väderförhållanden efter stängningen av flygplansdörrarna innebar att avgången försenades med ytterligare nitton minuter.
- 7 Mot denna bakgrund väckte Flightright, till vilken ett visst antal passagerare på flygningen i fråga hade överlåtit sina rättigheter till kompensation, talan vid Amtsgericht Köln (Distriktsdomstolen i Köln, Tyskland) och yrkade att TAS skulle förpliktas att till Flightright betala 800 euro per passagerare, jämte ränta, i enlighet med förordning nr 261/2004. Flightright gjorde vid nämnda domstol gällande att förseningen av flygningen i fråga inte kunde motiveras med hänvisning till extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen.
- 8 Nämnda domstol biföll talan utan att pröva den sistnämnda frågan eftersom den ansåg att TAS under alla omständigheter hade kunnat undvika förseningen om TAS hade vidtagit alla rimliga åtgärder för att avhjälpa den. Eftersom TAS själv hade gjort gällande att bolaget först i ett sent skede hade erhållit ankomst- och avgångstiderna för den föregående flygningen, måste man dra slutsatsen att TAS visste att flygningen i fråga skulle bli försenad med minst tre timmar. TAS har emellertid inte visat att bolaget i denna situation vidtog alla rimliga åtgärder som stod i dess makt för att undvika eller minska denna försening.
- 9 TAS överklagade detta avgörande till Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln, Tyskland), som är den hänskjutande domstolen. Denna domstol anser att domstolen i första instans borde ha prövat huruvida personalbristen hos operatören vid flygplatsen Köln–Bonn, vilken hade åberopats av TAS såsom en grund till den kraftiga förseningen av flygningen i fråga, utgjorde en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

- 10 Om denna fråga besvaras jakande är TAS nämligen inte skyldigt att kompensera Flightright, eftersom den del av förseningen av flygningen i fråga som kan tillskrivas TAS inte uppgår till tre timmar. Om däremot lastning av bagage, oberoende av att lastningen utförs av flygplatsoperatören, ingår i lufttrafikföretagets normala verksamhet, i den mening som avses i domstolens praxis, kan den omständigheten att denna operatör inte har tillräckligt med personal inte anses utgöra en ”extraordinär omständighet”. Det finns i så fall anledning att fastställa domen mot TAS, eftersom endast den försening på 19 minuter som uppstod efter stängningen av dörrarna på grund av väderförhållandena kan beaktas, vilket innebär att en försening på mer än tre timmar som kan tillskrivas TAS kvarstår.
- 11 Enligt den hänskjutande domstolen kan, å ena sidan, tjänsten att lasta bagage anses ingå i lufttrafikföretagets normala verksamhet, i den mening som avses i EU-domstolens praxis, eftersom den direkt främjar utförandet av den transporttjänst som det berörda lufttrafikföretaget tillhandahåller passagerarna, oberoende av att det ankommer på flygplatsoperatören att utföra tjänsten. Å andra sidan skulle det kunna följa just av den omständigheten att nämnda tjänst utförs av denna operatör, och inte av transportören själv eller av en tjänsteleverantör som transportören har utsett, att bristen på lastningspersonal ska anses utgöra en ”yttre orsak” som ligger utanför transportörens kontroll och som har påverkat transportörens normala verksamhet, vilket skulle motivera att transportören befrias från sin kompensationskyldighet. Den hänskjutande domstolen har nämligen preciserat att denna tjänst i Tyskland i princip tillhandahålls av ett flygplatsföretag, även om det i tysk lagstiftning föreskrivs att användarna av en flygplats också själva kan tillhandahålla marktjänster eller låta dem utföras av en leverantör som de själva väljer.
- 12 Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Köln (Regiondomstolen i Köln) att vilandeförklara målet och hänskjuta följande tolkningsfråga till EU-domstolen:

”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 lufttrafikföretag som utnyttjar denna tjänst som flygplatsoperatören/det företag som flygplatsoperatören anlitat erbjuder, eller ska bagagehanteringen av 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 [denna bestämmelse] endast är möjlig om personalbristen beror på en extraordinär omständighet i den mening som avses i [samma bestämmelse?”

Huruvida begäran om förhandsavgörande kan tas upp till prövning

- 13 Flightright har gjort gällande att begäran om förhandsavgörande inte kan tas upp till sakprövning, eftersom den inte innehåller en nödvändig uppgift för att tolkningsfrågan ska kunna besvaras, nämligen huruvida TAS utövar kontroll över den operatör som driver flygplatsen Köln–Bonn, som har ansvar för lastningen av bagage i flygplanet, till följd av ett avtalsförhållande dem emellan.
- 14 Domstolen erinrar om att enligt fast rättspraxis ankommer det uteslutande på den nationella domstolen, vid vilken målet anhängiggjorts och vilken har ansvaret för det rättsliga avgörandet, att mot bakgrund av de särskilda omständigheterna i målet bedöma såväl om ett förhandsavgörande är nödvändigt för att döma i saken som relevansen av de frågor som ställs till

EU-domstolen, vilka presumeras vara relevanta. EU-domstolen är följaktligen i princip skyldig att meddela ett förhandsavgörande när de frågor som ställts avser tolkningen eller giltigheten av en unionsregel, såvida det inte är uppenbart att den begärda tolkningen inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet eller då frågorna är hypotetiska eller EU-domstolen inte har tillgång till sådana uppgifter om de faktiska eller rättsliga omständigheterna som är nödvändiga för att kunna ge ett användbart svar på de frågor som ställts (dom av den 22 februari 2024, Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, punkt 35).

- 15 I förevarande fall är det visserligen riktigt att den hänskjutande domstolen i sin begäran om förhandsavgörande inte har preciserat huruvida TAS utövar någon faktisk kontroll över exploatören av flygplatsen Köln–Bonn eller inte. Detta hindrar emellertid inte domstolen från att ge ett användbart svar på tolkningsfrågan genom att beakta båda dessa möjligheter.
- 16 Härav följer att begäran om förhandsavgörande kan tas upp till prövning.

Prövning av tolkningsfrågan

- 17 Den hänskjutande domstolen har ställt sin fråga för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den omständigheten att det råder personalbrist hos den flygplatsoperatör som ansvarar för lastningen av bagage på flygplanen kan utgöra en "extraordinär omständighet", i den mening som avses i denna bestämmelse.
- 18 Det ska i detta hänseende inledningsvis erinras om att artiklarna 5 och 7 i förordning nr 261/2004, mot bakgrund av likabehandlingsprincipen, ska tolkas på så sätt att passagerarna på försenade flygningar dels kan jämföras med passagerarna på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation enligt artikel 7.1 i denna förordning, dels kan åberopa denna rätt till kompensation om de, till följd av en försenad flygning, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen fastställts av lufttrafikföretaget (dom av den 25 januari 2024, Laudamotion och Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 19 Enligt artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 har passagerare på en flygning som ankommer till slutdestinationen med minst tre timmars försening rätt till kompensation i enlighet med artikel 7.1 i förordningen av det lufttrafikföretag som utför flygningen, såvida de inte på förhand har underrättats om en sådan försening inom de tidsfrister som anges i artikel 5.1 c i)–iii) i förordningen.
- 20 En sådan försening ger emellertid inte passagerarna rätt till kompensation om lufttrafikföretaget kan visa att den kraftiga förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 (dom av den 7 juli 2022, SATA International – Azores Airlines (Fel i bränsleförsörjningssystemet), C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 19 och där angiven rättspraxis).
- 21 Enligt domstolens fasta praxis omfattar begreppet extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska

kontroll. Dessa båda villkor är kumulativa och huruvida de är uppfyllda ska bedömas från fall till fall (dom av den 11 maj 2023, TAP Portugal (Andrepilotens död), C-156/22–C-158/22, EU:C:2023:393, punkt 18 och där angiven rättspraxis).

- 22 Även om den försening på mer än tre timmar som konstaterades vid ankomsten av flygningen i fråga berodde på flera orsaker, avser tolkningsfrågan i förevarande fall enbart förseningen på grund av att flygplatsoperatören inte hade avsatt tillräckligt med personal för att lasta bagage.
- 23 Vad för det första gäller villkoret att den aktuella händelsen till sin art eller sitt ursprung inte får ingå i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet, har domstolen, vad gäller åtgärder för bränslepåfyllning av flygplan, slagit fast att även om sådana åtgärder i princip omfattas av lufttrafikföretagets normala verksamhet, kan ett problem som uppstår i samband med sådana åtgärder som beror på ett generellt fel i det försörjningssystem som flygplatsen ansvarar för uppfylla detta villkor, eftersom en sådan händelse inte kan anses vara nära kopplad till driften av det luftfartyg som utförde den försenade flygningen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 juli 2022, SATA International – Azores Airlines (Fel i bränsleförsörjningssystemet), C-308/21, EU:C:2022:533, punkterna 22 och 23).
- 24 Det ankommer på den hänskjutande domstolen att mot bakgrund av omständigheterna i det nationella målet bedöma huruvida de konstaterade bristerna vid lastningen av bagage i förevarande fall ska anses vara generella, i den mening som avses i den rättspraxis som nämns i föregående punkt. Om så är fallet kan dessa brister, till sin art eller sitt ursprung, inte anses utgöra en händelse som ingår i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet.
- 25 Vad för det andra gäller villkoret att händelsen i fråga ska ligga utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll, ska det erinras om att händelser som har ett "internt" ursprung ska särskiljas från händelser som har ett "externt" ursprung i förhållande till detta lufttrafikföretag. Detta begrepp omfattar således, som sådana så kallade externa händelser, händelser som 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. Så är bland annat fallet när systemet för bränsleförsörjning på en flygplats som förvaltas av flygplatsoperatören eller en tredje part drabbas av ett generellt fel (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 juli 2022, SATA International – Azores Airlines (Fel i bränsleförsörjningssystemet), C-308/21, EU:C:2022:533, punkterna 25 och 26).
- 26 I förevarande fall har den hänskjutande domstolen preciserat att lastningen av bagaget på TAS flygplan försenades på grund av personalbrist hos den operatör som driver flygplatsen Köln-Bonn.
- 27 Det ankommer på denna domstol att mot bakgrund av omständigheterna i det nationella målet bedöma huruvida de konstaterade bristerna vid lastningen av bagage på flygplatsen Köln-Bonn låg utanför TAS kontroll. Så är till exempel inte fallet om TAS hade befogenhet att utöva faktisk kontroll över flygplatsoperatören.
- 28 För det fall den hänskjutande domstolen finner att den kraftiga förseningen av flygningen i fråga verkligen berodde på extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, ankommer det på den domstolen att, med beaktande av samtliga omständigheter i det nationella målet och den bevisning som det berörda lufttrafikföretaget har lagt fram, även bedöma huruvida lufttrafikföretaget har visat att dessa omständigheter inte hade

kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits och att lufttrafikföretaget hade vidtagit åtgärder som var anpassade efter situationen för att undvika konsekvenserna av denna, utan att göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten (se, för ett liknande resonemang, dom av den 7 juli 2022, SATA International – Azores Airlines (Fel i bränsleförsörjningssystemet), C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 27).

- 29 I detta sammanhang skulle det vara korrekt att fastställa att nämnda lufttrafikföretag hade kunnat undvika den försening som uppstod vid lastningen av bagaget om det, till exempel, hade varit möjligt för företaget att för detta ändamål anlita en annan leverantör, som hade tillräcklig kapacitet för att utföra dessa tjänster utan dröjsmål, vid den tidpunkt då lufttrafikföretaget visste eller borde ha vetat att flygplatsoperatören inte hade sådan kapacitet.
- 30 Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att den omständigheten att det råder personalbrist hos den flygplatsoperatör som ansvarar för lastningen av bagage på flygplanen kan utgöra en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i denna bestämmelse. För att befrias från skyldigheten att betala kompensation till passagerare enligt artikel 7 i förordningen måste emellertid ett lufttrafikföretag vars flygning blivit kraftigt försenad på grund av en sådan extraordinär omständighet visa att denna omständighet inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits och att det vidtog åtgärder som var anpassade efter situationen för att undvika konsekvenserna av denna omständighet.

Rättegångskostnader

- 31 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 (nionde 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

ska tolkas så,

att den omständigheten att det råder personalbrist hos den flygplatsoperatör som ansvarar för lastningen av bagage på flygplanen kan utgöra en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i denna bestämmelse. För att befrias från skyldigheten att betala kompensation till passagerare enligt artikel 7 i förordningen, måste emellertid ett lufttrafikföretag vars flygning blivit kraftigt försenad på grund av en sådan extraordinär omständighet visa att denna omständighet inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits och att det vidtog åtgärder som var anpassade efter situationen för att undvika konsekvenserna av denna omständighet.

Underskrifter