Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
EVGENI TANCHEV
föredraget den 12 april 2018 [1]

Förenade målen 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

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia och Gabriel Neufeldt, båda företrädda av sina föräldrar Sandra och Thomas Neufeldt (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger och Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (C-278/17)
Thomas Kiehl (C-279/17)
Ralph Eßer (C-280/17)
Thomas Schmidt (C-281/17)
Werner Ansorge (C-282/17)
Herbert Blesgen (C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Originalspråk: engelska.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
mot
TUIfly GmbH
(24 begäranden om förhandsavgörande från Amtsgericht Hannover (Distriktsdomstol, Hannover, Tyskland))
och
EUflight.de GmbH (C-292/17)
mot
TUIfly GmbH

(begäran om förhandsavgörande från Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstol, Düsseldorf, Tyskland))

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.3 – Kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning eller kraftigt försenade flygningar – Begreppet ’extraordinära omständigheter’ – Massfrånvaro av flygpersonal på grund av ’vild strejk’ under sken av sjukfrånvaro – Kausalsamband – Möjlighet att undvika”

I. Inledning

1. Utgör en ”vild strejk”[2], under sken av sjukfrånvaro, ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004,[3] som befriar ett lufttrafikföretag från skyldigheten att betala kompensation till passagerare vars flygning blev försenad eller inställd till följd av den?

2. Detta är i huvudsak kärnan i de frågor som domstolen har ombetts bedöma inom ramen för dessa förenade begäranden om förhandsavgörande från Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen i Hannover, Tyskland) och Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland), vid vilka ett antal passagerare har väckt talan om kompensation enligt förordning nr 261/2004 efter det att deras flygningar blev inställda eller kraftigt försenade till följd av en ovanligt hög andel sjukskrivningar bland lufttrafikföretagets flygpersonal.

3. Detta mål ger därför domstolen en möjlighet att utveckla sin praxis avseende tolkningen av förordning nr 261/2004 som, vilket är viktigt att erinra om, har en verklig betydelse för unionens medborgare och alla de personer som reser innanför unionens gränser.

2 På http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html, definieras ”grève sauvage” som ”grève déclenchée en dehors d’un mot d’ordre d’un syndicat”. På https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike definierar Cambridge Dictionary en ”vild” strejk som ”en plötslig strejk (= arbetsnedläggelse som protest utan förvarning av arbetstagarna och ofta utan offentligt stöd från fackföreningarna). För en vidare diskussion om sådana strejker, se exempelvis Bogg, Alan, ”Viking och Laval: The International Labour Law Perspective” i Mark R. Freeland och Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond*, Hart Publishing, 2014, s. 41–74.

3 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) (nedan kallad förordning nr 261/2004).

II. Tillämpliga bestämmelser

4. Skälen 1, 2, 14 och 15 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”(1) Gemenskapens verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att säkerställa ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

(2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

…

(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.”

5. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 har följande lydelse:

”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.”

III. Bakgrund till tvisterna vid de nationella domstolarna och tolkningsfrågorna

A. Begäran från Amtsgericht Hannover

6. Kärandena i de 24 pågående målen vid Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen i Hannover, Tyskland) bokade flygresor med TUIfly GmbH (nedan kallat TUIfly), som är ett lufttrafikföretag med säte i Hannover i Tyskland. Kärandena har yrkat att TUIfly ska betala kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004,[4] då deras flygresor mellan den 3 och 8 oktober 2016 ställdes in eller blev kraftigt försenade.

7. De aktuella inställningarna eller förseningarna uppkom till följd av en händelse som ägde rum i början av oktober 2016, när ett stort antal av TUIflys medarbetare plötsligt sjukanmälde sig, vilket ledde till att mer än sammanlagt 100 flygningar måste ställas in och många fler blev kraftigt försenade.

8. Dessa massjukskrivningar ägde rum efter det att TUIflys ledning den 30 september 2016 underrättade medarbetarna om planer på en eventuell rekonstruktion som medarbetarna starkt ifrågasatte.

4 Se punkt 38 nedan för mer information om nivån på den kompensation som ska utgå vid inställningar eller förseningar.

9. Enligt beslutet om hänskjutande uppgår sjukfrånvaron på TUIfly normalt till en andel på cirka 10 procent av dess personal av piloter och kabinpersonal. Efter det att TUIflys ledning den 30 september 2016 offentliggjorde planerna på rekonstruktionen, sköt sjukfrånvaron bland TUIflys personal i höjden, särskilt från och med den 3 till och med den 9 oktober 2016, med den högsta andelen den 7 oktober 2016 då 89 procent av piloterna och 62 procent av kabinpersonalen hade sjukskrivit sig.

10. Av denna anledning övergav TUIfly helt sin ursprungliga tidtabell den 3 oktober 2016 och upprättade ett nytt schema. TUIfly chartrade vidare andra flygbolag och kallade hem personal som var på semester.

11. Den 3 oktober 2016 blev 24 flygningar kraftigt försenade på grund av personalbrist. Den 4 oktober 2016 ställdes 7 flygningar in och 29 blev kraftigt försenade. Från och med den 5 oktober 2016 ställdes en stor mängd flygningar in. Den 7 och 8 oktober 2016 ställde TUIfly in alla flygningar från Tyskland, eftersom man ansåg att passagerarnas returresor inte längre kunde garanteras.

12. Den 7 oktober 2016 underrättade TUIflys ledning sin personal om att man hade träffat ett avtal med personalens representanter om rekonstruktionen. Därefter återgick andelen sjukfrånvaro återigen till sin normala nivå.

13. I målen vid de nationella domstolarna har TUIfly gjort gällande att det inte har någon skyldighet att betala kompensation till kärandena, eftersom inställningarna eller förseningarna i fråga berodde på ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. Kärandena har gjort gällande att TUIfly inte är befriat från att betala kompensation, eftersom händelserna i fråga inte utgjorde extraordinära omständigheter och kunde ha undvikits om samtliga rimliga åtgärder hade vidtagits.

14. Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen i Hannover, Tyskland) har mot denna bakgrund beslutat att vilandeförklara de 24 målen och hänskjuta tolkningsfrågor till domstolen:

”1) Utgör den omständigheten att en för genomförandet av flygningar betydande andel av personalen hos det utförande lufttrafikföretaget är frånvarande på grund av sjukanmälan en sådan extraordinär omständighet som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004? Om fråga 1 ska besvaras jakande: Hur hög måste frånvaron bland personalen vara för att en sådan omständighet ska anses föreligga?

2) Om fråga 1 ska besvaras nekande: Utgör den omständigheten att en för genomförandet av flygningar betydande andel av personalen hos det utförande lufttrafikföretaget spontant är frånvarande på grund av arbetsnedläggelse som inte är arbetsrättsligt och kollektivavtalsrättsligt legitim (’vild strejk’) en sådan extraordinär omständighet som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004? Om fråga 2 ska besvaras jakande: Hur hög måste frånvaron bland personalen vara för att en sådan omständighet ska anses föreligga?

3) Om fråga 1 eller fråga 2 ska besvaras jakande: Måste den extraordinära omständigheten ha förelegat för just den inställda flygningen, eller har lufttrafikföretaget som utför flygningen rätt att på grundval av företagsekonomiska överväganden upprätta en ny tidtabell?

4) Om fråga 1 eller fråga 2 ska besvaras jakande: Ska bedömningen av huruvida det hade gått att undvika omständigheten göras på grundval av den extraordinära omständigheten, eller på grundval av följderna av att den extraordinära omständigheten inträder?”

B. Begäran från Amtsgericht Düsseldorf

15. I målet vid Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) har en kärande väckt talan mot TUIfly om kompensation enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004. I beslutet om hänskjutande har det angetts att käranden, EUflight.de, har väckt talan för en passagerares räkning, vilken överlåtit sin rätt till kompensation enligt nämnda förordning till följd av en inställd flygning den 7 oktober 2016, till företaget.

16. Enligt beslutet om hänskjutande har Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstolen, Düsseldorf) förutsatt att den omständigheten att en stor mängd personal plötsligt sjukskrivit sig utgör en ”extraordinär omständighet” enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, oavsett om den grundar sig på massjukskrivningar på grund av verklig sjukdom eller till följd av en vild strejk. Den hänskjutande domstolen finner det emellertid oklart huruvida det finns ett adekvat kausalsamband mellan dessa extraordinära omständigheter och den aktuella inställningen av flygningen, eftersom den skedde inom ramen för TUIflys allmänna omläggning av tidtabellen från den 2 oktober 2016. I synnerhet har den hänskjutande domstolen anmärkt att TUIfly, eftersom TUIfly inte hade angett exakt vilken besättning man avsåg att använda för den berörda flygningen, endast ska befrias från kompensationsskyldigheten på grund av extraordinära omständigheter om kausalsambandet mellan dessa omständigheter och flygningens inställning tolkas extensivt.

17. Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) beslutade därför att vilandeförklara målet och hänskjuta följande tolkningsfrågor till domstolen:

”Kan inställning av en flygning anses bero på en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 även när omständigheterna (i detta fall en ’vild strejk’ eller ’massjukskrivningar’) endast påverkar den aktuella flygningen indirekt, då dessa omständigheter föranlett lufttrafikföretaget att lägga om hela sin tidtabell och denna omläggning inbegriper en planerad inställning av den aktuella flygningen? Kan ett lufttrafikföretag även åberopa artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004 när den aktuella flygningen hade kunnat genomföras om omläggningen inte hade skett, eftersom den besättning som var tilltänkt för denna flygning hade kunnat vara tillgänglig om den inte hade tilldelats en annan flygning genom omläggningen?”

IV. Förfarandet vid domstolen

18. De 24 begäranden om förhandsavgörande från Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen i Hannover, Tyskland) och begäran om förhandsavgörande från Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstolen i Düsseldorf, Tyskland) förenades i enlighet med artikel 54 i domstolens rättegångsregler vad gäller den skriftliga och muntliga delen av förfarandet och domen. [5]

19. Skriftliga yttranden har inkommit till domstolen från ombuden för kärandena i nio av de förenade målen, [6] TUIfly, den tyska och den polska regeringen samt kommissionen.

20. Kärandenas ombud i 11 av de förenade målen, [7] TUIfly, den franska och den tyska regeringen samt kommissionen yttrade sig också muntligen vid förhandlingen den 25 januari 2018.

5 Det ska anmärkas att det inledningsvis rörde sig om 28 begäranden om förhandsavgörande från Amtsgericht Hannover (distriktsdomstol, Hannover). Begärandena i mål C-196/17, C-276/17 och C-277/17 har dock återkallats varför endast 25 återstår. Det ska också anmärkas att de 19 begärandena om förhandsavgörande i mål C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17–C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 och C-429/17 som har framställts av Amtsgericht Hannover (distriktsdomstol, Hannover) – där ett (C-352/17) har återkallats – har vilandeförklarats i enlighet med artikel 55 i domstolens rättegångsregler till dess att domstolen meddelar dom i förevarande mål.

6 Mål C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 och C-292/17.

7 Mål C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 och C-292/17. Således deltog ombuden för de käranden som hade inkommit med skriftliga yttranden även i förhandlingen, med undantag för ombuden i mål C-280/17 och C-284/17. Kärandenas ombud i mål C-226/17, C-228/17, C-282/17 och C-283/1 inkom också med muntliga yttranden till domstolen.

V. Bedömning

21. Min bedömning är indelad i tre huvudsakliga delar. Jag ska börja med några inledande anmärkningar om bedömningen av de frågor som har hänskjutits till domstolen. Därefter kommer jag att behandla vissa preliminära frågor om upptagande till sakprövning som TUIfly har gjort gällande. Till sist ska jag behandla sakfrågan i var och en av de fyra tolkningsfrågorna, efter att första ha gjort en genomgång av domstolens praxis rörande artikel 5.3 i förordning nr 261/2014 som bakgrund till den efterföljande bedömningen.

A. Inledande anmärkningar

22. Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen, Hannover) har ställt de fyra tolkningsfrågorna för att få klarhet i huruvida en ”vild strejk”, under sken av sjukskrivningar, som direkt eller indirekt orsakade inställda eller kraftigt försenade flygningar, utgör ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 och därför befriar lufttrafikföretaget från skyldigheten att betala kompensation till passagerarna i målet vid den nationella domstolen.

23. I artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 anges att ett lufttrafikföretag inte är skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i förordningen ”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”.

24. Således följer av artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 att lufttrafikföretaget måste styrka tre avgörande omständigheter för att kunna tillämpa undantaget: för det första måste det styrka att det förelåg ”extraordinära omständigheter”, för det andra måste det visa att den inställda flygningen eller kraftiga förseningen ”berodde på” de extraordinära omständigheterna, och för det tredje måste det styrka att de extraordinära omständigheterna ”inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits”. [8]

25. De fyra tolkningsfrågor som Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen, Hannover) har ställt avser alla dessa kriterier. Frågorna 1 och 2 rör det första kriteriet, nämligen huruvida massjukskrivningar eller en ”vild strejk” kan klassificeras som ”extraordinära omständigheter”. Fråga 3 rör det andra kriteriet avseende kausalitet, nämligen huruvida det räcker att den inställda eller kraftigt försenade flygningen endast indirekt berodde på TUIflys omläggning avtidtabellen. Fråga 4 gäller det tredje kriteriet med avseende på om det är de extraordinära omständigheterna i sig eller följderna av dem som ska ”undvikas”.

26. Den fråga som har framställts av Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstolen, Düsseldorf) är huruvida den inställda flygningen, om det förutsätts att massjukskrivningar eller en ”vild strejk” kan klassificeras som extraordinära omständigheter, kan anses bero på extraordinära omständigheter om de bara indirekt påverkar den aktuella flygningen, eftersom besättningen för flygningen var tillgänglig och den skulle ha ägt rum om det inte vore för den generella omläggning av tidtabellen som TUIfly vidtog och därför fördelade besättningen till andra flygningar på grund av dessa extraordinära omständigheter.

27. Följaktligen är den fråga som har ställts av Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstolen, Düsseldorf) mycket lik fråga 3 från Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen, Hannover). Jag ska därför behandla dessa gemensamt i min bedömning nedan.

8 Se, exempelvis, förslag till avgörande av generaladvokaten Sharpston i målet Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 31).

B. Upptagande till sakprövning

28. TUIfly har gjort gällande att Amtsgericht Hannovers (distriktsdomstolen, Hannover) begäran om förhandsavgörande i vissa delar inte kan tas upp till sakprövning. Enligt TUIfly går frågorna 1 och 2 utöver saken i målen vid den nationella domstolen, eftersom de förutsätter en stor andel sjukanmälningar från lufttrafikföretagets hela personal och inte bara från flygpersonalen (det vill säga piloter och kabinpersonal), vilket är fallet i det nationella målet. TUIfly har vidare gjort gällande att fråga 1 och 2 avser faktiska omständigheter, då det söks klarhet i hur hög frånvarograd som krävs för att det ska utgöra en extraordinär omständighet, och att sådana omständigheter ska bedömas av den nationella domstolen och inte EU-domstolen. TUIfly har vidare gjort gällande att fråga 3 inte rör saken i det nationella målet, eftersom TUIfly inte upprättade en ny tidtabell ”till följd av ekonomiska hänsyn” och att denna fråga i alla händelser är alltför teoretisk.

29. Det ska också anmärkas att även om den tyska regeringen inte har gjort någon invändning om att respektive begäran från Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen, Hannover) inte kan upptas till sakprövning, anser denna regering att det inte krävs ett svar på tolkningsfråga 1 för att kunna lösa tvisten vid den nationella domstolen, eftersom det inte var fråga om massjukskrivningar från TUIflys flygpersonal, utan en ”vild strejk”.

30. Enligt min uppfattning kan de frågor som har framställts av Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen, Hannover) tas upp till sakprövning.

31. Enligt fast praxis presumeras nationella domstolars frågor om tolkningen av unionsrätten vara relevanta. Dessa frågor ställs mot bakgrund av den beskrivning av omständigheterna i målet och tillämplig lagstiftning som den nationella domstolen på eget ansvar har lämnat och vars riktighet det inte ankommer på EU-domstolen att pröva. En begäran om förhandsavgörande från en nationell domstol kan bara avvisas då det är uppenbart att den begärda tolkningen av unionsrätten inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i målet vid den nationella domstolen 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 till den. [9]

32. Vidare kan den nämnda presumtionen att frågorna är relevanta inte brytas endast genom att en av parterna i det nationella målet har bestritt vissa faktiska omständigheter vars riktighet det inte ankommer på EU-domstolen att pröva och som är avgörande för hur saken i nämnda mål ska bestämmas. [10]

33. I förevarande mål framgår det av beslutet omhänskjutande, och av sammanhanget för frågorna 1 och 2, såsom detta har beskrivits av den hänskjutande domstolen, att frågorna rör TUIflys flygpersonal. Det är ostridigt att de berörda parterna, i den mening som avses i artikel 23 i stadgan, hade möjlighet att framföra sina synpunkter på dessa frågor.

34. Dessutom är det inte uppenbart att de frågor som ställts inte har något samband med de verkliga omständigheterna eller saken i det nationella målet. Det finns inte heller någon antydan i begärandena om förhandsavgörande att frågorna avser ett rent hypotetiskt problem.

35. Det finns således inte tillräckliga skäl för att motbevisa den presumtion om relevans som ska tillämpas på de tolkningsfrågor som ställts av Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen, Hannover).

9 Se, exempelvis, dom av den 14 december 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970 punkt 59 och där angiven rättspraxis).

10 Se, exempelvis, dom av den 22 september 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, punkt 34 och där angiven rättspraxis).

C. Saken

1. Genomgång av domstolens praxis angående artikel 5.3 i förordning nr 261/2004

36. Det följer av domstolens fasta praxis att undantag från bestämmelser genom vilka passagerare tillerkänns rättigheter ska tolkas restriktivt.[11] Det följer emellertid också av rättspraxis att lagstiftaren, genom att anta förordning nr 261/2004 avsåg att göra en avvägning mellan flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen.[12] Under dessa omständigheter har domstolen tolkat undantaget som befriar lufttrafikföretaget från skyldigheten att betala kompensation till passagerare för inställda eller kraftigt försenade flygningar i händelse av ”extraordinära omständigheter” (ett begrepp som inte har definierats i förordning nr 261/2004) på följande sätt.

37. Domstolen har tillbakavisat argument som hänvisar till att de stora kostnader som lufttrafikföretagen ådrar sig bör ha en central betydelse vid tolkningen av artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, och har påpekat att det framgår av rättspraxis att det viktiga målet att skydda konsumenterna, däribland även flygpassagerare, kan rättfärdiga negativa ekonomiska följder, till och med betydande sådana för vissa ekonomiska aktörer.[13]

38. Domstolen har påpekat att kompensationsbeloppet, som fastställts till 250, 400 eller 600 euro, beroende på den aktuella flygningens längd, dessutom får minskas med 50 procent, i enlighet med artikel 7.2 c i förordning nr 261/2004, om förseningen, för en flygning som inte omfattas av artikel 7.2 a eller b i förordningen, understiger fyra timmar,[14] och att det i artikel 13 i förordning nr 261/2004 föreskrivs att lufttrafikföretagens fullgörande av sina skyldigheter enligt förordningen inte begränsar deras rätt att begära kompensation från någon som har orsakat förseningen, däribland tredje man. Sådan kompensation kan således minska eller till och med undanröja de kostnader som lufttrafikföretagen åsamkats till följd av nämnda skyldigheter.

39. Med förbehåll för ovannämnda rätt att begära kompensation framstår det inte heller som orimligt att fullgörandet av dessa skyldigheter i första hand åligger lufttrafikföretagen, med vilka de berörda passagerarna har slutit ett transportavtal som ger passagerarna rätt till en flygning som varken borde ställas in eller försenas.[15]

40. Den princip som föreskrivs i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 har preciserats ytterligare genom domstolens praxis. Således har domstolen anmärkt att det framgår av skäl 14 i nämnda förordning att sådana omständigheter särskilt kan förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för ett lufttrafikföretag.[16] Domstolen har av detta dragit slutsatsen att extraordinära omständigheter, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, omfattar händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll.[17] Mot den bakgrunden har domstolen slagit fast att en kollision mellan en fågel och ett flygplan, liksom den eventuella skada som uppkommer till följd av kollisionen, till sin art eller sitt ursprung faller utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet, eftersom den inte är nära kopplad till lufttrafikföretagets

11 Dom av den 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punkt 38). Se, även, förslag till avgörande av generaladvokaten Sharpston i målet Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:416, punkt 48), där generaladvokaten anmärkte att domstolen i domen av den 10 januari 2006, IATA och ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 48), uttryckligen slog fast att ”skyddet för passagerarna” är det ”direkta syfte” som har angetts i förordning nr 261/2004.

12 Dom av den 23 oktober 2012, Nelson (C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 39).

13 Ibidem, punkt 81 och där angiven rättspraxis.

14 Ibidem, punkt 78.

15 Ibidem, punkt 80 och där angiven rättspraxis.

16 Dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 21 och där angiven rättspraxis).

17 Ibidem, punkt 22 och där angiven rättspraxis.

verksamhet. Denna händelse låg därför utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.[18] Vid denna bedömning anmärkte domstolen att ”lufttrafikföretagen inte ska ges incitament att underlåta att vidta de åtgärder som krävs i samband med en sådan händelse och i stället prioritera upprätthållandet av sina flygningar och punktligheten hos dessa framför målet att upprätthålla flygsäkerheten”.[19]

41. Emellertid har domstolen också angett att inom ramen för ett lufttrafikföretags verksamhet utgör ett motorfel som orsakats av att vissa flygplansdelar gått sönder i förtid en oförutsedd händelse, men att ett sådant motorfel är nära kopplat till ett flygplans mycket komplexa funktion. Detta innebär därför att denna oförutsedda händelse ingår i lufttrafikföretagets normala verksamhet, eftersom det är vanligt att lufttrafikföretag konfronteras med sådana oförutsedda tekniska problem. Vidare ligger förebyggandet av sådana motorfel inte utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll.[20]

42. Slutligen har domstolen konstaterat att ”ett dolt fabrikationsfel som påverkar flygsäkerheten” kanske har uppkommit till följd av händelser som inte faller innanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som *ligger* utanför dess faktiska kontroll[21] samt att detta även skulle vara fallet om flygplanen skadas till följd av sabotage eller terrorism.[22] Domstolen har också angett att stängningen av europeiskt luftrum till följd av vulkanutbrott utgör ”extraordinära omständigheter”.[23]

43. Förutom detta framgår det av domstolens praxis att det var unionslagstiftarens avsikt att inte alla extraordinära omständigheter ska kunna utgöra skäl för att undanta lufttrafikföretaget från kompensationsskyldigheten gentemot passagerarna vid en inställd flygning, utan endast sådana omständigheter s*om inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits*.[24]

44. Eftersom det inte är alla extraordinära omständigheter som kan medföra undantag från kompensationsskyldigheten ankommer det således på den som avser att åberopa sådana omständigheter, såsom TUIfly, att visa att det, i alla händelser, inte hade varit möjligt att undvika dessa extraordinära 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.

45. Lufttrafikföretaget ska nämligen visa att det var uppenbart att företaget, 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*, utan att behöva göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten.[25]

46. I detta sammanhang har domstolen 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.[26]

18 Ibidem, punkt 24.

19 Ibidem, punkt 25.

20 Dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkterna 41–43).

21 Min kursivering.

22 Dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26).

23 Dom av den 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11 EU:C:2013:43, punkt 34).

24 Min kursivering.

25 Dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07 EU:C:2008:771, punkterna 39–41). Min kursivering. Se, även, dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15 P, EU:C:2017:342, punkterna 28 och 29 och där angiven rättspraxis).

26 Dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 30).

47. Domstolen har funnit att ett lufttrafikföretag vid planeringen av flygningen i rimlig utsträckning måste beakta risken för förseningar om extraordinära omständigheter eventuellt skulle inträffa.[27] För att undvika att alla förseningar, även obetydliga sådana, som uppstår till följd av att extraordinära omständigheter inträffat oundvikligen leder till att en flygning ställs in måste ett förnuftigt lufttrafikföretag planera sina resurser på lämpligt sätt för att ha en viss tidsreserv och för att, om möjligt, kunna genomföra flygningen när de extraordinära omständigheterna inte längre föreligger.[28]

48. Mot bakgrund av detta har domstolen konstaterat att det följer av skäl 15 i förordning nr 261/2004 att de ”extraordinära omständigheterna” endast får avse ”ett visst flygplan en viss dag”. Detta kan inte anses vara fallet när en passagerare nekas ombordstigning på grund av en omläggning av flygningar till följd av extraordinära omständigheter som har påverkat en tidigare flygning. Begreppet ”extraordinära omständigheter” syftar nämligen till att begränsa lufttrafikföretagets skyldigheter, eller till och med befria det från sina skyldigheter, när den aktuella händelsen inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Om ett sådant lufttrafikföretag tvingas ställa in en flygning som skulle ha avgått samma dag som en strejk bland flygplatspersonalen äger rum, och därefter beslutar att lägga om sina senare flygningar, kan företaget inte på något sätt anses vara tvunget, på grund av nämnda strejk, att neka ombordstigning för en passagerare som i vederbörlig ordning har infunnit sig för ombordstigning två dagar efter den inställda flygningen.[29]

49. Det är mot denna bakgrund domstolen har ombetts fastställa huruvida en ”vild strejk” utgör ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 och vilka konsekvenser detta har om så är fallet.

2. Förslag till svar på fråga 1

50. Om denna fråga betraktas för sig är den okomplicerad. Å ena sidan utgör åtgärder för att hantera sjukskrivningar för ett företag som driver verksamhet i ett samhälle där människor normalt är friska en av de saker som faller innanför lufttrafikföretags normala verksamhet och som ligger innanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll. Å andra sidan faller massjukskrivningar till följd av en pandemi eller annat hot mot människors hälsa utanför lufttrafikföretags normala verksamhet och ligger utanför deras faktiska kontroll. I det första fallet skulle det inte vara ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, medan det skulle vara det i det andra fallet.

51. Det framgår dock tydligt av såväl handlingarna i målet som av de argument som framställts vid förhandlingen att detta inte är de faktiska omständigheterna i målet vid den nationella domstolen. Vad som har ägt rum är massfrånvaro, under sken av sjukskrivningar, i syfte att genomföra en ”vild strejk”. Även om svaret på fråga 1 i princip är ja, räcker detta under dessa förhållanden inte för att lösa tvisten vid den nationella domstolen, som bygger på den omständigheten att en ”vild strejk” har genomförts och inte är resultatet av en pandemi eller annat hot mot människors hälsa. Detta, åtminstone, utgör kärnan i den vägledning som den hänskjutande domstolen har efterfrågat.[30]

27 Dom av den 12 maj 2011, Eglitis och Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 27).

28 Ibidem, punkt 28.

29 Dom av den 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:64, punkt 37).

30 Se ovan punkterna 28–35.

52. Jag föreslår därför följande svar på fråga 1:

”Den omständigheten att en för genomförandet av flygningar betydande del av personalen hos det utförande lufttrafikföretaget är frånvarande på grund av sjukanmälan utgör endast en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 om sjukfrånvaron är genuin och grundar sig på en pandemi eller ett annat liknande hot mot människors hälsa. Exakt hur omfattande frånvaro som krävs i sådana förhållanden för att situationen ska anses uppgå till ’extraordinära omständigheter’ är något som ska avgöras av den hänskjutande domstolen, med vederbörlig hänsyn till de faktiska omständigheterna.”

3. Förslag till svar på fråga 2

53. Den hänskjutande domstolen har ställt fråga 2 för att få klarhet i huruvida en ”vild strejk” utgör ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. Om denna fråga ska besvaras jakande söker den hänskjutande domstolen klarhet i hur omfattande frånvaron måste vara för att anses utgöra ”extraordinära omständigheter”.

54. Såsom framgår av domstolens praxis, ska vid tolkningen av en unionsbestämmelse inte bara lydelsen beaktas, utan också sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i.[31] I detta avseende kan artikeldelen i en unionsrättsakt inte skiljas från sin motivering och den ska, vid behov, tolkas med beaktande av de skäl som föranledde att rättsakten antogs.[32]

55. Å ena sidan talar skäl 1 i förordning nr 261/2004 om behovet av ett ”långtgående skydd” för passagerarna och skäl 2 i förordningen anger att nekad ombordstigning och inställda flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

56. Å andra sidan anges i skäl 14 i förordning nr 261/2004 att 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.

57. Således antyder skälen till förordning nr 261/2004 att ”strejker” omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”. Detta stöds av domstolens ovan angivna praxis (åtminstone inom ramen för omfattande frånvaro som påverkar lufttrafikföretagets förmåga att driva sin verksamhet) angående tolkningen hittills av ”extraordinära omständigheter”, särskilt i fråga om ”vilda strejker”. Med hänsyn till att en vild strejk är lagstridig, ligger sådana strejker utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll.[33] Denna uppfattning stöds också av förarbetena till artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. Vid utarbetandet av bestämmelsen ändrades begreppet ”force majeure” till ”extraordinära omständigheter”. Enligt rådets uttalande i den gemensamma ståndpunkten gjordes denna ändring för den rättsliga tydlighetens skull.[34]

31 Se, bland annat, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 41 och där angiven rättspraxis).

32 Ibidem, punkt 42 och där angiven rättspraxis.

33 Kommissionens förslag till förordning nr 261/2004 hänvisar till exceptionella omständigheter som operatören inte kan ”ta ansvar för”. Se, exempelvis, KOM(2001) 784, slutligt, s. 6, punkt 20.

34 Förslag till avgörande av generaladvokaten Sharpston i målet Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkt 50), där generaladvokaten hänvisar till den gemensamma ståndpunkten och till meddelande till parlamentet av den 25 mars 2003 (SEC(2003) 361 slutlig) där kommissionen angav att villkoren avseende kompensationen i den gemensamma ståndpunkten (EG) nr 27/2003 av den 18 mars 2003 (EUT C 125 E, 2003, s. 63) skulle medföra ett närmare samband med de bekymmer och de olägenheter som de ställda flygningarna orsakade.

58. Då unionen följer rättsstatsprincipen, kan ”vilda strejker” inte heller anses omfattas av lufttrafikföretagets normala verksamhet. Vilda strejker bär inga likheter med sådant som är nära kopplat till ett flygplans funktion, så att det faller innanför lufttrafikföretagets normala verksamhet. Jag anser inte heller att förhållandet att man underrättade arbetstagarna om en eventuell rekonstruktion kan medföra att den vilda strejken ska anses vara något som TUIfly hade kontroll över, eftersom en vild strejk inte var en oundviklig följd av denna åtgärd. [35]

59. Utan hinder av det ovanstående är det dock viktigt, för att kunna ge ett användbart svar till den hänskjutande domstolen som omfattar alla relevanta unionsrättsliga aspekter, att upprepa (se punkterna 43–48 ovan) att det enligt unionsrätten inte räcker att det förekommer ”extraordinära omständigheter” för att befria ett lufttrafikföretag från skyldigheten att betala kompensation för inställda eller kraftigt försenade flygningar som lufttrafikföretaget annars skulle ha behövt betala enligt förordning nr 261/2004. Undantaget i artikel 5.3 i denna förordning är endast tillämpligt på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits av lufttrafikföretaget i fråga. Såsom förklarades i punkterna 43–48 ovan ankommer det på TUIfly att styrka att företaget inte skulle ha kunnat undvika att de extraordinära omständigheter som det konfronterades med medförde att flygningen måste ställas in. [36]

60. Det ankommer också på den hänskjutande domstolen att, med beaktande av alla relevanta omständigheter, fastställa hur omfattande frånvaron måste vara för att en ”vild strejk” ska kunna anses utgöra ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i förordning nr 261/2004.

61. Jag föreslår därför följande svar på fråga 2:

”Den omständigheten att en för genomförandet av flygningar betydande andel av personalen hos det utförande lufttrafikföretaget spontant är frånvarande på grund av arbetsnedläggelse som inte är arbetsrättsligt och kollektivavtalsrättsligt legitim (’vild strejk’) utgör en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004. Undantaget i artikel 5.3 är dock endast tillämpligt på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits av lufttrafikföretaget i fråga. Detta är en fråga som ska avgöras av den nationella domstolen. Detsamma gäller frågan hur omfattande frånvaron måste vara för att en extraordinär omständighet ska anses ha uppkommit inom ramen för en vild strejk.”

4. Förslag till svar på fråga 3

62. Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen, Hannover) har ställt fråga 3 och Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstolen, Düsseldorf) har ställt sin tolkningsfråga i huvudsak för att få klarhet i omfattningen av kausalsambandet mellan de extraordinära omständigheterna och inställningen av flygningen och särskilt huruvida detta kausalsamband har brutits genom TUIflys beslut att lägga om helatidtabellen.

35 Det ska vidare anmärkas att slutsatsen att en vild strejk utgör en extraordinär omständighet ligger i linje med ett aktuellt förslag från kommissionen om ändring av förordning nr 261/2004 som innehåller en icke uttömmande förteckning på omständigheter som anses utgöra ”extraordinära omständigheter” inom ramen för förordningen. I förteckningen ingår bland annat ”[a]rbetsmarknadskonflikt hos det lufttrafikföretag som utför flygningen eller hos viktiga tjänsteleverantörer som t.ex. flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänst”. Bilaga 1 till COM (2013) 130 final, s. 30. Se även punkt 1 (vii) i bilaga 1 till Europaparlamentets lagstiftningsresolution av den 5 februari 2015, P7_TA(2014) 0092: ”***Oförutsedd*** arbetsmarknadskonflikt hos det lufttrafikföretag som utför flygningen eller hos viktiga tjänsteleverantörer som t.ex. flygplatser och leverantörer av flygtrafiktjänst”. Kursivering i originalet.

36 I detta avseende ska nationella bevisregler tillämpas, med förbehåll för effektivitets- och likvärdighetsprinciperna. Se förslag till avgörande av generaladvokaten Sharpston i målet Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkterna 63–72).

63. Enligt skäl 15 i förordning nr 261/2004, bör extraordinära omständigheter 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.[37]

64. Enligt min uppfattning beror svaret på fråga 3 på domstolens dom i målet Finnair[38] (ovan punkt 48), såtillvida att när ett lufttrafikföretag tvingas att ställa in en flygning som skulle ha avgått samma dag som en strejk bland flygplatspersonalen äger rum, och därefter beslutar att lägga om sina senare flygningar, kan företaget inte på något sätt anses vara tvunget, på grund av nämnda strejk, att neka ombordstigning för en passagerare som i vederbörlig ordning har infunnit sig för ombordstigning två dagar efter den inställda flygningen. Med andra ord måste de extraordinära omständigheterna ha förelegat vid den tidpunkt då flygningen ställdes in och sträcker sig inte till nya tidtabeller som upprättats med hänsyn till de extraordinära omständigheterna. Detta ligger i linje med lufttrafikföretagens skyldighet enligt domstolens praxis som innebär att ett förnuftigt lufttrafikföretag måste planera sina resurser på lämpligt sätt för att ha en viss tidsreserv och för att, om möjligt, kunna genomföra flygningen när de extraordinära omständigheterna inte längre föreligger (se ovan punkt 47).[39]

65. Jag föreslår därför följande svar på fråga 3:

”De extraordinära omständigheterna måste ha förelegat vid den tidpunkt då flygningen ställdes in eller försenades.”

5. Förslag till svar på fråga 4

66. Om fråga 2 eller fråga 3 besvaras jakande har den hänskjutande domstolen ställt fråga 4 i huvudsak för att få klarhet i huruvida kriteriet rörande undvikande, det vill säga att det ska styrkas att de extraordinära omständigheterna ”inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits av lufttrafikföretaget i fråga”, avser själva förekomsten av extraordinära omständigheter eller snarare avser följderna av dem.

67. Texten[40] i bisatsen ”även om alla rimliga åtgärder vidtagits” i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 kan förstås så, att den syftar tillbaka till ”inställandet” och inte till förekomsten av ”extraordinära omständigheter”, även om det relativa pronomenet ”som” kan anses ge upphov till oklarhet i detta avseende. Såsom emellertid antyds i den kursiverade frasen i punkt 45 ovan har domstolen redan funnit att vad som krävs är att lufttrafikföretaget ska undvika att de extraordinära omständigheter som det konfronterades med ”*medför att flygningen måste ställas in*”.

68. ”Rimliga åtgärder” avser således följderna av de extraordinära omständigheterna snarare än själva förekomsten av dem. Exempelvis kan ett lufttrafikföretag inte ha någon skyldighet att vidta åtgärder för att undvika ett vulkanutbrott, men däremot är det skyldigt att vidta rimliga åtgärder för att undvika att ett vulkanutbrott medför att en flygning måste ställas in. Sådana åtgärder kan exempelvis omfatta omläggning av berörda flygrutter.

37 Min kursivering.

38 Dom av den 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

39 Se, vidare, förslag till avgörande av generaladvokaten Bot i målet Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punkt 53, 54 och 61).

40 Se punkt 54 ovan i fråga om de tolkningsmetoder som är tillämpliga på artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

69. En sådan tolkning överensstämmer dessutom med skäl 15 i förordning nr 261/2004 som talar om vad en extraordinär omständighet ”medför” för lufttrafikföretaget och angivelsen om att lufttrafikföretaget ska vidta alla ”rimliga åtgärder” för att ”undvika försening eller inställd flygning”. En sådan tolkning ligger också i linje med det syfte som diskuterats i skäl 1 i förordning, det vill säga att sörja för ett ”långtgående skydd” för passagerarna och det vidare sammanhanget för förordning nr 261/2004. [41]

70. Jag föreslår därför följande svar på fråga 4:

”Kriteriet angående undvikande avser endast följderna av de extraordinära omständigheterna.”

VI. Förslag till avgörande

71. Jag föreslår därför att domstolen ska besvara de tolkningsfrågor som ställts av Amtsgericht Hannover (distriktsdomstolen, Hannover, Tyskland) och Amtsgericht Düsseldorf (distriktsdomstolen, Düsseldorf, Tyskland) på följande sätt:

1) Den omständigheten att en för genomförandet av flygningar betydande del av personalen hos det utförande lufttrafikföretaget är frånvarande på grund av sjukanmälan utgör endast en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i 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 om sjukfrånvaron är genuin och grundar sig på en pandemi eller ett annat liknande hot mot människors hälsa. Exakt hur omfattande frånvaro som krävs i sådana förhållanden för att situationen ska anses uppgå till ’extraordinära omständigheter’ är något som ska avgöras av den hänskjutande domstolen, med vederbörlig hänsyn till de faktiska omständigheterna.

2) Den omständigheten att en för genomförandet av flygningar betydande andel av personalen hos det utförande lufttrafikföretaget spontant är frånvarande på grund av arbetsnedläggelse som inte är arbetsrättsligt och kollektivavtalsrättsligt legitim (’vild strejk’) utgör en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 261/2004. Undantaget i artikel 5.3 är dock endast tillämpligt på extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits av lufttrafikföretaget i fråga. Detta är en fråga som ska avgöras av den nationella domstolen. Detsamma gäller frågan hur omfattande frånvaron måste vara för att en extraordinär omständighet ska anses ha uppkommit inom ramen för en vild strejk.

3) De extraordinära omständigheterna måste ha förelegat vid den tidpunkt då flygningen ställdes in eller försenades.

4) Kriteriet angående undvikande avser endast följderna av de extraordinära omständigheterna.

41 För en annan uppfattning, som har framställts i ett sammanhang där de berörda ”extraordinära omständigheterna” rörde ett tekniskt fel och som avgjordes före övrig ovan diskuterad praxis, se förslag till avgörande av generaladvokaten Sharpston i målet Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punkterna 24–32).