Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (fjärde avdelningen)

den 11 juni 2020*

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.3 – Artikel 7.1 – Kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning och inställd eller kraftigt försenad flygning – Undantag – Begreppet extraordinära omständigheter – ’Störande passagerare’ (*Unruly passengers*) – Möjligheten att åberopa en extraordinär omständighet för en flygning som inte berörts av den omständigheten – Begreppet rimliga åtgärder”

I mål C-74/19,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Distriktsdomstolen i Lissabon, Portugal) genom beslut av den 21 januari 2019 som inkom till domstolen den 31 januari 2019, i målet

LE

mot

Transportes Aéreos Portugueses SA,

meddelar

DOMSTOLEN (fjärde avdelningen)

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

generaladvokat: P. Pikamäe,

justitiesekreterare: förste handläggaren M. Ferreira,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 5 december 2019,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– Transportes Aéreos Portugueses SA, genom M. Riso, advogada,

– Portugals regering, genom L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa och L. Guerreiro, samtliga i egenskap av ombud,

– Tysklands regering, genom J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl och A. Berg, samtliga i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: portugisiska.

– Frankrikes regering, genom A.-L. Desjonquères och A. Ferrand, båda i egenskap av ombud,

– Österrikes regering, inledningsvis genom G. Hesse, därefter J. Schmoll, båda i egenskap av ombud,

– Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,

– Europeiska kommissionen, genom B. Rechena och N. Yerrell, båda i egenskap av ombud,

– Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa), genom S. Rostren och R. Sousa Uva, båda i egenskap av ombud,

och efter att den 27 februari 2020 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 LE och lufttrafikföretaget Transportes Aéreos Portugueses SA (nedan kallat TAP) angående TAP:s vägran att betala kompensation till LE, vars flygning blivit kraftigt försenad.

Tillämpliga bestämmelser

Internationell rätt

Tokyokonventionen

3 Konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg (*United Nations Treaty Series*, vol. 704, s. 219) (nedan kallad Tokyokonventionen) undertecknades i Tokyo den 14 september 1963 och trädde i kraft den 4 december 1969.

4 Samtliga medlemsstater är parter i Tokyokonventionen, vilket däremot inte Europeiska unionen är.

5 I artikel 1.1 i konventionen föreskrivs följande:

”Denna konvention äger tillämpning beträffande

a) straffbelagda handlingar,

b) handlingar vilka, vare sig de innefatta brott eller ej, äventyra eller äro ägnade att äventyra luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord eller vilka äventyra god ordning och lydnad ombord.”

6 I artikel 6.1 i samma konvention föreskrivs följande:

”Om befälhavaren har skälig anledning tro, att en person ombord på luftfartyget begått eller är i färd att begå sådant brott eller sådan handling som avses i artikel 1 mom. 1 äger han vidta skäliga åtgärder mot sådan person, inbegripet tagande i förvar, vilka äro nödvändiga:

a) för att skydda luftfartygets säkerhet eller säkerheten för personer eller egendom ombord; eller

b) för att upprätthålla god ordning och lydnad ombord; eller

c) för att sätta honom i stånd att överlämna gärningsmannen till behörig myndighet eller att ilandsätta denne enligt bestämmelserna i detta kapitel.”

7 Till följd av att protokollet om ändring av konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknat i Montreal den 4 april 2014, trädde i kraft den 1 januari 2020 ändrades artikel 6 i Tokyokonventionen. Denna ändring är emellertid inte tillämplig, i vart fall på grund av dess tidsmässiga tillämpningsområde (*ratione temporis*), på omständigheterna i det nationella målet.

EES-avtalet

8 I det kapitel som har rubriken ”Transport” föreskrivs i artikel 47.2 i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet av den 2 maj 1992 (EGT L 1, 1994, s. 3; svensk specialutgåva, område 2, volym 11, s.37), i dess lydelse enligt avtalet om Republiken Bulgariens och Rumäniens deltagande i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EUT L 221, 2007, s. 15) (nedan kallat EES-avtalet), att bilaga XIII till EES-avtalet innehåller särskilda bestämmelser om alla transportgrenar.

9 Artikel 126.1 i detta avtal har följande lydelse:

”Detta avtal skall vara tillämpligt på de territorier på vilka Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen och Fördraget om upprättandet av Europeiska kol- och stålgemenskapen är tillämpliga och på de villkor som anges i dessa fördrag, samt på Republiken Islands, Furstendömet Liechtensteins och Konungariket Norges, territorier.”

10 I punkt 8 i protokoll 1 till nämnda avtal, med rubriken ”Hänvisningar till territorier”, anges följande:

”När rättsakter som det hänvisas till innehåller hänvisningar till ’gemenskapens’ eller ’den gemensamma marknadens’ territorium skall dessa inom ramen för avtalet förstås som hänvisningar till de avtalsslutande parternas territorier enligt definitionen i artikel 126 i avtalet.”

11 Under rubriken ”Inledning” i bilaga XIII till EES-avtalet, med rubriken ”Transport – Förteckning som avses i artikel 47” anges följande:

”När de rättsakter som anges i denna bilaga innehåller begrepp eller hänvisar till förfaranden som är utmärkande för gemenskapens rättsordning, som t.ex.

– ingresser,

– adressaterna för gemenskapens rättsakter,

– hänvisningar till territorier eller språk inom EG,

– hänvisningar till inbördes rättigheter och skyldigheter för medlemsstaterna samt offentliga organ, företag och enskilda personer i dessa stater,

– hänvisningar till informations- och anmälningsförfaranden,

ska protokoll 1 om övergripande anpassning tillämpas om inte annat föreskrivs i denna bilaga.”

Unionsrätt

Förordning nr 261/2004

12 I skälen 1 och 13–15 i förordning nr 261/2004 anges följande:

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

…

(13) Passagerare vars flygning ställts in bör ges möjlighet att få ersättning för biljetten eller få resan ombokad under tillfredsställande villkor samt bli omhändertagna på lämpligt sätt i väntan på en senare flygning.

(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.”

13 I artikel 3.1 i förordning nr 261/2004 föreskrivs följande:

”Denna förordning skall tillämpas för

a) passagerare som reser från en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga,

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.”

14 Artikel 5 i förordningen har följande lydelse:

”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.

…”

15 I artikel 7 i förordningen, med rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande i punkt 1:

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

…

c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

…”

16 I artikel 8 i förordning nr 261/2004, med rubriken ”Rätt till återbetalning eller ombokning”, föreskrivs följande i punkt 1.

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare erbjudas att välja mellan

a) – återbetalning inom sju dagar, i enlighet med bestämmelserna i artikel 7.3, av hela inköpspriset för biljetten, för den del eller de delar av resan som inte fullföljts och för den del eller de delar som fullföljts, om flygningen inte längre har något syfte med avseende på passagerarens ursprungliga resplan, samt dessutom, i relevanta fall,

– en returflygning till den första avgångsorten snarast möjligt,

b) ombokning till den slutliga bestämmelseorten snarast möjligt, under likvärdiga transportvillkor, eller

c) ombokning till den slutliga bestämmelseorten till ett senare datum som passageraren finner lämpligt, under likvärdiga transportvillkor, beroende på platstillgång.”

Förordning (EG) nr 216/2008

17 Bilaga IV till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om gemensamma regler på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 2008, s. 1) har rubriken ”Grundläggande krav på drift av luftfartyg som avses i artikel 8”. Punkt 7.d i denna bilaga har följande lydelse:

”I en nödsituation som innebär fara för luftfartygets drift eller säkerhet och/eller de ombordvarande personernas säkerhet måste befälhavaren vidta alla åtgärder som han eller hon bedömer som nödvändiga av säkerhetsskäl. …”

18 Förordning nr 216/2008 upphävdes med verkan från den 11 september 2018 genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av förordningarna (EG) nr 552/2004 och nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 2018, s. 1). Förordning 2018/1139 är emellertid inte tillämplig i tiden (*ratione temporis*) i det nationella målet.

Förordning nr 965/2012

19 Bilaga IV till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden för flygverksamhet i enlighet med förordning nr 216/2008 (EUT L 296, 2012, s. 1), i dess lydelse enligt kommissionens förordning (EU) nr 800/2013 av den 14 augusti 2013 (EUT L 227, 2013, s. 1) (nedan kallad förordning nr 965/2012), har rubriken ”Kommersiella flygtransporter”. Punkt ”CAT.GEN.MPA.105 Befälhavarens ansvar” a i nämnda bilaga har följande lydelse:

”Utöver att uppfylla kraven i CAT.GEN.MPA.100 ska befälhavaren

…

4. ha bemyndigande att sätta i land personer eller gods, som kan utgöra en risk för luftfartygets eller de ombordvarandes säkerhet,

5. inte tillåta att en person som verkar vara påverkad av alkohol eller droger i sådan utsträckning att det finns fara för luftfartygets eller de ombordvarandes säkerhet medförs ombord,

…”

20 Punkt ”CAT.GEN.MPA.110 Befälhavarens myndighet” i denna bilaga har följande lydelse:

”Operatören ska vidta alla rimliga åtgärder för att säkerställa att alla som medförs i luftfartyget lyder alla lagenliga order som befälhavaren ger för att trygga säkerheten för luftfartyget och personer och egendom ombord.”

Förordning (EU) nr 376/2014

21 Artikel 2.7 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (EUT L 122, 2014, s. 18), har följande lydelse:

”I denna förordning gäller följande definitioner:

…

7. *händelse*: varje säkerhetsrelaterad händelse som utgör en fara för eller, om den inte åtgärdas eller korrigeras, kan utgöra en fara för ett luftfartyg, för personer som befinner sig i ett luftfartyg eller för andra personer och som särskilt inbegriper olyckor eller allvarliga tillbud.”

22 I artikel 4.1 a i förordning nr 376/2014 föreskrivs följande:

”Händelser som kan utgöra en betydande risk för flygsäkerheten och som omfattas av följande kategorier ska rapporteras av de personer som anges i punkt 6 inom ramen för systemen för obligatorisk rapportering enligt denna artikel:

a) Händelser som rör driften av ett luftfartyg, såsom
   i) kollisionsrelaterade händelser,
   ii) start- och landningsrelaterade händelser,
   iii) bränslerelaterade händelser,
   iv) händelser under flygningen,
   v) kommunikationsrelaterade händelser,
   vi) händelser som rör personskador, nödsituationer och andra kritiska situationer,
   vii) arbetsoförmögen besättning och andra händelser som rör besättningen,
   viii) väderförhållanden eller säkerhetsrelaterade händelser.

Genomförandeförordning (EU) 2015/1018

23 Artikel 1 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 av den 29 juni 2015 om fastställande av en förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras enligt förordning nr 376/2014 (EUT L 163, 2015, s. 1) har följande lydelse:

”Den detaljerade klassificering av händelser som ska hänvisas till vid rapporteringen, genom obligatoriska rapporteringssystem, av händelser enligt artikel 4.1 i [förordning nr 376/2014] fastställs i bilagorna I–V i denna förordning.”

24 I punkt 6.2 i bilaga I till genomförandeförordning 2015/1018 anges att ”[s]vårighet att kontrollera drogpåverkade, våldsamma eller oregerliga passagerare” är en av de händelser beträffande säkerhet som avses i artikel 4.1 i förordning nr 376/2014.

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

25 LE bokade en flygning hos TAP från Fortaleza (Brasilien) till Oslo (Norge) med mellanlandning i Lissabon (Portugal).

26 Flygningen genomfördes den 21 och den 22 augusti 2017 och ankom till Oslo med närmare 24 timmars försening. Förseningen berodde på att LE inte kunde stiga ombord på den anslutande flygningen mellan Lissabon och Oslo, på grund av att den första flygningen mellan Fortaleza och Lissabon var försenad vid ankomsten. Den sistnämnda förseningen berodde på att det i samband med den föregående flygningen mellan Lissabon och Fortaleza hade blivit nödvändigt att omdirigera det luftfartyg som utförde flygningen till Las Palmas på Gran Canaria (Spanien) för att sätta i land en störande passagerare som hade bitit en passagerare och angripit andra passagerare samt medlemmar av kabinbesättningen. LE reste således till Oslo med TAP:s följande flygning dagen därpå.

27 På grund av denna mer än tre timmar långa försening begärde LE att TAP skulle betala kompensation med ett belopp på 600 euro enligt artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 jämförd med artikel 7.1 a i samma förordning, såsom dessa bestämmelser tolkats av EU-domstolen.

28 Då TAP vägrade att betala kompensation med motiveringen att den kraftiga förseningen berodde på en extraordinär omständighet och att förseningen inte hade kunnat förhindras genom att ett annat flygplan skickades i stället väckte LE talan vid Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Distriktsdomstolen i Lissabon, Portugal).

29 Den hänskjutande domstolen hyser tvivel om den rättsliga kvalificeringen av den omständighet som låg till grund för förseningen med avseende på frågan huruvida det lufttrafikföretag som utför flygningen kan åberopa en sådan omständighet som förvisso har berört det luftfartyg som utfört den aktuella flygningen, men endast i samband med en föregående flygning. Den hänskjutande domstolen är även osäker på om de åtgärder som vidtagits av detta lufttrafikföretag är rimliga.

30 Mot denna bakgrund beslutade Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Distriktsdomstolen i Lissabon) att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till EU-domstolen:

”1) Omfattar begreppet ’extraordinära omständigheter’ i skäl 14 i förordning (EG) nr 261/2004 den omständigheten att en passagerare under en flygning biter andra passagerare och angriper de besättningsmedlemmar som försöker lugna honom, så att det enligt befälhavaren motiverar en omdirigering av flygplanet till närmsta flygplats för att sätta i land nämnda passagerare och dennes bagage, vilket gör att flygningens ankomst till bestämmelseorten blir försenad?

2) Kan lufttrafikföretaget undgå ansvar för den försenade avgången för en returflygning, på vilken den passagerare som framställt ett krav (käranden i målet) har stigit ombord, på grund av en ’extraordinär omständighet’ som uppkommit på den omedelbart föregående utgående flygningen med samma flygplan?

3) När det gäller tillämpningen av artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, ska det anses att lufttrafikföretaget (svaranden i målet) har vidtagit alla rimliga åtgärder, utan att förseningen för den skull kunde undvikas, om det vid sin bedömning av situationen drog slutsatsen att förseningen, och konsekvensen att passageraren i transit (käranden i målet) hänvisades till flygningen dagen därpå, inte skulle ha kunnat undvikas även om ett annat flygplan hade skickats, eftersom det företaget bara har en flygning per dag till passagerarens slutliga bestämmelseort?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Inledande anmärkning

31 Enligt artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004 är förordningen tillämplig på passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där EUF-fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.

32 Enligt artikel 47.2 i EES-avtalet, jämförd med avtalets artikel 126.1, punkt 8 i protokoll 1 till avtalet samt bilaga XIII till samma avtal ska förordning nr 261/2004, på de villkor som anges däri, vara tillämplig på flygningar från och till en flygplats belägen inom Norges territorium.

33 Eftersom det inte vid något tillfälle i förfarandet vid EU-domstolen har hävdats att LE har åtnjutit förmåner eller fått kompensation och assistans i Brasilien, vilket det emellertid ankommer på den hänskjutande domstolen att förvissa sig om, ska det följaktligen anses att en flygning med anslutande flygförbindelse som utförs av ett EG-lufttrafikföretag, i det aktuella fallet TAP, med avgång i Fortaleza och med Oslo som slutlig bestämmelseort omfattas av tillämpningsområdet för förordning nr 261/2004.

Den första frågan

34 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i samma förordning, ska tolkas så, att begreppet extraordinär omständighet i den mening som avses i nämnda bestämmelse omfattar en situation i vilken en passagerares störande beteende har motiverat att luftfartygets befälhavare beslutar om omdirigering av flygningen till en annan flygplats än ankomstflygplatsen för att sätta i land passageraren och dennes bagage.

35 EU-domstolen erinrar om att unionslagstiftaren i artikel 5.1 i förordning nr 261/2004 har haft för avsikt att närmare reglera lufttrafikföretagens skyldigheter när en flygning blivit inställd eller kraftigt försenad, det vill säga tre timmar eller mer (dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 18).

36 Enligt skälen 14 och 15 och artikel 5.3 i förordningen, såsom de tolkats av EU-domstolen, är ett lufttrafikföretag sålunda inte skyldigt att betala kompensation till passagerarna enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004 om det kan visa att den inställda flygningen eller förseningen på tre timmar eller mer vid ankomsten 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, varvid det likväl inte kan krävas att företaget gör orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten (dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 19).

37 Enligt fast rättspraxis kan händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll anses utgöra extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. Dessa två villkor är kumulativa (dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 20 och dom av den 12 mars 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 38).

38 Enligt skäl 14 i förordningen kan sådana omständigheter särskilt förekomma i händelse av säkerhetsrisker (dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 21).

39 Det är ostridigt att en passagerares störande beteende faktiskt äventyrar säkerheten på en flygning när beteendet har motiverat att luftfartygets befälhavare, vilken enligt artikel 6 i Tokyokonventionen och punkt 7.d i bilaga IV till förordning nr 216/2008 ska vidta alla åtgärder som han eller hon bedömer som nödvändiga av säkerhetsskäl, beslutar om omdirigering av flygningen till en annan flygplats än ankomstflygplatsen för att sätta i land passageraren och dennes bagage.

40 EU-domstolen påpekar i det avseendet att unionslagstiftaren, enligt vad som framgår av artikel 4.1 a i förordning nr 376/2014 jämförd med artikel 2.7 i samma förordning, artikel 1 i genomförandeförordning 2015/1018 och avdelning 6.2 i bilaga I till samma förordning, har angett att svårighet att kontrollera drogpåverkade, våldsamma eller oregerliga passagerare kan utgöra en betydande risk för flygsäkerheten och därför ska rapporteras inom ramen för systemen för obligatorisk rapportering enligt artikel 4.1 i förordning nr 376/2014.

41 Dessutom är ett störande beteende som är så allvarligt att det har motiverat att befälhavaren beslutar om omdirigering av flygningen inte en naturlig del av det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet.

42 Även om lufttransport av passagerare utgör lufttrafikföretagets främsta uppgift och det ingår som en naturlig del av denna uppgift att hantera olika beteenden hos passagerarna, är det nämligen likväl så, att ett sådant beteende som det i det nationella målet inte är att vänta förväntas av en passagerare, vilken inte endast ska lyda alla order som befälhavaren ger för att trygga säkerheten ombord i enlighet med punkt ”CAT.GEN.MPA.110 Befälhavarens myndighet” i bilaga IV till förordning nr 965/2012, utan även se till att inte själv äventyra genomförandet av det transportavtal som passageraren ingått med det lufttrafikföretag som utför flygningen.

43 Dessutom är det i princip inte möjligt för det lufttrafikföretag som utför flygningen att ha kontroll över ett sådant beteende, eftersom det, för det första, rör sig om en omständighet som är beroende av en passagerare, vars beteende och reaktioner på besättningens direktiv i princip inte kan förutses, och, för det andra, endast finns begränsade möjligheter för befälhavaren och besättningen ombord på ett luftfartyg att skaffa sig kontroll över en sådan passagerare.

44 Det ska i det avseendet understrykas att en befälhavare, vilken som åtgärd mot detta beteende beslutar om omdirigering av luftfartyget för att sätta i land nämnda passagerare och dennes bagage, i enlighet med punkt ”CAT.GEN.MPA.105 Befälhavarens ansvar” a i bilaga IV till förordning nr 965/2012, fattar detta beslut inom ramen för sin skyldighet enligt artikel 8 och punkt 7.d i bilaga IV till förordning 216/2008 att vidta alla åtgärder som han eller hon bedömer som nödvändiga av säkerhetsskäl.

45 Det förhåller sig emellertid annorlunda om det – vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva – visar sig att det lufttrafikföretag som utför flygningen har bidragit till det störande beteendet hos den berörda passageraren eller om lufttrafikföretaget hade kunnat förutse ett sådant beteende och vidta lämpliga åtgärder vid en tidpunkt då det kunde göra det utan någon betydande inverkan på den berörda flygningens genomförande, genom att grunda sig på varningstecken på ett sådant beteende.

46 Den sistnämnda omständigheten kan, såsom generaladvokaten har påpekat i punkt 51 i sitt förslag till avgörande och såsom även den franska och den österrikiska regeringen samt Europeiska kommissionen har hävdat, vara för handen bland annat om det lufttrafikföretag som utför flygningen har låtit en passagerare som redan före eller till och med under ombordstigningen uppvisade ett stört beteende stiga ombord trots att befälhavaren, enligt punkt ”NCC.GEN.106 Befälhavarens ansvar och behörighet” b i bilaga VI till förordning nr 965/2012 har behörighet att sätta i land eller vägra medföra personer, bagage eller last som kan utgöra en potentiell säkerhetsrisk för luftfartyget eller ombordvarande personer.

47 I ett sådant fall skulle lufttrafikföretaget faktiskt ha kunnat skaffa sig kontroll över passagerarens störande beteende, även om detta inte utgör en naturlig del av lufttrafikföretagets normala verksamhet, vilket utesluter att ett sådant beteende kan kvalificeras som en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

48 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i samma förordning, ska tolkas så, att begreppet extraordinär omständighet i den mening som avses i nämnda bestämmelse omfattar en situation i vilken en passagerares störande beteende har motiverat att luftfartygets befälhavare beslutar om omdirigering av flygningen till en annan flygplats än ankomstflygplatsen för att sätta i land passageraren och dennes bagage, om inte det lufttrafikföretag som utför flygningen har bidragit till uppkomsten av detta beteende eller underlåtit att vidta lämpliga åtgärder mot bakgrund av varningstecken på ett sådant beteende, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva.

Den andra frågan

49 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 jämförd med skäl 14 i samma förordning ska tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför en flygning, i syfte att undgå skyldigheten att betala kompensation till passagerare vid en kraftigt försenad eller inställd flygning kan åberopa en ”extraordinär omständighet” som inte har berört den inställda eller försenade flygningen utan en föregående flygning som detta lufttrafikföretag utförde med samma luftfartyg.

50 Såsom det har erinrats om i punkt 36 ovan kan ett lufttrafikföretag undgå skyldigheten att betala kompensation enligt artiklarna 5.1 och 7 i förordning nr 261/2004 om det kan visa, bland annat, att den inställda flygningen eller den kraftiga förseningen beror på ”extraordinära omständigheter”.

51 I det avseendet påpekar EU-domstolen att varken skälen 14 och 15 i förordning nr 261/2004 eller artikel 5.3 däri innebär att det lufttrafikföretag som utför flygningen har möjlighet att åberopa en ”extraordinär omständighet” endast när denna omständighet har påverkat den försenade eller inställda flygningen, och inte när denna omständighet har påverkat en tidigare flygning som utfördes med samma luftfartyg.

52 Den avvägning mellan flygpassagerarnas och lufttrafikföretagens intressen som var vägledande vid antagandet av förordning nr 261/2004 (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 67, och dom av den 23 oktober 2012, Nelson m.fl., C-581/10 och C-629/10, EU:C:2012:657, punkt 39) förutsätter dessutom att hänsyn tas till det sätt på vilket lufttrafikföretagen använder luftfartygen, och hänsyn ska särskilt tas till den omständigheten, vilken deltagarna i förevarande förfarande har nämnt, att ett och samma luftfartyg, åtminstone för vissa kategorier av flygningar, kan användas för flera på varandra följande flygningar under en och samma dag, vilket medför att varje extraordinär omständighet som berör ett luftfartyg på en tidigare flygning har återverkningar på detta luftfartygs senare flygning eller flygningar.

53 Ett lufttrafikföretag som utför en flygning måste följaktligen ha rätt att, i syfte att undgå skyldigheten att betala kompensation till passagerare vid kraftig försening eller inställd flygning, åberopa en ”extraordinär omständighet” som berört en tidigare flygning som genomförts av samma lufttrafikföretag med samma luftfartyg.

54 Med beaktande av såväl målet att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna, vilket anges i skäl 1 i förordning nr 261/2004, som lydelsen av artikel 5.3 i samma förordning, förutsätter möjligheten att åberopa en sådan extraordinär omständighet emellertid att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av den omständighet som har berört en tidigare flygning och det förhållandet att en senare flygning har försenats eller ställts in. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att mot bakgrund av de uppgifter som den förfogar över och med beaktande av bland annat det sätt på vilket det berörda luftfartyget används avgöra huruvida det finns ett sådant orsakssamband.

55 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den andra frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i samma förordning, ska tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför en flygning, i syfte att undgå skyldigheten att betala kompensation till passagerare vid en kraftigt försenad eller inställd flygning, kan åberopa en ”extraordinär omständighet” som har berört en föregående flygning som detta lufttrafikföretag utförde med samma luftfartyg, under förutsättning att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av denna omständighet och det förhållandet att en senare flygning har försenats eller ställts in. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att med beaktande av bland annat det sätt på vilket det berörda luftfartyget används av det lufttrafikföretag som utför flygningen avgöra huruvida det finns ett sådant orsakssamband.

Den tredje frågan

56 Den hänskjutande domstolen har ställt den tredje frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i samma förordning ska tolkas så, att det ska anses att ett lufttrafikföretag har vidtagit en ”rimlig åtgärd” som befriar företaget från skyldigheten att betala kompensation enligt artikel 5.1 c och artikel 7.1 i denna förordning om lufttrafikföretaget, till följd av att det luftfartyg som en passagerare transporterats med berörts av en extraordinär omständighet, bokar om denna passagerare på en flygning som utförs av samma lufttrafikföretag varvid passageraren anländer dagen efter det ursprungligen planerade ankomstdatumet.

57 Såsom det har erinrats om i punkt 36 ovan undgår det lufttrafikföretag som utför flygningen skyldigheten att betala kompensation enligt artikel 5.1 c och artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 endast om det kan visa 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, varvid det likväl inte kan krävas att företaget gör orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten.

58 Av detta följer, i enlighet med målet i skäl 1 i förordning nr 261/2004 att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna och med det krav på en rimlig och tillfredsställande ombokning snarast möjligt av passagerare som drabbas av en inställd eller kraftigt försenad flygning som avses i skälen 12 och 13 samt artikel 8.1 i samma förordning, att det i princip inte räcker för ett lufttrafikföretag som, i händelse av en extraordinär omständighet, önskar undgå sin skyldighet att betala kompensation till passagerarna enligt artikel 5.1 c och artikel 7 i samma förordning, genom att vidta rimliga åtgärder enligt vad som har angetts i föregående punkt, att erbjuda berörda passagerare ombokning till deras slutliga bestämmelseort på den påföljande flygning som utförs av lufttrafikföretaget självt och som ankommer till bestämmelseorten dagen efter det ursprungligen planerade ankomstdatumet.

59 Den omsorg som krävs av lufttrafikföretaget för att det ska kunna undgå sin kompensationsskyldighet förutsätter nämligen att lufttrafikföretaget utnyttjar alla tillgängliga resurser för att säkerställa en rimlig, tillfredsställande ombokning snarast möjligt, bland annat genom att söka finna andra direkta eller icke direkta flygningar, eventuellt sådana som utförs av andra lufttrafikföretag, antingen inom samma flygbolagsallians eller utanför den, och som anländer med mindre försening än det berörda lufttrafikföretagets följande flygning.

60 Det är således endast om det inte finns någon ledig plats på en annan direkt eller icke direkt flygning, vilken skulle möjliggöra för den berörda passageraren att nå sin slutliga bestämmelseort med mindre försening än det berörda lufttrafikföretagets följande flygning, eller om genomförandet av en sådan ombokning skulle innebära orimliga uppoffringar för lufttrafikföretaget med hänsyn till dess kapacitet vid den relevanta tidpunkten, som det ska anses att lufttrafikföretaget har utnyttjat alla tillgängliga resurser genom att boka om den berörda passageraren på den påföljande flygning som utförs av detta lufttrafikföretag.

61 Den tredje frågan ska således besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, mot bakgrund av skäl 14 i samma förordning, ska tolkas så, att det inte ska anses att ett lufttrafikföretag har vidtagit en sådan ”rimlig åtgärd” som befriar företaget från dess skyldighet att betala kompensation enligt artikel 5.1 c och artikel 7.1 i denna förordning om lufttrafikföretaget, på grund av att det luftfartyg som en passagerare transporterats med berörts av en extraordinär omständighet, bokar om denna passagerare på en flygning som utförs av samma lufttrafikföretag varvid passageraren anländer dagen efter det ursprungligen planerade ankomstdatumet, med mindre det saknades varje annan möjlighet till ombokning på en annan direkt eller icke direkt flygning som utförs av lufttrafikföretaget självt eller ett annat lufttrafikföretag och som anländer med mindre försening än det

berörda lufttrafikföretagets påföljande flygning, eller med mindre genomförandet av en sådan ombokning skulle ha inneburit orimliga uppoffringar för lufttrafikföretaget med hänsyn till dess kapacitet vid den relevanta tidpunkten, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva.

Rättegångskostnader

62 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, jämförd med skäl 14 i samma förordning, ska tolkas så, att begreppet extraordinär omständighet i den mening som avses i nämnda bestämmelse omfattar en situation i vilken en passagerares störande beteende har motiverat att luftfartygets befälhavare beslutar om omdirigering av flygningen till en annan flygplats än ankomstflygplatsen för att sätta i land passageraren och dennes bagage, om inte det lufttrafikföretag som utför flygningen har bidragit till uppkomsten av detta beteende eller underlåtit att vidta lämpliga åtgärder mot bakgrund av varningstecken på ett sådant beteende, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva.**

2) **Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i samma förordning, ska tolkas så, att det lufttrafikföretag som utför en flygning, i syfte att undgå skyldigheten att betala kompensation till passagerare vid en kraftigt försenad eller inställd flygning, kan åberopa en ”extraordinär omständighet” som har berört en föregående flygning som detta lufttrafikföretag utförde med samma luftfartyg, under förutsättning att det finns ett direkt orsakssamband mellan uppkomsten av denna omständighet och det förhållandet att en senare flygning har försenats eller ställts in. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att med beaktande av bland annat det sätt på vilket det berörda luftfartyget används av det lufttrafikföretag som utför flygningen avgöra huruvida det finns ett sådant orsakssamband.**

3) **Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skäl 14 i samma förordning, ska tolkas så, att det inte ska anses att ett lufttrafikföretag har vidtagit en sådan ”rimlig åtgärd” som befriar företaget från dess skyldighet att betala kompensation enligt artikel 5.1 c och artikel 7.1 i denna förordning om lufttrafikföretaget, på grund av att det luftfartyg som en passagerare transporterats med berörts av en extraordinär omständighet, bokar om denna passagerare på en flygning som utförs av samma lufttrafikföretag varvid passageraren anländer dagen efter den ursprungligen planerade ankomsten, med mindre det saknades varje annan möjlighet till ombokning på en annan direkt eller icke direkt flygning som utförs av lufttrafikföretaget självt eller ett annat lufttrafikföretag och som anländer med mindre försening än det berörda lufttrafikföretagets påföljande flygning, eller med mindre genomförandet av en sådan ombokning skulle ha inneburit orimliga uppoffringar för lufttrafikföretaget med hänsyn till dess kapacitet vid den relevanta tidpunkten, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att pröva.**

Underskrifter