Rättsfallssamlingen

FÖRSLAG TILL AVGÖRANDE AV GENERALADVOKAT
LAILA MEDINA
föredraget den 9 februari 2023[1]

**Förenade målen C-156/22–C-158/22**

**TAP Portugal**
**mot**
**Flightright GmbH (C-156/22)**
**Myflyright GmbH (C-157/22 och C-158/22)**

(begäran om förhandsavgörande från Landgericht Stuttgart (Regionala domstolen i Stuttgart, Tyskland))

”Begäran om förhandsavgörande – Lufttransport – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.3 – Gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid inställda eller kraftigt försenade flygningar – Undantag från skyldigheten att betala kompensation – Begreppet extraordinära omständigheter – Inställd flygning – En andrepilots plötsliga och oväntade död – Händelse som faller inom den normala verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen – Händelse som helt faller utanför den faktiska kontrollen för det lufttrafikföretag som utför flygningen – Extern händelse – Kontroll över händelsen – Händelsens förutsebarhet”

1. Walter Alexander Raleigh har en gång sagt att ”motorn må vara hjärtat i ett flygplan, men piloten är dess själ”.

2. Båda är väsentliga och måste övervakas i samma utsträckning för att ett lufttrafikföretag ska fungera väl. Unionsrätten föreskriver ett stort antal krav för piloter, inbegripet sådana som rör piloternas hälsa, för att säkerställa att lufttrafiktjänster kan tillhandahållas utan avbrott.

3. Men om avbrott faktiskt sker syftar förordning (EG) nr 261/2004[2] (nedan kallad förordning 261/2004), i enlighet med skäl 1 i förordningen, till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarnas rättigheter, vilket även omfattar en rätt till kompensation vid inställda flygningar.

4. Begärandena om förhandsavgörande från Landgericht Stuttgart (Regionala domstolen i Stuttgart, Tyskland) rör tolkningen av artikel 5.3 i nämnda förordning. Respektive begäran har framställts i mål mellan företag som tillhandahåller juridiskt stöd till flygpassagerare, Flightright

[1] Originalspråk: engelska.

[2] 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).

GmbH (mål C-156/22) och Myflyright GmbH (målen C-157/22 och C-158/22), och TAP Portugal, ett lufttrafikföretag, som rör lufttrafikföretagets beslut att inte betala kompensation till passagerare vars flygningar blivit inställda. De tre förenade målen avser samma flygning.

5. Domstolen har ombetts att klargöra huruvida omständigheten att andrepiloten plötsligt avlider strax före planerad avresa kan utgöra en extraordinär omständighet i den mening som avses i ovannämnda bestämmelse.

## I. Tillämpliga bestämmelser

### *A. Förordning nr 261/2004*

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

”(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.

…

(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.”

7. Artikel 5 i förordning nr 261/2004 föreskriver 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.

…”

8. I artikel 7.1 i förordning nr 261/2004 föreskrivs specifika kompensationsbelopp beroende på flygsträckans längd.

### *B. Förordning (EU) nr 965/2012*

9. I bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 [3] fastställs de organisationskrav för flygdrift som ska uppfyllas av en operatör i fråga om flygbesättningens utbildning, erfarenhet och kompetens (Del-ORO). I underavsnitt ORO.FC.200 (Flygbesättningens sammansättning) i avsnitt 2 (Ytterligare krav för kommersiell flygtransport) i kapitel FC (Flygbesättningen) föreskrivs följande:

”…

c) Särskilda krav för flygplansverksamhet enligt IFR eller under mörker.

1. Minimibesättningen ska vara två piloter för alla turbopropflygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration (MOPSC) för befordran av fler än nio passagerare och samtliga turbojetflygplan.

…”

10. Bilaga IV till förordning nr 965/2012 innehåller bestämmelser om kommersiell lufttransport (Del-CAT). I punkterna b och c i underavsnitt CAT.GEN.MPA.100 (Besättningens ansvar) i avsnitt 1 (Motordrivna luftfartyg) i kapitel A (Allmänna krav) föreskrivs följande:

”b) Besättningsmedlemmen ska

…

4. följa samtliga begränsningar av flygtjänst- och tjänstgöringstider (FTL) samt de vilokrav som är tillämpliga för deras verksamhet,

5. när arbetsuppgifter utförs för mer än en operatör

[3] Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 2012, s. 1), i den lydelse som var gällande vid tidpunkten för omständigheterna i de nationella målen.

i) upprätthålla sina individuella journaler över flygnings- och tjänstgöringstider samt viloperioder enligt tillämpliga FTL-krav, och

ii) förse varje operatör med de uppgifter som behövs för att planlägga verksamheten i enlighet med tillämpliga FTL-krav.

c) Besättningsmedlemmen får inte tjänstgöra i ett luftfartyg

…

3. om tillämpliga medicinska krav inte uppfylls,

4. om han eller hon tvivlar på sin förmåga att utföra de uppgifter som tilldelats honom eller henne, eller

5. om han eller hon lider eller tror sig lida av trötthet …”

## II. Bakgrund och tolkningsfrågan

11. TAP Portugal är det lufttrafikföretag som skulle utföra flygningen TP597 den 17 juli 2019 från Stuttgart (Tyskland) till Lissabon (Portugal) med planerad avgångstid klockan 06.05 lokal tid (nedan kallad den omtvistade flygningen).

12. Samma dag klockan 4.15 hittades andrepiloten som skulle ha genomfört den omtvistade flygningen död på sitt hotellrum i Stuttgart. Hela besättningen var chockad och förklarade att de var oförmögna att genomföra flygningen. Ersättningspersonal fanns inte tillgänglig, då avreseflygplatsen låg utanför TAP Portugals baseringsort. Flygningen ställdes in.

13. En ny besättning flögs in från Lissabon med en flygning som avgick 11.25 och ankom i Stuttgart klockan 15.20. Passagerarna transporterades till Lissabon med ersättningsflyget TP593 som avgick samma dag klockan 16.40.

14. I alla tre målen har klagandebolagen begärt kompensation från TAP Portugal enligt artikel 7 i förordning nr 261/2004.

15. Amtsgericht Nürtingen (Distriktsdomstolen i Nürtingen, Tyskland) förpliktade TAP Portugal att betala den yrkade kompensationen till Flightright och Myflyright med motiveringen att omständigheten att en besättningsmedlem plötsligt och oförutsebart avlider, precis som när en besättningsmedlem plötsligt blir svårt sjuk, inte är en yttre händelse som påverkar det berörda lufttrafikföretaget, eftersom det faller inom området för de inneboende riskerna i ett lufttrafikföretags verksamhet.

16. TAP Portugal överklagade nämnda dom till Landgericht Stuttgart (Regionala domstolen i Stuttgart, Tyskland). Denna domstol har angett att andrepiloten var en medelålders familjefader och hade genomgått de föreskrivna regelbundna medicinska undersökningarna utan anmärkning och att hans dödsfall var helt oförutsebart och överraskande för alla i hans omgivning.

17. Mot denna bakgrund beslutade Landgericht Stuttgart (Regionala domstolen i Stuttgart, Tyskland) att vilandeförklara alla tre målen och hänskjuta följande fråga till EU-domstolen för förhandsavgörande:

”Ska artikel 5.3 i [förordning nr 261/2004] tolkas så, att extraordinära omständigheter i den mening som avses i nämnda bestämmelse föreligger om en flygning från en flygplats som ligger utanför det utförande lufttrafikföretagets baseringsort ställs in på grund av att en besättningsmedlem (i detta fall andrepiloten) som har genomgått de föreskrivna regelbundna medicinska undersökningarna utan anmärkning, strax före avresan plötsligt och på ett för lufttrafikföretaget oförutsebart sätt avlider eller blir så allvarligt sjuk att han eller hon inte är förmögen att genomföra flygningen?”

18. Domstolens ordförande beslutade den 4 april 2022 att förena målen C-156/22–C-158/22 vad gäller det skriftliga och det muntliga förfarandet samt domen.

19. Skriftliga yttranden har ingetts till domstolen av Flightright, TAP Portugal, den polska regeringen, den portugisiska regeringen och Europeiska kommissionen.

## III. Rättslig bedömning

### *A. Inledande anmärkningar*

20. För det första ska det noteras att tolkningsfrågan hänvisar till en situation där en besättningsmedlem är ”allvarligt sjuk” med följden att ”han eller hon inte är förmögen att genomföra flygningen”. De nationella målen avser emellertid en andrepilots plötsliga död. Trots att omständigheten att en besättningsmedlem blir allvarligt sjuk skulle få liknande följder för genomförandet av en flygning förefaller denna situation således vara hypotetisk i förhållande till de faktiska omständigheterna i de nationella målen.

21. För det andra, då förevarande mål alltså rör en situation där en andrepilot avlidit, erinrar jag om att punkt c 1 i underavsnitt ORO.FC.200 i förordning nr 965/2012 föreskriver att minst två piloter ska vara närvarande för att genomföra en flygning. I det aktuella målet hade kravet på att minimibesättningen ska vara två piloter inte varit uppfyllt även om resten av besättningen hade varit i stånd att genomföra den omtvistade flygningen. Det hade därför under alla omständigheter inte varit möjligt att genomföra flygningen. I frågan som hänskjutits till domstolen anges dessutom andrepilotens plötsliga död som skälet till att den omtvistade flygningen ställdes in.

22. Mot denna bakgrund föreslår jag att domstolen ska begränsa sitt svar beträffande den inställda flygningen till att endast avse andrepilotens plötsliga död utan att behandla frågan om den efterföljande effekten som dödsfallet hade på de andra besättningsmedlemmarna. Eftersom den exakta orsaken till att flygningen ställdes in har fastställts ankommer det under alla omständigheter på den hänskjutande domstolen att fastställa huruvida den omtvistade flygningen ställdes in *enbart* till följd av andrepilotens död eller till följd av sistnämnda händelse *sammantaget* med omständigheten att besättningen var oförmögen att tjänstgöra på den omtvistade flygningen.

23. För att kunna ge den nationella domstolen ett användbart svar under dessa omständigheter föreslår jag att frågan omformuleras så att den i huvudsak avser huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att en situation där en flygning som ska avgå från en flygplats utanför baseringsorten för det aktuella lufttrafikföretag som utför flygningen, ställs in på grund av att andrepiloten, som har genomgått de föreskrivna regelbundna medicinska undersökningarna utan anmärkning, plötsligt avlider, omfattas av begreppet extraordinära omständigheter i den mening som avses i nämnda bestämmelse, eftersom händelsen inträffade strax före flygningen och var oförutsebar för det berörda lufttrafikföretaget.

### *B. De två villkoren som fastställts i rättspraxis*

24. Inledningsvis erinrar jag om att artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 föreskriver att passagerarna vid en inställd flygning har rätt till kompensation i enlighet med artikel 7.1 i samma förordning av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida de inte i förväg underrättas om att flygningen är inställd inom de frister som föreskrivs i artikel 5.1 c i–iii) i samma förordning.

25. Enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, jämförd med skälen 14 och 15 i förordningen, är det lufttrafikföretag som utför flygningen inte skyldigt att betala kompensation 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. Mot bakgrund av det i skäl 1 i förordning nr 261/2004 angivna syftet att säkerställa en hög skyddsnivå för passagerarna, och av det förhållandet att artikel 5.3 i förordningen tillåter ett undantag från principen om passagerares rätt till kompensation vid inställda flygningar, ska begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, tolkas restriktivt.[4]

26. Det följer av fast rättspraxis att händelser kan anses utgöra ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 om de till sin art eller sitt ursprung kan utgöra en händelse som faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet (första villkoret) och faller utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll (andra villkoret). Domstolen slog nyligen fast att dessa två villkor är kumulativa och att frågan huruvida de är uppfyllda ska bedömas från fall till fall.[5] Jag noterar dock att domstolen prövade båda villkoren i tur och ordning, trots att den fann att det första villkoret inte var uppfyllt.[6] De två villkoren förefaller alltså i praktiken vara alternativa. Det första villkoret rör mer allmänt förhållandet mellan verksamhetsområdet som påverkas och det utförande lufttrafikföretagets verksamhet[7] medan det andra villkoret mer specifikt avser huruvida den aktuella händelsen helt faller utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll. Då det emellertid följer av domstolens fasta praxis att de två villkoren är kumulativa kommer jag att behandla dem som sådana i samband med prövningen nedan.

27. Dessutom bör det påpekas att rättspraxis avseende innehållet i och förhållandet mellan det första och andra villkoret inte alltid har varit konsekvent. I det aktuella målet kommer jag därför att pröva dessa villkor såsom de beskrivits och klargjorts i domen Airhelp[8] som nyligen avkunnades av domstolen (stora avdelningen).

4 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 mars 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 24 och där angiven rättspraxis).

5 Se, nyligen, dom av den 23 mars 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 23 och där angiven rättspraxis).

6 Ibidem, punkt 26 och följande punkter.

7 Se punkt 34 nedan.

8 Dom av den 23 mars 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 40).

28. Under de aktuella omständigheterna ska det prövas huruvida en andrepilots plötsliga död kan utgöra en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

*1. En händelse som faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet*

29. Enligt detta villkor är det nödvändigt att fastställa huruvida problem som är hänförliga till det utförande lufttrafikföretagets personal till sin art eller sitt ursprung kan utgöra en händelse som faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet. [9]

30. I detta sammanhang ska det erinras om att domstolen i domen Wallentin-Hermann [10] med avseende på ett tekniskt problem med ett flygplan fastslog att omständigheterna kring en sådan händelse endast kan betecknas som ”extraordinära”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, om de avser en händelse som, i likhet med dem som uppräknas i skäl 14 i denna förordning, till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. Domstolen konstaterade att det förhållandet att tekniska problem oundvikligen uppstår vid driften av flygplan innebär att det är vanligt att lufttrafikföretagen i sin verksamhet konfronteras med sådana problem. Tekniska problem som uppdagas vid underhåll av flygplanen eller som beror på brister i detta underhåll kan följaktligen inte i sig anses utgöra sådana ”extraordinära omständigheter” som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004. Omvänt ska vissa händelser, som ett dolt fabrikationsfel som påverkar flygsäkerheten eller om ett flygplan skadas till följd av sabotage eller terrorism, anses falla utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och ligga utanför dess faktiska kontroll.

31. Domstolen klargjorde vad det innebär att något ingår i den normala verksamheten i domen van der Lans. [11] I denna dom fann domstolen att ett motorfel som orsakats av att vissa flygplansdelar gått sönder i förtid utgör en oförutsedd händelse. Domstolen konstaterade dock att ett sådant motorfel är *nära kopplat* till ett flygplans mycket komplexa funktion. Lufttrafikföretaget använder nämligen flygplanet under betingelser – bland annat meteorologiska – som ofta är svåra, ibland extrema. Ingen flygplansdel har för övrigt obegränsad livslängd. Domstolen ansåg därför att denna oförutsedda händelse inom ramen för ett utförande lufttrafikföretags verksamhet ingår i lufttrafikföretagets normala verksamhet. Det är nämligen vanligt att lufttrafikföretag konfronteras med sådana oförutsedda tekniska problem.

32. Av denna rättspraxis följer att ett flygplans tekniska problem ingår i det utförande lufttrafikföretagets normala verksamhet, eftersom det är vanligt att lufttrafikföretag konfronteras med oförutsedda tekniska problem. Jag ska nu pröva i vilken mån personalrelaterade problem ingår i det utförande lufttrafikföretagets normala verksamhet.

33. I den ovannämnda domen Airhelp [12] uttalade sig domstolen i frågan huruvida en pilotstrejk som sker inom ramen för vad som är tillåtet enligt lag ingår i ett lufttrafikföretags normala verksamhet. Domstolen slog fast att en strejk som endast syftar till att ett lufttrafikföretag ska gå med på en löneökning för piloterna, en ändring av besättningens arbetstider och en större

9 Se, analogt, dom av den 23 mars 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

10 Se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkterna 20, 24, 25 och 26). Jag noterar att domstolen inte gjorde någon åtskillnad mellan det första och andra villkoret när den prövade omständigheterna i det målet.

11 Dom av den 17 september 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, punkterna 41 och 42).

12 Dom av den 23 mars 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punkterna 28, 29 och 30).

förutsägbarhet i fråga om arbetstid utgör en händelse som faller inom ramen för detta företags normala verksamhet, i synnerhet när en sådan strejk sker inom ramen för vad som är tillåtet enligt lag. I detta sammanhang grundade sig domstolen på den omständigheten att en strejk i slutändan utgör en av de åtgärder som arbetsmarknadens parter har möjlighet att vidta i samband med avtalsförhandlingar. En strejk ska därför betraktas som en händelse som faller inom ramen för den berörda arbetsgivarens normala verksamhet.

34. Det är viktigt att notera att domstolen framhöll att åtgärder som rör *personalen vid ett lufttrafikföretag* faller inom ramen för lufttrafikföretagets normala verksamhet. Det framgår av den domen att domstolen vid bedömningen av det första villkoret prövade förhållandet mellan verksamhetsområdet som påverkas, det vill säga personalfrågor, och ett lufttrafikföretags verksamhet.

35. Denna tolkning bör tillämpas i förevarande fall, eftersom besättningsplanering och personalfrågor är centrala för ett lufttrafikföretags verksamhet. När det gäller besättningsplanering är företagen skyldiga att efterleva luftfartslagstiftningen och avtalsvillkor samt ta hänsyn till personliga förväntningar.[13] Besättningsplanering inbegriper komplicerade åtgärder som bland annat rör sammansättningen av besättningar, upprättande av tjänstgöringslistor, spårning och utbildning, samtidigt som det är nödvändigt att beakta aspekter som hantering av risker i samband med trötthet.[14] Besättningsplaneringen ska i princip skötas på ett sådant sätt att det är möjligt att hantera en situation där en besättningsmedlem – som en andrepilot – oväntat är frånvarande.[15]

36. I detta hänseende ska det framhållas att den exakta orsaken till andrepilotens plötsliga frånvaro inte har någon betydelse vid kvalificeringen av frånvaron som en händelse som ingår i den normala verksamheten. Då det faktiskt finns en sannolikhet att en sådan händelse inträffar[16] bör den beaktas i lufttrafikföretagets organisations- och ledningssystem. Oavsett om en andrepilots plötsliga frånvaro orsakas av hälsoskäl, dennes död eller andra skäl är *följden* att det berörda lufttrafikföretaget antingen måste ersätta den frånvarande personen eller ställa in flygningen.

37. Mot denna bakgrund anser jag att en andrepilots plötsliga frånvaro ingår i ett lufttrafikföretags ordinarie verksamhet och att en sådan händelse oavsett orsak ska anses ingå i lufttrafikföretagets normala verksamhet. Eftersom de två villkoren är kumulativa[17] är det inte nödvändigt att pröva det andra villkoret om domstolen delar mitt resonemang. För fullständighetens skull kommer jag ändå att pröva det andra villkoret, det vill säga huruvida en andrepilots död faller utanför det berörda lufttrafikföretagets kontroll.

[13] Se, exempelvis, kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygbesättningar inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 2011, s. 1), i den version som var gällande vid tidpunkten för omständigheterna i de nationella målen.

[14] IATA, ICAO, IFALPA, *Fatigue Management Guide for Airline Operators*, 2015. [Online]. Tillgänglig via https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/. Se även punkterna b och c i underavsnitt CAT.GEN.MPA.100 (Besättningens ansvar) i avsnitt 1 (Motordrivna luftfartyg) i kapitel A (Allmänna krav) i bilaga IV till förordning nr 965/2012 (Del-CAT).

[15] Se, exempelvis, https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. Ibidem, punkterna b och c i underavsnitt CAT.GEN.MPA.100 (Besättningens ansvar) i avsnitt 1 (Motordrivna luftfartyg) i kapitel A (Allmänna krav) i bilaga IV till förordning nr 965/2012 (Del-CAT).

[16] The World Bank Group, *Mortality rate, adult, male (per 1 000 male adults) – European Union*, 2018, tillgänglig via Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) - European Union | Data (worldbank.org).

[17] Se punkt 26 ovan.

*2. En händelse som helt faller utanför den faktiska kontrollen för det lufttrafikföretag som utför flygningen*

38. I domen Airhelp prövade domstolen fyra villkor för att fastställa om en händelse ska anses vara en händelse som helt faller utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll. I förevarande mål är endast tre av villkoren relevanta, eftersom det fjärde villkoret specifikt avsåg de rättsliga frågor som uppstod till följd av den grundläggande rätten att strejka som fastslås i artikel 28 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna (nedan kallad stadgan), som var aktuell i det målet. [18]

39. På grundval av dessa tre villkor prövade domstolen i synnerhet, för det första, om händelsen är förutsebar, för det andra, om arbetsgivaren i viss utsträckning behåller kontrollen över händelsen och, för det tredje, om händelsen är extern i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen. Dessa tre villkor förefaller vara kumulativa och utgör minimikriterier för att fastställa att det är fråga om en händelse som helt faller utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll. Jag ska pröva villkoren i omvänd ordning i förhållande till den ordning som domstolen tillämpade i domen Airhelp, eftersom frågan huruvida en händelse är extern eller intern i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen i logiskt hänseende föregår frågan huruvida händelsen ligger inom lufttrafikföretagets kontroll.

*a) En extern händelse*

40. I domen Airhelp framhöll domstolen med avseende på bedömningen av begreppet extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 att de händelser som har ett ”internt” ursprung ska skiljas från de händelser som är ”externa” i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen.

41. För det första har domstolen fastslagit att externa händelser bland annat omfattar en kollision mellan ett flygplan och en fågel, [19] skada på ett flygplansdäck till följd av ett främmande föremål, såsom löst skräp, på en start- och landningsbana på en flygplats, [20] förekomsten av bensin på en start- och landningsbana på en flygplats vilket ledde till att nämnda bana stängdes, [21] en kollision mellan ett parkerat flygplans höjdroder och skevrodret på ett annat flygbolags flygplan som orsakades av det sistnämnda flygplanets rörelse, [22] ett dolt fabrikationsfel eller skada till följd av sabotage eller terrorism. [23]

42. Domstolen har dragit slutsatsen att externa händelser har det gemensamt att de ”beror på naturen eller en tredje parts handlande, såsom ett annat lufttrafikföretag eller en offentlig eller privat aktör som stör flyg- eller flygplatsverksamheten.” [24] När det gäller händelser som beror på naturen har domstolen fastslagit att stängningen av det europeiska luftrummet till följd av ett vulkanutbrott, som det till följd av vulkanen Eyjafjallajökulls utbrott, utgör ”extraordinära

[18] Det fjärde av dessa kriterier berörde en sammanjämkning mellan den grundläggande rätten att strejka och lufttrafikföretagets näringsfrihet och rätt till egendom som garanteras i artiklarna 16 och 17 i stadgan

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

[20] Dom av den 4 april 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 34).

[21] Dom av den 26 juni 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punkt 29).

[22] Beslut av den 14 januari 2021, Airhelp (C-264/20, ej publicerad, EU:C:2021:26, punkt 26).

[23] Dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26), och dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 38).

[24] Dom av den 23 mars 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 41), min kursivering.

omständigheter”. [25] När det gäller händelser som beror på en tredje parts handlande har domstolen framhållit att bland annat strejker som genomförs av flygledare eller anställda på en flygplats kan utgöra ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen, i den mån som en sådan strejk inte faller utanför det berörda lufttrafikföretagets verksamhet och således även utanför dess faktiska kontroll. [26]

43. För det andra har domstolen med avseende på interna händelser fastslagit att en strejk som utlyses och genomförs av det berörda lufttrafikföretagets egna anställda utgör en ”intern” händelse i företaget, även när det rör sig om en strejk som inleds på uppmaning av fackföreningarna, eftersom fackföreningarna verkar för att värna om företagets arbetstagare och tillvarata deras intressen. [27] Det ska påpekas att domstolen redan i en tidigare dom slagit fast att en strejk som inleds utan fackföreningarnas eller arbetstagarrepresentanternas deltagande, utan till följd av tillkännagivandet att företaget ska omstruktureras, inte utgör en ”extraordinär omständighet”. [28]

44. I förevarande mål kan lufttrafikföretaget anses vara ansvarigt för att organisera sin personal på ett sådant sätt att driftavbrott på grund av sjukdom eller annan oförmåga att tjänstgöra kan undvikas. Som redan nämnts hör organisationen av personal till ett lufttrafikföretags normala dagliga verksamhet. [29] Av vad som anförts följer att den normala dagliga verksamheten ingår i kategorin ”interna” händelser. Följaktligen är en situation där en andrepilot avlider till följd av det utförande lufttrafikföretagets handlande (eller underlåtelse) – det vill säga när andrepilotens död är arbetsrelaterad – en helt och hållet intern händelse. Det förhåller sig däremot annorlunda om en andrepilot avlider utanför arbetet och dödsfallet inte orsakas av arbetet. Jag delar kommissionens uppfattning att detta ska anses vara en händelse som ”beror på naturen” och att den därför ska betraktas som en ”extern” händelse.

*b) Kontroll i viss utsträckning över den aktuella händelsen*

45. I domen Airhelp konstaterade domstolen att en händelse som faller helt inom det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll är en händelse där företaget i princip har möjlighet att förbereda sig inför den och, i förekommande fall, mildra konsekvenserna av den, så att arbetsgivaren i viss utsträckning behåller kontrollen över händelseförloppet. [30]

46. I detta hänseende ska det påpekas att lufttrafikföretag inom kommersiell flygtransport måste iaktta strikta tekniska och administrativa förfaranden när de bedriver sin verksamhet. Det innebär i princip att ett lufttrafikföretag som utför flygningen inte kan göra gällande att den inte har någon kontroll över sin organisation eller personalförvaltning. Tvärtom är ett lufttrafikföretag skyldigt att vidta alla nödvändiga åtgärder för att förhindra problem som kan påverka besättningsmedlemmarna och i synnerhet någonting som kan påverka piloterna.

[25] Dom av den 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

[26] Se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 oktober 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), citerad i domen Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 42).

[27] Dom av den 23 mars 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 44).

[28] Dom av den 17 april 2018, Krüsemann m.fl. (C-195/17, C-197/17–C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17–C-286/17 och C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:2588).

[29] Se punkterna 34–36 ovan.

[30] Dom av den 23 mars 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 35).

47. Jag vill i synnerhet framhålla att en pilot måste inneha ett medicinskt intyg för att flyga. I bilaga IV till förordning nr 1178/2011 föreskrivs bland annat att ”när innehavaren utövar de befogenheter som ges av ett trafikflygarcertifikat (CPL), ett flygcertifikat för flerpilotsbesättning (MPL) eller trafikflygcertifikat (ATPL), ska piloten inneha ett giltigt medicinskt intyg klass 1”, som ska förnyas av ett flygmedicinskt centrum eller flygläkare.[31] Medicinska intyg klass 1 är giltiga under en tolvmånadersperiod.[32] Det ska understrykas att syftet med regelbundna flygmedicinska bedömningar är att säkerställa den medicinska lämpligheten hos en pilot och minimera risken för medicinsk olämplighet.[33]

48. Trots detta kan regelbundna medicinska undersökningar inte garantera att personen som genomgått dem inte avlider mellan undersökningarna. Även när lufttrafikföretaget har inrättat och genomfört alla förfaranden som krävs kan vissa händelser – som att en normalt frisk andrepilot plötsligt och oväntat avlider utanför lufttrafikföretagets baseringsort – utgöra en händelse som lufttrafikföretaget inte kan förbereda sig för och vars konsekvenser inte kan mildras.

49. Jag anser att det ankommer på den hänskjutande domstolen att fastställa huruvida andrepilotens död orsakades av en faktor som faller inom det berörda lufttrafikföretagets kontroll. Vid denna bedömning ska den hänskjutande domstolen ta hänsyn till huruvida de säkerhetsförfaranden och -krav som rör andrepilotens hälsotillstånd hade iakttagits av lufttrafikföretaget som utför flygningen, huruvida de föreskrivna hälsokontrollerna hade genomförts korrekt och huruvida det inom ramen för de regelbundna kontrollerna inte framkom något som pekade på att andrepilotens hälsotillstånd var sådant att han var oförmögen att tjänstgöra. Om dessa tre villkor är uppfyllda anser jag att det är möjligt att dra slutsatsen att andrepilotens död i det aktuella målet var en händelse som helt faller utanför det utförande lufttrafikföretagets kontroll.

### *c) Huruvida den aktuella händelsen var förutsebar*

50. I domen Airhelp påpekade domstolen att arbetstagarnas strejkrätt utgör en rättighet som garanteras i artikel 28 i stadgan, vilket innebär att det förhållandet att arbetstagarna åberopar denna rättighet och följaktligen utlyser en strejk ska anses vara något som varje arbetsgivare kan förutse. Detta gäller särskilt när en sådan strejk föregås av ett varsel.[34]

51. Domstolen tillämpade här den klassiska ordboksdefinitionen att en förutsebar händelse eller situationen är en händelse eller situation som det är möjligt att känna till eller gissa sig till innan den inträffar.[35] Begreppet förutsebar kan emellertid även definieras som att något ”*rimligen* kan förväntas ske”.[36] Ordet ”rimligen” innefattar en undersökning av sannolikhet. Domstolen måste därför fastställa hur sannolikt det var att ett lufttrafikföretag hade kunna förutse följderna av de

[31] Ibidem, underavsnitt MED.A.030 ”Medicinska intyg”, punkt c 4 och underavsnitt MED.A.040 ”Utfärdande, förlängning och förnyelse av medicinska intyg”, punkt c 1 i avsnitt 2, ”Krav för medicinska intyg”, i kapitel A, ”Allmänna krav”, i bilaga IV (Del-MED), i den lydelse som var gällande vid tidpunkten för omständigheterna i de nationella målen.

[32] Ibidem, underavsnitt MED.A.045 ”Giltighet, förlängning och förnyelse av medicinska intyg” punkt a 1 och 2, i avsnitt 2, ”Krav för medicinska intyg” i kapitel A ”Allmänna krav” i bilaga IV (Del-MED). För piloter som arbetar i kommersiell lufttransport i enpilotsystem som omfattar transport av passagerare och har fyllt 40 år, och för piloter som har fyllt 60 år, är giltighetsperioden för medicinska intyg klass 1 sex månader och kan förnyas efter ytterligare flygmedicinska undersökningar eller bedömningar.

[33] När det gäller operatörens ansvar och krav på personal, se underavsnitt ORO.GEN.110 ”Operatörens ansvar”, punkterna e och g i avsnitt 1 ”Allmänt” och underavsnitt ORO.GEN.210 ”Krav på personal”, punkterna c och e, i avsnitt 2 ”Ledning” i kapitel GEN ”Allmänna krav” i bilaga III ”Del-ORO” till förordning nr 965/2012.

[34] Dom av den 23 mars 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 32).

[35] Se till exempel onlinelexikonet Cambridge Dictionary, där definitionen kan hämtas via https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable.

[36] Se onlinelexikonet Merriam-Webster https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable, min kursivering.

aktuella händelserna. Denna bedömning måste i princip ske från fall till fall och kräver att sammanhanget i vilket händelsen ägde rum utreds, vilket gör det nödvändigt att undersöka relevanta statistiska uppgifter och göra en konkret utredning av den berörda personen.

52. I det aktuella målet ska det påpekas att det ankommer på den nationella domstolen att mot bakgrund av de statistiska uppgifter som den har tillgång till fastställa huruvida det är en sannolik händelse att en man som är drygt fyrtio år gammal dör. I sammanhanget ska det beaktas att flygmedicinska undersökningar genomförs oftare ju äldre piloten är. Exempelvis förkortas giltighetsperioden för medicinska intyg klass 1 till sex månader för certifikatinnehavare som har fyllt 60 år. Dessa certifikat får endast förnyas efter en flygmedicinsk undersökning eller bedömning.[37] Av detta krav kan man dra slutsatsen att piloternas hälsorisker ökar med åldern.

53. Vad gäller de specifika uppgifterna beträffande den berörda andrepiloten innehåller begäran om förhandsavgörande ingen information om dödsorsaken. I tolkningsfrågan anges att andrepiloten hade genomgått de föreskrivna regelbundna medicinska undersökningarna. I begäran anges även att den drygt fyrtioåriga familjefaderns plötsliga död var en svår chock för besättningen.

54. I detta hänseende noterar jag mot bakgrund av omständigheterna i målet att giltighetsperioden för de medicinska intyg klass 1 som avses ovan är tolv månader[38] och att innehavaren måste ansöka om att intyget förnyas efter denna period. Det innebär att det – trots att det i de aktuella målen kan antas att andrepiloten hade genomgått nödvändiga medicinska undersökningar utan anmärkning och att hans hälsotillstånd var gott – ankommer på den hänskjutande domstolen att fastställa dessa faktiska omständigheter.

55. Mot denna bakgrund tycks andrepilotens död i förevarande mål vara en händelse med låg sannolikhet. Den ska därför anses vara oförutsebar för lufttrafikföretaget under de aktuella omständigheterna.

### *3. Slutsats i denna del*

56. Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår jag att domstolens svar ska vara att artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas på så sätt att en situation där en flygning som ska avgå från en flygplats utanför baseringsorten för det aktuella lufttrafikföretag som utför flygningen, ställs in på grund av att andrepiloten, som har genomgått de föreskrivna regelbundna medicinska undersökningarna utan anmärkning, plötsligt avlider, inte omfattas av begreppet extraordinära omständigheter i den mening som avses i nämnda bestämmelse.

57. Om domstolen ändå skulle anse att andrepilotens död är en extraordinär omständighet blir det nödvändigt att dessutom pröva vilka rimliga åtgärder som lufttrafikföretaget ska vidta.

[37] Se fotnot 32 ovan. På samma sätt måste medicinska intyg klass 1 förnyas efter sex månader av certifikatinnehavare som arbetar i kommersiell lufttransport i enpilotsystem som omfattar transport av passagerare och har fyllt 40 år.

[38] Se punkt 47 ovan.

### *C. Begreppet rimliga åtgärder enligt rättspraxis*

58. Ett lufttrafikföretag är inte skyldigt att betala kompensation om det kan visa att det vidtagit alla rimliga åtgärder som kan krävas av det. I domen Germanwings [39] fann domstolen att det lufttrafikföretag som utför flygningen ska använda alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt alla tillgängliga ekonomiska resurser. I domen Wallentin-Hermann [40] fann domstolen att den omständigheten att det lufttrafikföretag som utför flygningen har iakttagit samtliga lagstadgade minimikrav avseende underhåll av ett flygplan inte i sig är tillräcklig för att det ska anses styrkt att detta lufttrafikföretag har vidtagit alla rimliga åtgärder.

59. I domen Eglītis och Ratnieks [41] fann domstolen emellertid att det inte kan krävas att det lufttrafikföretag som utför flygningen planerar en allmän minsta tidsreserv som tillämpas utan undantag i alla situationer då extraordinära omständigheter inträffar. Den erfordrade tidsreservens omfattning får inte leda till att lufttrafikföretaget behöver göra orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet.

60. Dessutom fann domstolen i målet Pešková och Peška [42] att det lufttrafikföretag som utför flygningen inte ansvarar för attandra enheter, såsom flygledare, inte har vidtagit de obligatoriska förebyggande åtgärder som ligger inom deras befogenhet. Vidare fann domstolen i målet Moens [43] att förekomsten av bensin på en start- och landningsbana på en flygplats, vilket ledde till att nämnda bana stängdes, är en omständighet som inte hade kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

61. Det var dock i domen Transportes Aéreos Portugueses [44] som rörde en landning och avbrott av en flygning på grund av en störande passagerares beteende i vilken domstolen slutligen gav den tydligaste definitionen av invändningen att alla rimliga åtgärder vidtagits. Domstolen slog fast att det i princip inte räcker att erbjuda berörda passagerare ombokning till deras slutliga bestämmelseort på den påföljande flygning som utförs av det lufttrafikföretaget och som ankommer till bestämmelseorten dagen efter det ursprungligen planerade ankomstdatumet för att lufttrafikföretaget ska anses ha vidtagit alla rimliga åtgärder. 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 försöka 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. Det ankommer emellertid på den nationella domstolen att pröva om en sådan ombokning skulle ha inneburit orimliga uppoffringar för lufttrafikföretaget med hänsyn till dess kapacitet vid den relevanta tidpunkten.

62. Det ska påpekas att en andrepilots död, oberoende av de konkreta omständigheterna kring dödsfallet, under alla omständigheter får till följd att flygningen ställs in om piloten inte kan ersättas. Som angetts ovan föreskriver förordning nr 965/2012 nämligen att det lufttrafikföretag

[39] Dom av den 4 april 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

[40] Dom av den 22 december 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

[41] Dom av den 12 maj 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, punkterna 31 och 35). Se även, för ett liknande resonemang, förslag till avgörande av generaladvokaten Tanchev i målet Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, punkt 33).

[42] Dom av den 4 maj 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punkterna 43 och 44).

[43] Dom av den 26 juni 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

[44] Dom av den 11 juni 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, punkterna 58, 59 och 61).

som utför flygningen måste ha en flygbesättning som består av minst två piloter för den typ av flygplan som används för dessa flygningar. Det innebär att befälhavaren inte hade varit behörig att genomföra returflygningen ensam utan en andrepilot. [45]

63. Dessutom tillåter flygsäkerhetslagstiftningen inte att varje pilot agerar i egenskap av ersättare, vilket kommissionen förklarat. [46] Den ersättande piloten måste ha fullständiga kvalifikationer och tillräcklig utbildning och erfarenhet med flygplanet och den aktuella flygsträckan. Det innebär att det inte skulle räcka att det lufttrafikföretag som utför flygningen och som använder olika typer av flygplan ser till att ytterligare besättningsmedlemmar blir tillgängliga på varje destination, utan att de måste ha reservbesättningar tillgängliga för alla typer av flygplan som används och för varje flygsträcka som det berörda lufttrafikföretaget trafikerar från varje destination. En sådan skyldighet skulle medföra oproportionerliga kostnader och framstår inte som rimlig för det fall att domstolen skulle finna att omständigheterna är extraordinära.

64. Av det ovanstående följer att lufttrafikföretaget måste visa att det vidtagit alla proportionerliga och rimliga åtgärder som krävs av det för att det ska undgå sin kompensationsskyldighet.

## IV. Förslag till avgörande

65. Mot bakgrund av vad som anförts ovan föreslår jag att domstolen ska besvara frågan från Landgericht Stuttgart (Regionala domstolen i Stuttgart, Tyskland) på följande sätt:

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 en situation där en flygning som ska avgå från en flygplats utanför baseringsorten för det aktuella lufttrafikföretag som utför flygningen, ställs in på grund av att andrepiloten, som har genomgått de föreskrivna regelbundna medicinska undersökningarna utan anmärkning, plötsligt avlider, inte omfattas av begreppet extraordinära omständigheter i den mening som avses i nämnda bestämmelse.

[45] Nämnda förordning innehåller även bestämmelser som pekar på vikten av att de andra besättningsmedlemmarna är i ett gott psykiskt tillstånd. I de aktuella målen förefaller de andra besättningsmedlemmarna inte ha ansett att de var i ett sådant tillstånd att de kunde genomföra flygningen efter det potentiellt traumatiska tillkännagivandet att deras kollega avlidit.

[46] Punkt 31 i kommissionens yttrande.