

**Mål C-52/23**

**Begäran om förhandsavgörande**

**Datum för ingivande:**

3 februari 2023

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

24 januari 2023

**Klagande:**

flightright GmbH

**Motpart:**

TAP Dpt. Fale Connosco SA

---

[utelämnas]

**Amtsgericht Frankfurt am Main**  
2023

Frankfurt am Main den 24 januari

[utelämnas]

**Beslut**

I målet

flightright GmbH, [utelämnas] Potsdam

klagande,

[utelämnas]

mot

TAP SA Dpt. Fale Connosco, [utelämnas] Lissabon, Portugal

motpart

[utelämnas]

**beslutas** följande:

- I. Målet förklaras vilande.**
- II. Följande frågor hänskjuts i enlighet med artikel 267 FEUF till Europeiska unionens domstol avseende tolkningen av artikel 5 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:**
  - 1. Föreligger en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen, om det råder meteorologiska förhållanden som omöjliggör en flygning, oberoende av de meteorologiska förhållandenas extraordinära karaktär?**
  - 2. Om fråga 1 besvaras nekande, kan de meteorologiska förhållandenas extraordinära karaktär definieras utifrån deras regionala och säsongsmässiga frekvens på den plats och vid den tid då de uppträder?**

**Skäl**

**I.**

Klaganden, flightright GmbH (nedan kallad Flightright), har begärt kompensation enligt förordningen för två passagerares räkning.

Passagerarna bokade en flygresor med motparten, TAP SA Dpt. Fale Connosco (nedan kallad TAP SA), vilken bekräftades. Flygningen TP1860 gick från Ponta Delgada (Azorerna) till Lissabon, varifrån nästa flygning TP572 till Frankfurt am Main skulle avgå den 23 mars 2019 kl. 13:30. Den anslutande flygningen skulle avgå kl. 18:15 och anlända kl. 22:25. Flygning TP1860 ställdes in. Passagerarna transporterades 24 mars 2019 och anlade till Frankfurt am Main med mer än 24 timmars försening. I Ponta Delgada kan det råda farliga vindar.

TAP SA gör gällande att den inställda flygningen berodde på att det flygplan som skulle användas för den omtvistade flygningen TP1860 inte hade kunnat landa i Ponta Delgada den 23 mars 2019. Skälet till detta ska ha varit en storm som hade lett till alltför höga sidvindskomponenter för att en Airbus A319 skulle kunna landa i Ponta Delgada med 41,16 knop, vilket Flightright har bestritt med hänvisning till att företaget saknat kännedom om detta. Andra jämförbara flygplan skulle inte heller ha kunnat genomföra landningen. Passagerarna bokades på nästa tillgängliga förbindelse.

## II.

Utgången i målet beror på om det, såsom TAP SA har gjort gällande, föreligger en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5 i förordningen.

Talan är välgrundad om det redan av TAP SA:s argument framgår att det inte förelåg någon extraordinär omständighet.

1. Lufttrafikföretaget som utför flygningen ska enligt artikel 5 i förordningen inte vara 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.

a) Med extraordinära omständigheter avses sådana omständigheter som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll (EU-domstolens dom av den 22 december 2008, C-549/07 [utelämnas]), vilka således inte motsvarar de normala förhållandena, utan faller utanför det som vanligtvis förknippas eller kan förknippas med persontransporter med flyg (Bundesgerichtshof, dom av den 21 augusti 2012 – X ZR 138/11 [utelämnas]). Liksom i detta fall förklarar lufttrafikföretagen detta ofta med att det är meteorologiska förhållanden som omöjliggör en flygning.

b) Meteorologiska förhållanden som omöjliggör en flygning kan även, enligt lagstiftarens uppfattning, utgöra en extraordinär omständighet (skäl 14). Det räcker således till att börja med att de meteorologiska förhållandena omöjliggör en flygning. Detta verkar i princip rimligt, eftersom vädret ligger utanför lufttrafikföretagets kontroll. Det är inte uppenbart varför ett lufttrafikföretag skulle vara ansvarigt för omständigheter som det inte på något sätt kan påverka. Det föreligger i sådana fall inte någon oaktsamhet vad gäller genomförandet av flygningen. Det faktum att det föreligger en extraordinär omständighet befriar dessutom ännu inte från ansvaret för att betala kompensation, eftersom lufttrafikföretaget också är skyldigt att undvika konsekvenserna av en extraordinär omständighet genom att vidta rimliga åtgärder (se artikel 5.3 i förordningen).

c) Det måste å andra sidan medges att flygtrafiken nödvändigtvis är utsatt för väderelementens inflytande. Det ligger i sakens natur. Vädrets påverkan föreligger alltid. Den ändras ständigt och ibland på ett sådant sätt att en flygning inte längre kan genomföras eller inte kan längre genomföras på ett säkert sätt. Men om dessa omständigheter uppträder regelbundet, måste de i princip alltid tas med i beräkningen. Det är därför tveksamt om det generellt sett kan sägas räcka att meteorologiska förhållanden påverkar den planerade flygningen. Det torde istället krävas att de meteorologiska förhållandena i överensstämmelse med ordalydelsen i artikel 5.3 i förordningen är av extraordinär karaktär.

Det är till exempel svårt att förstå varför ett lufttrafikföretag skulle befrias från ansvar när det planerar en flygning till Funchal på Madeira, som är en flygplats som är känd för ofta uppträdande vindskjuvning. Lufttrafikföretaget genomför

medvetet en flygning där det finns en ökad risk för meteorologiska förhållanden som omöjliggör en flygning. I samband med en sådan vindskjuvning störs faktiskt genomförandet av flygningen. Det liknande gäller även här; det är ostridigt att det kan råda farliga vindar i Ponta Delgada. Det förefaller ligga närmare till hands att ett lufttrafikföretag måste vara inställt på sådana förhållanden.

d) Amtsgericht Frankfurt am Main anser att en restriktiv tolkning är nödvändig.

aa) Det torde inte förhålla sig så att lagstiftaren i skäl 14 generellt klassade meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygverksamheten som en extraordinär omständighet. Det anges tvärtom i skäl 14 att sådana omständigheter kan inträffa under sådana meteorologiska förhållanden. Detta talar i varje fall för, och inte emot, en restriktiv tolkning som även uppfyller unionslagstiftarens syfte att säkerställa ett långtgående skydd för passagerarna (skäl 1).

Enligt definitionen av en extraordinär omständighet får de båda ovannämnda kriterierna för kontrollerbarhet och normalt utövande av det berörda lufttrafikföretagets verksamhet inte vara uppfyllda. Det förstnämnda kriteriet är eventuellt inte uppfyllt, men det sistnämnda kan mycket väl vara uppfyllt, om det anses att det ingår i lufttrafikföretagets normala verksamhet att utsättas för de meteorologiska förhållandena.

Såttillvida bör artikel 5.3 i förordningen tolkas restriktivt. Med ”extraordinär” antyds redan genom ordalydelsen en mer sällsynt förekomst. Det som sker regelbundet kan inte vara extraordinärt. För att uppnå ett långtgående skydd för passagerarna verkar det lämpligt att undersöka det berörda lufttrafikföretagets normala utövande av verksamheten på grundval av den konkreta arten av omständigheterna i det enskilda fallet.

Behandlingen i rättsligt hänseende skulle vara ungefär densamma som för tekniska fel. I domen av den 22 december 2008 i mål C-549/07 [utelämnas] förklarade EU-domstolen att det ankommer på domstolarna att pröva om de tekniska problem som åberopats av lufttrafikföretaget har uppkommit till följd av händelser som faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll (se punkterna 26 och 27). Det måste anses ingå i lufttrafikföretagets normala verksamhet att lösa ett tekniskt problem som har uppstått på grund av bristande underhåll av ett flygplan (punkt 24). Det förhåller sig till exempel på annat sätt om tillverkaren av de flygplan som ingår i det berörda lufttrafikföretagets flotta, eller en behörig myndighet, upptäcker att dessa flygplan, som redan är i drift, är behäftade med ett dolt fabriktionsfel som påverkar flygsäkerheten. Detsamma är fallet om flygplanen skadas till följd av sabotage eller terrorism (punkt 26). Vidare förklarade domstolen i nämnda dom att frekvensen av tekniska problem hos ett lufttrafikföretag inte i sig är ett sakförhållande som gör det möjligt att fastställa huruvida det föreligger ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen (punkt 36).

I det nu aktuella fallet skulle det följaktligen kunna undersökas huruvida de meteorologiska förhållandena som lufttrafikföretaget har åberopat beror på händelser som faller utanför dess faktiska kontroll och – vilket skulle kunna klargöras genom begäran om förhandsavgörande – inte faller inom lufttrafikföretagets normala verksamhet.

bb) Denna bedömning skulle inte vara i strid med domstolens rättspraxis, där det görs åtskillnad mellan ”yttre” och ”inre” omständigheter.

Till skillnad från vad TAP SA anför i sin skrivelse av den 15 december 2022 gör domstolen inte bara åtskillnad mellan ”kontroll” och ”kontrollerbarhet”, utan även mellan händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll (dom av den 23 mars 2021 – C-28/20, punkt 23). Domstolens avgränsning mellan ”yttre” och ”inre” omständigheter avser snarare tillämpningen av kriteriet om kontrollerbarhet (jfr *ibid.*, punkt 41). Vad som bestrids här är inte bristande kontrollerbarhet. Något annat kan inte utläsas av domen av den 7 juli 2022 – C-308/21 (jfr punkterna 24 och 25).

cc) Ovanstående motsägs heller inte av kommissionens yttrande av den 21 september 2022 i målet C-388/22, ett mål där domstolen redan hade inlett behandlingen av begäran om förhandsavgörande [innan det avskrevs], och i vilket tolkningsfrågorna inte bara gällde ogynnsamma meteorologiska förhållanden utan även flygledningens beslut.

I den del som gäller de meteorologiska förhållandena fokuserade kommissionen inledningsvis framför allt på frågan om (bristande) kontrollerbarhet, som i ovannämnda mål liksom i förevarande mål är ostridig och inte till någon ledning för tolkningsfrågan (punkt 33). För övrigt ansåg även kommissionen åtminstone att meteorologiska förhållanden ”som till exempel åska eller blixtnedslag generellt sett” skulle falla utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet, (punkt 37). Kommissionen drar således gränsen för att det råder en extraordinär omständighet enbart utifrån om det är omöjligt att genomföra den aktuella flygningen (jfr punkt 38). Enligt den hänskjutande domstolens tolkning av yttrandet gick kommissionen inte direkt in på frågan om de meteorologiska förhållandena var extraordinära.

dd) Det skulle i detta avseende också finnas kriterier för att skilja de extraordinära omständigheterna från de icke-extraordinära omständigheterna i dessa situationer.

Frågan huruvida meteorologiska förhållanden är extraordinära skulle kunna bedömas på regional och säsongsmässig basis på grundval av den globala variationen i klimatförhållandena. På de platser där vissa meteorologiska förhållanden uppträder oftare vid vissa tider än på andra platser är förhållandena inte längre extraordinära. Det lufttrafikföretag som bedriver flygtrafik i regioner

eller vid tider med särskilda väderfenomen tar då risken att drabbas av en omständighet som då bara är normal [utelämnas] [nationell litteraturkälla].

ee) En sådan tolkning skulle inte innebära en orimlig börda för lufttrafikföretagen.

Generaladvokaten gjorde liknande överväganden i förslaget till avgörande av den 14 mars 2013 i mål C-509/11 beträffande artikel 17 i förordning 1371/2007, punkt 40 [internetlänk] [utelämnas]. ”När det emellertid gäller persontransporter på järnväg har de vanligaste orsakerna till force majeure, nämligen otjänliga väderleksförhållanden, skador på infrastrukturen och arbetsmarknadskonflikter, i praktiken en förutsebar statistisk förekomst även om det enskilda fallet inte kan förutses med säkerhet. Detta innebär att järnvägsföretagen kan förutsäga deras förekomst i förväg. Av denna anledning kan dessa omständigheter även beaktas när biljettpriset fastställs.”

De väderrelaterade händelser som i praktiken uppträder med förutsebar statistisk regelbundenhet och som leder till störningar i flygtrafiken, vilka lufttrafikföretagen måste betala kompensation för, kan lufttrafikföretagen följaktligen inkludera i biljettpriserna, om den ekonomiska bördan till följd av betalningar av kompensation på grund av väderrelaterade omständigheter skulle kunna överstiga vad som är rimligt.

2. Som förklarats föreligger i detta fall en särskild risk för farliga vindar i Ponta Delgada. Endast om detta saknar betydelse kan TAP SA följaktligen vinna framgång genom att göra gällande en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen.

[utelämnas]

[formalia]