

Mål C-388/22

Begäran om förhandsavgörande

Datum för ingivande:

14 juni 2022

Domstol som begär förhandsavgörande:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tyskland)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

3 juni 2022

Kärande:

Flightright GmbH

Svarande:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

Amtsgericht Frankfurt am Main

Frankfurt am Main den 3 juni 2022

[utelämnas]

Beslut

I målet

Flightright GmbH [utelämnas]

kärande

[utelämnas] mot

TAP SA Dpt. Fale Connosco [utelämnas]

svarande

[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 deras faktiska 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?**
 - 3. Föreligger en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen när ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, skjuts upp till nästa dag eller ställs in, oberoende av vad som är anledningen till detta beslut?**
 - 4. Om fråga 3 besvaras nekande, måste anledningen till själva beslutet vara extraordinär, det vill säga att man inte måste räkna med den?**

Skäl

I.

Käranden, Flightright GmbH (nedan kallad Flightright), har begärt kompensation enligt förordningen för en passagerares räkning.

Passageraren bokade en flygresor med svaranden, TAP SA Dpt. Fale Connosco (nedan kallad TAP SA), vilken bekräftades. Flygningen TP118 från Porto Alegre till Lissabon med anslutande flygning LH1167 till Frankfurt am Main skulle avgå den 9 mars 2017 kl. 21.10. Den anslutande flygningen skulle avgå den 10 mars 2017 kl. 12.05 och anlända kl. 16.10. Flygning TP118 ställdes in. Passageraren transporterades den 10 mars 2017/11 mars 2017 och anlände till Frankfurt am Main med mer än 27 timmars försening.

TAP SA gör gällande att den inställda flygningen berodde på att det flygplan som skulle användas för den omtvistade flygningen TP118 inte hade kunnat landa i Porto Alegre. Orsaken till detta var att ett åskväder den 9 mars 2017 medförde att det inte var möjligt att landa och att det blev nödvändigt att omdirigera flygplanet

till Curitiba i stället. Under det första inflygningsförsöket fanns det åskmoln direkt i inflygningsområdet för landningsbanan, och vid det andra försöket gavs inte ens klartecken för inflygning. Eftersom tjänstgöringstiden då överskreds fullföljde besättningen inte flygningen till Porto Alegre förrän nästa dag. I Porto Alegre hade TAP SA inget ersättningsplan. Passageraren bokades om till den tidigaste och snabbaste möjliga förbindelsen, vilket Flightright har bestritt och påstått sig inte ha känt till.

Flightright har gjort gällande att det skulle ha varit möjligt att landa från kl. 23 UTC.

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 ovannämnda förordning.

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 faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som till sin art eller sitt ursprung ligger utanför dess faktiska kontroll (EU-domstolens dom av den 22 december 2008, C-549/07 [utelämnas], [punkt] 23), vilka således inte motsvarar de normala förhållandena, utan faller utanför det som vanligtvis förknippas eller kan förknippas med persontransporter med flyg [utelämnas]. I praktiken åberopar lufttrafikföretagen, liksom i det nu aktuella fallet, som regel meteorologiska förhållanden och/eller flygledningsbeslut i detta avseende.

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).

Motsvarande gäller för flygledningsbeslut, vilka nämns i skäl 15. Lufttrafikföretaget är skyldigt att följa flygledningens anvisningar.

c) Det måste å andra sidan medges att flygtrafiken nödvändigtvis är utsatt för väderelementens och flygledningstjänstens inflytande.

Det förra ligger i sakens natur. Vädrets påverkan föreligger alltid. Den ändras ständigt och ibland på ett sådant sätt att en flygning inte eller inte längre kan genomföras (på ett säkert sätt). Det senare har med transportflygets bestämmelser att göra. Flygningar omfattas av fortlöpande regleringar och utförs överhuvudtaget inte förrän det har fattats ett beslut till deras fördel. Störningar i det planerade genomförandet av flygningar genom flygledningstjänstens påverkan förekommer ständigt, oavsett om de orsakas av vädret, driftsstörningar eller annat.

Dessa omständigheter uppträder regelbundet, och de måste i princip alltid tas med i beräkningen. Det råder därför tvivel om huruvida det generellt räcker att meteorologiska förhållanden hindrar att flygningar genomförs enligt tidtabell eller att ett flygledningsbeslut har fattats beträffande en flygning. De meteorologiska förhållandena och beslutet torde i stället i överensstämmelse med ordalydelsen i artikel 5.3 i förordningen vara 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 verkar också tveksamt att utgå från att det föreligger en extraordinär omständighet när det gäller flygledningsbeslut, om exempelvis slottider tilldelas som är baserade på allmän kapacitetsbrist. Kapacitetsbrist på flygsträckan kan betraktas som en "normal" störning i flygtrafikverksamheten som man generellt sett får räkna med, ungefär som en kö på motorvägen. Detta skulle i varje fall kunna gälla för sådana tätt trafikerade luftrum som till exempel luftrummet över Europa under tiden före corona. Styrningsåtgärder som baseras på normala väderfenomen kan följaktligen inte heller utgöra extraordinära omständigheter.

När det gäller styrningsåtgärderna är det till och med tänkbart att lufttrafikföretaget i fråga självt har orsakat den extraordinära omständigheten. Ett lufttrafikföretags flygplan kan till exempel vara tvunget att återvända till sin avgångsflygplats på grund av ett tekniskt fel, varför flygplatsverksamheten, på grund av att en nödlandning ska genomföras, tillfälligt blockeras för andra flygningar och således även för en flygning som har försenats till följd av detta och som ska genomföras av samma lufttrafikföretag. Trots flygledningstjänstens externa anvisning beträffande den försenade flygningen får detta en omständighet till följd som lufttrafikföretaget som utför flygningen är ansvarigt för enligt EU-domstolens praxis (se dom av den 22 december 2008 i mål C-549/07 [utelämnas]).

Det förhåller sig på liknande sätt i det nu aktuella fallet. Det förhåller sig så att det varken har förklarats eller framgår att åskväder i Porto Alegre i mars och flygledningsbeslut till följd av dessa skulle vara av exceptionell karaktär, varför det verkar tveksamt huruvida de meteorologiska förhållandena och vägran att ge landningstillstånd var av exceptionell karaktär och huruvida det inte är mycket mer sannolikt att ett lufttrafikföretag som TAP SA i den aktuella situationen var tvunget att anpassa sig till sådana händelser.

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

aa) Det torde inte förhålla sig så att unionslagstiftaren 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. Likaså anges i skäl 15 att extraordinära omständigheter *bör* anses föreligga när ett flygledningsbeslut fattas. Det är således inte nödvändigt att utgå från detta. 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. Även den omständigheten att lufttrafikföretagets flygverksamhet alltid och med nödvändighet är föremål för myndigheters tillsynsbefogenheter skulle kunna anses ingå i det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet.

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 de nationella 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 fabrikationsfel 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 eller de flygledningsbeslut 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) 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].

När det gäller flygledningsbesluten skulle anledningen till besluten kunna ha betydelse, det vill säga huruvida anledningen till styrningsåtgärden varit av extraordinär karaktär. Detta skulle kunna gälla för situationer som inte går att räkna med, eftersom de faller utanför lufttrafikföretagets verksamhet, som till exempel omdirigeringar på grund av olyckor, terrorattentat, politiska händelser eller ovanligt extremväder, medan generell kapacitetsbrist, ej närmare specificerade meteorologiska förhållanden och liknande inte skulle komma i fråga.

cc) 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

(<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pageId=n-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; hämtat den 1 december 2021). ”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 väder- och styrningsrelaterade 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 väder- och styrningsrelaterade omständigheter skulle [kunna] överstiga vad som är rimligt.

2. Eftersom det, vilket har förklarats ovan, varken har visats eller framgår att åskväder i Porto Alegre i mars och flygledningsbeslut till följd av dessa skulle vara av extraordinär karaktär, kan TAP SA följaktligen endast om detta saknar betydelse vinna framgång genom att göra gällande en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen.

[utelämnas]

ARBETS-DOKUMENT