



Även om en flygning ställs in på grund av oförutsedda tekniska problem är luftrafikföretagen skyldiga att kompensera passagerarna

Vissa tekniska problem som bland annat är resultatet av dolda fabriktionsfel som påverkar flygsäkerheten eller av sabotage eller terrorism kan emellertid frita luftrafikföretagen från skyldigheten att kompensera passagerarna

Om en flygning ställs in är luftrafikföretaget skyldigt enligt unionsrätten¹ att omhänderta de berörda passagerarna samt att ge dem kompensation (mellan 250 euro och 600 euro beroende på avståndet). Luftrafikföretaget är emellertid inte skyldigt att betala sådan kompensation om det kan visa att flygningen har ställts in på grund av extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.

Corina Van der Lans hade reserverat en biljett på en flygning med KLM från Quito (Ecuador) till Amsterdam (Nederländerna). Flyget ankom till Amsterdam med 29 timmars försening. Enligt KLM berodde förseningen på extraordinära omständigheter, nämligen en kombination av fel: Två delar var defekta, nämligen motorbränslepumpen och den hydromekaniska enheten. Dessa delar fanns inte att tillgå utan behövde flygas in från Amsterdam för att därefter monteras på det aktuella flygplanet. KLM har vidare påpekat att de defekta delarna inte var äldre än sin genomsnittliga livslängd. Tillverkaren har inte heller lämnat några specifika uppgifter om att det skulle kunna uppstå fel på de aktuella delarna när dessa har uppnått en viss ålder.

Corina Van der Lans väckte talan vid Rechtbank Amsterdam (domstol i första instans i Amsterdam) som beslutade att ställa tolkningsfrågor till EU-domstolen. Rechtbank önskar huvudsakligen få klarhet i huruvida ett tekniskt problem, som oförutsett uppstått, som inte beror på bristande underhåll och som inte heller har upptäckts vid det reguljära underhållsarbetet, omfattas av uttrycket "extraordinära omständigheter" och därmed undantar luftrafikföretaget från kompensationsskyldigheten.

I dagens dom erinrar EU-domstolen inledningsvis om att det följer av rättspraxis att tekniska problem kan anses utgöra extraordinära omständigheter. Omständigheterna kring en sådan händelse kan emellertid endast betecknas som "extraordinära" om de avser en händelse som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda luftrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll.² Så är enligt EU-domstolen fallet om tillverkaren av de flygplan som ingår i det berörda luftrafikföretagets flotta, eller en behörig myndighet, tillkännager att dessa flygplan, som redan är i drift, är behäftade med ett dolt fabriktionsfel som påverkar flygsäkerheten. Detta skulle även vara fallet om flygplanen skadas till följd av sabotage eller terrorism.

Eftersom det vid driften av flygplan oundvikligen uppstår tekniska problem, är det emellertid vanligt att luftrafikföretagen i sin verksamhet konfronteras med sådana problem. Tekniska problem som

¹ 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, s. 1)

² Se domstolens dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, mål [C-549/07](#), se även pressmeddelande nr [100/08](#)

uppdagas vid underhåll av flygplanen eller som beror på brister i detta underhåll kan inte i sig anses utgöra sådana "extraordinära omständigheter".

Därefter anmärker EU-domstolen att ett motorfel som orsakats av att vissa flygplansdelar gått sönder i förtid förvisso utgör en oförutsedd händelse. Ett sådant motorfel är dock 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.

Inom ramen för ett lufttrafikföretags verksamhet ingår denna oförutsedda händelse därför i lufttrafikföretagets normala verksamhet. Det är nämligen vanligt att lufttrafikföretag konfronteras med sådana oförutsedda tekniska problem. Förebyggandet av sådana motorfel eller reparationen som motorfelet förorsakat, inklusive utbyte av en del som gått sönder i förtid, ligger inte utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll. Det åligger nämligen detta företag att säkerställa att de flygplan som företaget använder i sin ekonomiska verksamhet underhålls och fungerar väl.

Ett tekniskt problem såsom det som är aktuellt i det nationella målet omfattas därför inte av begreppet "extraordinära omständigheter".

Lufttrafikföretagets fullgörande av skyldigheterna enligt unionsrätten inskränker inte deras rätt till gottgörelse från den som orsakat förseningen, såsom till exempel tillverkaren av vissa defekta delar.

PÅPEKANDE: Begäran om förhandsavgörande gör det möjligt för domstolarna i medlemsstaterna att, i ett mål som pågår vid dem, vända sig till EU-domstolen med frågor om tolkningen av unionsrätten eller om giltigheten av en unionsrättsakt. EU-domstolen avgör inte målet vid den nationella domstolen. Det är den nationella domstolen som ska avgöra målet i enlighet med EU-domstolens avgörande. Detta avgörande är på samma sätt bindande för de övriga nationella domstolar där en liknande fråga uppkommer.

Detta är en icke-officiell handling avsedd för massmedia och den är inte bindande för EU-domstolen.

Domen i [fulltext](#) publiceras på webbplatsen CURIA dagen för avkunnandet.

Kontaktperson för press: Gitte Stadler ☎ +352 4303 3127

Bilder från avkunnandet av domen finns tillgängliga på "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106