

Sag C-411/23

Sammendrag af anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 98, stk. 1, i Domstolens procesreglement

Dato for indlevering:

3. juli 2023

Forelæggende ret:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Polen)

Afgørelse af:

26. maj 2023

Sagsøger:

D. SA

Sagsøgt:

P. SA

Hovedsagens genstand

Søgsmål om betaling af 600 EUR som kompensation for en flyforsinkelse på mere end tre timer i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004

Genstand og retsgrundlag for anmodningen om præjudiciel afgørelse

Fortolkning af begreberne »usædvanlige omstændigheder« og »uforudsete sikkerhedsproblemer« ved flyforsinkelser på grund af en konstruktionsfejl i flyets motor, som luftfartsselskabet var blevet advaret om – omfanget af de forebyggende foranstaltninger, som luftfartsselskabet skal træffe for at have forsøgt at anvende »alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, for at blive fritaget for at betale kompensation for flyforsinkelsen – artikel 267 i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde

Præjudicielle spørgsmål

1) Udgør en konstruktionsfejl i en flymotor, som er blevet oplyst af producenten, en »usædvanlig omstændighed«, der er omfattet af begrebet »uforudsete sikkerhedsproblemer« som omhandlet i 14. og 15. betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91, hvis luftfartsselskabet var bekendt med den mulige konstruktionsfejl flere måneder før flyvningen?

2) Hvis den i det første [præjudicielle spørgsmål] nævnte motorkonstruktionsfejl udgør en »usædvanli[g] omstændighe[d]« som omhandlet i 14. og 15. betragtning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004, der fastlægger fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91, kan et luftfartsselskab således – inden for rammerne af »alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« som omhandlet i 14. betragtning og artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og under hensyntagen til den mulige opdagelse af en konstruktionsfejl i flymotoren – forventes at træffe forholdsregler, som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3, ved at have et erstatningsfly klar, for at blive fritaget for forpligtelsen til at betale kompensation i henhold til denne forordnings artikel 5, stk. 1, litra c) og artikel 7, stk. 1?

Anførte EU-retlige bestemmelser

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 – 14. og 15. betragtning hertil samt artikel 5, stk. 1 og 3, og artikel 7 heri.

Anførte nationale retsfor skrifter

Den forelæggende ret har citeret eller henvist til følgende domme fra Domstolen:

- dom af 22. december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 21, 23, 24, 25, 26;
- dom af 19. november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 61, 69;
- dom af 12. maj 2011, Eglītis og Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, præmis 25, 30;

- dom af 31. januar 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, præmis 29, 38;
- dom af 17. september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 36, 37, 38, 41, 43;
- dom af 4. maj 2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 20, 21, 22, 28, 29;
- dom af 4. april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- dom af 12. marts 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, præmis 2 i konklusionen;
- dom af 23. marts 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 22.

Endvidere har den forelæggende ret citeret generaladvokat Medinas forslag til afgørelse i de forenede sager TAP Portugal (copilotens død), C-156/22 - C-158/22, EU:C:2023:91, præmis 30, 46 og 58.

Kort fremstilling af de faktiske omstændigheder og retsforhandlingerne i hovedsagen

- 1 Den 2. juli 2018 indgik J. D. (passager) og P. S.A. (luftfartsselskab) en transportaftale om en flyvning fra [Krakow til Chicago]. Flyvningen, som kontrakten omhandler, skete samme dag. Flyafgangen var forsinket, hvilket medførte, at passageren ankom til det endelige bestemmelsessted mere end 3 timer efter det planlagte ankomsttidspunkt. Den 18. juli 2018 indgik J. D. som overdrager, og P.[R] S.A. som erhverver en overdragelsesaftale, på grundlag af hvilken passageren overførte sit krav om kompensation på grund af den forsinkede flyafgang til erhververen. Ved stævning indgivet den 29. marts 2019 fremsatte D. S.A. (tidligere: P.[R] S.A.) et krav om, at luftfartsselskabet skulle betale 600 EUR med lovbestemte renter indtil betalingsdatoen.
- 2 Heroverfor har det sagsøgte luftfartsselskab nedlagt påstand om frifindelse. Luftfartsselskabet bestrider ikke, at den pågældende flyafgang var forsinket. Luftfartsselskabet har forklaret, at motorerne af mærket R, der var monteret på flyet, der opererede de transatlantiske flyvninger, led af en konstruktionsfejl, men at sagsøgte havde forsøgt at minimere uregelmæssigheden i de planlagte flyvninger, hvorfor sagsøgte var fritaget for ansvaret for forsinkelsen af den pågældende flyafgang.
- 3 I april 2018 modtog det sagsøgte luftfartsselskab oplysninger fra producenten af R. motorerne om en konstruktionsfejl ved de motorer, der var installeret på B.-flyene, hvilket medførte en række begrænsninger ved anvendelsen af disse fly. Fejlen vedrørte kompressorbladene. Den 28. juni 2018 registrerede overvågningssystemet uregelmæssigheder i motordriften ved det fly, der skulle anvendes til flyvningen planlagt til den 2. juli 2018. Efter at have konstateret, at

der var motorstop, blev der udført en visuel inspektion af kompressoren og en boroskopisk undersøgelse. Motoren blev anset for at være defekt, hvorfor den blev afmonteret og sendt til reparation. På grund af det globale problem med mangel på ledige, brugbare reservemotorer, fordi producenten ikke havde produceret nok reserveflymotorer, kunne udskiftning af motoren først ske den 5. juli 2018, og flyet blev genindsat i drift den 7. juli 2018.

- 4 På grund af de ovenfor beskrevne omstændigheder besluttede det sagsøgte luftfartsselskab at udføre den pågældende flyvning med et andet, operationelt fly, som ankom forsinket til lufthavnen i C. efter en pludselig ændring i tidsplanen. Som følge heraf blev det pågældende fly forsinket i mere end 3 timer.
- 5 Siden april 2018, hvor den pågældende motorkonstruktionsfejl blev opdaget, har det sagsøgte luftfartsselskab gentagne gange kontaktet andre luftfartsselskaber med henblik på at lease flere fly.
- 6 Førsteinstansretten forkastede søgsmålet ved dom af 3. december 2021, idet den fandt, at de ansvarsfritagelsesgrunde, der er nævnt i artikel 5, stk. 2, i forordning nr. 261/2004, gjorde sig gældende, og i den forbindelse henviste retten til de elementer, der er anført i punkt 3 og 5 ovenfor og understregede, at den direkte årsag til forsinkelsen af den pågældende flyvning var en produktionsfejl i motoren, og det sagsøgte luftfartsselskab havde truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at finde et erstatningsfly.
- 7 Førsteinstansretten påpegede i denne forbindelse, at fabriksfejl ved luftfartøjet ikke kunne betragtes som en typisk mangel, der burde have været opdaget tidligere, eller som en mangel, der skyldes driften af luftfartøjet. Hændelsen var ikke forudsigelig, den udgjorde en trussel mod flyets sikkerhed og opstod pludseligt under en rutinemæssig flyvning. Ifølge førsteinstansretten handlede luftfartsselskabet korrekt og professionelt ved at følge anbefalingerne fra motorproducenten og havde påvist, at flyet blev vedligeholdt i overensstemmelse med det påkrævede vedligeholdelsesprogram.
- 8 Førsteinstansretten var enig i anbringendet om, at det sagsøgte luftfartsselskab ikke kunne løse det opståede problem, da det var en global udfordring, og en eventuel fordobling af flyflåden eller at have flere fly i reserven ville føre til likviditetstab for virksomheden. Motorproducenten var ikke i stand til at udskifte alle defekte motorer hos alle luftfartsselskaber på grund af den manglende produktionskapacitet, og luftfartsselskabet havde ikke tilstrækkelig tid til at omorganisere hele rutenettet.
- 9 Sagsøgeren D. S.A, appellerede dommen af 3. december 2021 og gjorde gældende, at de faktiske omstændigheder ikke var fastlagt korrekt, og bestred, at den direkte årsag til forsinkelsen af den pågældende flyvning var en usædvanlig omstændighed i form af en konstruktionsfejl i motoren, at det sagsøgte luftfartsselskab havde truffet alle rimelige foranstaltninger for at undgå flyforsinkelsen, at problemet med R-motorerne var et nyt problem i 2018, som

luftfartsselskabet ikke kendte til tidligere, og at den sagsøgte ikke havde tilstrækkelig tid til at omlægge hele rutenettet. Ifølge D.S.A. var der ingen usædvanlige omstændigheder i sagen, der kunne fritage luftfartsselskabet for ansvar for den betydelige flyforsinkelse.

Kort fremstilling for begrundelsen for forelæggelsen

- 10 Tvisten vedrører fortolkningen af begreberne »usædvanlige omstændigheder« og »uforudsete sikkerhedsproblemer« som omhandlet i 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 i forbindelse med en konstruktionsfejl i den pågældende type flymotor, der gør sig gældende på globalt plan. Den forelæggende ret har henvist til Domstolens praksis, herunder til dommen i sag C-315/15 (præmis 20), hvorefter et luftfartsselskab er fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagerer kompensation i henhold til artikel 7, hvis selskabet kan godtgøre, at en aflysning eller forsinkelse på mindst tre timer skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var truffet.
- 11 Den forelæggende ret har blandet andet, med henvisning til dom C-257/14 (præmis 36, 38), fremhævet, at visse tekniske fejl kan udgøre sådanne usædvanlige omstændigheder, f.eks. hvis den konstruktør, der har bygget det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, opdager, at luftfartøjerne, selv om de allerede er i drift, er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden. Tekniske problemer, som kan opstå for et luftfartøj, kan anses for at udgøre uforudsete sikkerhedsproblemer, der ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse.
- 12 Den skjulte motorfejl i den foreliggende sag udgør en ekstern begivenhed i forhold til det opererende luftfartsselskab. Tvivlen vedrører imidlertid spørgsmålet om, hvorvidt rækkevidden af begreberne »usædvanlige omstændigheder« og »uforudsete sikkerhedsproblemer« også omfatter en sådan produktionsfejl, hvis forekomst på en eller anden måde blev oplyst, så den dermed var forudsigelig. For at vurdere denne betingelse, er det nødvendigt at vurdere sandsynligheden for, at luftfartsselskabet kunne have forudset indtræden og afdækning af den pågældende skjulte motorfejl og de konkrete konsekvenser af dette.
- 13 I den foreliggende sag er der tale om en produktionsfejl ved motoren, som dog blev oplyst af producenten. I april 2018 modtog luftfartsselskabet information fra motorproducenten om, at der var en konstruktionsfejl i motorerne. Ikke desto mindre var fejlen ikke nødvendigvis synlig, da det ikke var enhver inspektion, der kunne afsløre et brud i kompressorbladet. Producenten anbefalede ikke, at alle fly øjeblikkeligt skulle blive på jorden og angav heller ikke, at flyene ikke måtte flyve. Den omstridte flyvning var den 2. juli 2018, og motorfejlen på dette fly blev opdaget den 28. juni 2018. Derfor er det nødvendigt at fastslå, om denne fejl var forudsigelig eller om den lå uden for luftfartsselskabets kontrol. Der var dog en

formodning om, at kun en vis procentdel af motorerne ville have en funktionsfejl, hvilket ville udelukke dem fra at kunne flyve. Det var dog umuligt reelt at forudsige, om der i det konkrete tilfælde ville opstå en fejl.

- 14 Det skal bemærkes, at luftfartsselskaber skal overholde strenge tekniske og administrative procedurer i forbindelse med deres drift. Dette gælder også for flytekniske problemer, uanset årsagen. Luftfartsselskabet bør have passende procedurer i sådanne situationer på plads, og i mangel af sådanne procedurer, f.eks. på grund af hændelsens særlige karakter, skal selskabet træffe alle nødvendige og mulige forholdsregler, der er rimeligt begrundede, for at imødegå hændelsen, der kan resultere i en forsinkelse eller aflysning af en flyafgang.
- 15 I den foreliggende sag blev sådanne procedurer overholdt. Producenten, som oplyste om motorfejlen, anbefalede brugerne at udføre inspektioner. Men inspektionen afdækkede ikke fejlen, selvom det var muligt at finde fejlen. Luftfartsselskabet udførte de nødvendige tekniske inspektioner, og motorfejlen var utvivlsomt en situation, som selskabet ikke havde kontrol over. Med andre ord ville en anden procedure eller andre nødvendige skridt ikke give selskabet mulighed for at kontrollere situationen.
- 16 Som følge heraf er det nødvendigt også at fortolke begreberne »usædvanlige omstændigheder« og »uforudsete sikkerhedsproblemer« og vurdere, hvorvidt disse omfatter en konstruktionsfejl ved motoren producenten har oplyst om, og om det var muligt at forudse, dvs. til en vis grad »forudset« eller om sandsynligheden for dens indtræden var forudsigelig, men samtidigt betyder det ikke, at luftfartsselskabet havde kontrol over situationens opståen.
- 17 Vedrørende begrebet »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« har den forelæggende ret under henvisning til Domstolens dom i sag C-315/15 (præmis 28) anført, at et luftfartsselskab, der påberåber sig ekstraordinære ansvarsfritagende omstændigheder, skal godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, bl.a. opfylder de betingelser, som teknisk og økonomisk er acceptable for det pågældende luftfartsselskab.
- 18 I den foreliggende sag er det spørgsmålet, hvilke forholdsregler luftfartsselskabet havde kunnet træffe for, at forholdsreglerne kan betragtes som rimelige.
- 19 En produktionsfejl kan ikke betragtes som en typisk fejl, der let kan opdages inden flyvningen. På baggrund af oplysningerne fra motorproducenten i dette tilfælde kunne man dog have forudset en sådan fejl. Det kan overvejes, om luftfartsselskabet i et sådant tilfælde skulle have forsøgt at udskifte (den stadig funktionsdygtige) motoren eller holde flyet på jorden, indtil producenten havde besluttet, om flyet skulle repareres eller om der skulle ske levering af nye motorer. Det skal her bemærkes, at reservemotoren til netop dette fly blev anskaffet den 5.

juli 2018, og flyet blev sat i drift igen den 7. juli 2018, hvilket er otte dage efter, at motorfejlen blev opdaget.

- 20 Derfor bør det overvejes, om luftfartsselskabet burde have udarbejdet en reparationsplan og fremskaffet et erstatningsfly, da de havde kendt til situationen siden april 2018. Umiddelbart ser det ud til, at luftfartsselskabet i perioden fra april til primo juli havde mulighed for at træffe alle nødvendige og rimelige forholdsregler for at undgå forsinkelser eller aflysninger af flyvninger, da luftfartsselskabet kunne have forudset, at den tekniske fejl i motoren også ville påvirke deres fly. På det tidspunkt kunne luftfartsselskabet have vurderet, hvor mange erstatningsfly, der måtte være nødvendige for at håndtere mulige tekniske fejl, og træffe beslutning om at købe eller lease flyene fra andre luftfartsselskaber.
- 21 Den forelæggende ret har under henvisning til Domstolens dom i sag C-315/15 (præmis 29) anført, at man imidlertid ikke kan forvente, at et luftfartsselskab påtager sig urimelige ofre set i lyset af virksomhedens muligheder, f.eks. kan man ikke forvente, at de altid skal have et erstatningsfly klar til brug. Alligevel havde sagsøgte i denne sag haft kendskab til en mulig motorfejl siden april 2018. Siden april har sagsøgte henvendt sig til otte luftfartsselskaber med henblik på at lease et fly. D.S.A. har gjort gældende, at der alene blandt europæiske luftfartsselskaber kunne findes 471 fly, der kunne erstatte det pågældende fly, og at sagsøgte undlod at kontakte mindst 18 luftfartsselskaber, herunder virksomheder, der tilbyder »wet lease-tjenester«, dvs. leasing af fly sammen med besætning og kabineservice. Det sagsøgte luftfartsselskab bekræftede, at det fra den 7. september 2018 permanent leasede et af flyene, og i august 2018 havde de indgået to leasingaftaler.
- 22 Disse omstændigheder bevidner, ifølge D. S.A., om lemfældig handling, hvor det ikke har været et reelt mål at lease fly, dermed også taget i betragtning, at nyere flyselskabspraksis er at have reservefly til rådighed i tilfælde af fejl og behov for at indsætte erstatningsfly. Det sagsøgte luftfartsselskab har derimod gjort gældende, at det ikke vil være rimeligt at kræve, at selskabet altid skal have fly »på lager« med fuld besætning, som kan udføre ruteflyvninger under pludselige og uventede omstændigheder, fordi omkostningerne ved leasing og vedligeholdelse af fly er enorme. Disse sikkerhedsforanstaltninger ville bestemt også påvirke priserne på de tilbudte tjenester.