

Mål C-411/23

Sammanfattning av begäran om förhandsavgörande enligt artikel 98.1 i domstolens rättegångsregler

Datum för ingivande:

3 juli 2023

Domstol som begär förhandsavgörande:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Polen)

Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:

26 maj 2023

Kärande:

D.

Svarande:

P. SA

Saken i det nationella målet

Talan om ersättning på 600 EUR för en flygförsening på mer än tre timmar i enlighet med artikel 7 i förordning nr 261/2004.

Syfte med och rättslig grund för begäran om förhandsavgörande

Tolkning av begreppet ”extraordinära omständigheter” och ”oförutsedda brister” i samband med en flygförsening som orsakats av att man upptäckt ett konstruktionsfel i en flygplansmotor, vilket lufttrafikföretaget tidigare hade varnats om skulle kunna förebygga – Omfattningen av de förebyggande åtgärder som lufttrafikföretaget ska vidta, såsom ”alla rimliga åtgärder”, för att befrias från skyldigheten att betala ersättning för en flygförsening – Artikel 267 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande

1) Utgör ett konstruktionsfel i en flygplansmotor, vilket tillverkaren har upplyst om, en ”extraordinär omständighet” och omfattas det av begreppet ”oförutsedda brister” i den mening som avses i skälen 14 och 15 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 – om lufttrafikföretaget hade kännedom om att detta konstruktionsfel skulle kunna föreligga flera månader före flygningen?

2) Om det konstruktionsfel i motorn som avses i punkt 1 utgör en ”extraordinär omständighet” i den mening som avses i skälen 14 och 15 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, åsyftar begreppet ”alla rimliga åtgärder” i skäl 14 och i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 en skyldighet för lufttrafikföretaget att ta hänsyn till att ett konstruktionsfel i flygplanets motor skulle kunna föreligga och vidta förebyggande åtgärder för att ha ersättningsflygplan i beredskap enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, för att befrias från skyldigheten att betala den ersättning som föreskrivs i artiklarna 5.1 c och 7.1 i denna förordning?

Anförda unionsbestämmelser

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, skälen 14 och 15, artikel 5.1 och 5.3 samt artikel 7.

Anförda unionsbestämmelser

Den hänskjutande domstolen hänvisar till följande domar från EU-domstolen:

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

- dom av den 31 januari 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punkterna 29 och 38,
- dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punkterna 36, 37, 38, 41 och 43,
- dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punkterna 20, 21, 22, 28 och 29,
- dom av den 4 april 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288,
- dom av den 12 mars 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 2 i domen, och
- dom av den 23 mars 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 22.

Den hänskjutande domstolen har dessutom hänvisat till generaladvokaten Medinas förslag till avgörande i de förenade målen TAP Portugal (Andrepilotens död) (C-156/22 – C-158/22, EU:C:2023:91, punkterna 30, 46 och 58).

Kortfattad redogörelse för de faktiska omständigheterna och förfarandet i det nationella målet

- 1 Den 2 juli 2018 ingick J.D. (passageraren) ett transportavtal med P. S.A. (lufttrafikföretaget) om en resa från Kraków till Chicago. Flygningen i fråga ägde rum samma dag. Den var emellertid försenad, vilket ledde till att passageraren anlände till destinationsflygplatsen mer än tre timmar efter den planerade ankomsttiden. Den 18 juli 2018 ingick J.D., i egenskap av överlåtare, ett överlåtelseavtal med P.[R] S.A., i egenskap av förvärvare, enligt vilket passageraren överlät de fordringar som vederbörande hade (med anledning av den försenade flygningen) till förvärvaren. D. S.A. (tidigare P.[R] S.A.) yrkade den 29 mars 2019 att lufttrafikföretaget skulle betala 600 euro jämte lagstadgad ränta från och med betalningsdagen.
- 2 I sitt svaromål yrkade svaranden att talan skulle ogillas. Lufttrafikföretaget medgav att den aktuella flygningen hade blivit försenad. Företaget förklarade att de motorer (av märket R.) som var monterade på de flygplan som det använde för transatlantiska flygningar hade uppvisat konstruktionsfel, men hävdade att det var befriat från ansvar för flygförseningen eftersom det hade vidtagit åtgärder för att minimera störningar i de reguljära flygningarna.
- 3 I april 2018 mottog svaranden information från motortillverkaren R. om att denne, med anledning av att man upptäckt ett konstruktionsfel i de motorer som monterats på flygplanen B, hade infört ett antal restriktioner för användningen av dessa flygplan. Felet gällde kompressorbladen. Den 28 juni 2018 upptäckte kontrollsystemet, i det flygplan som planerades flyga den 2 juli 2018, felaktigheter i dess motorfunktion i samband med en tillsyn före flygningen. Efter att man

bekräftade pumpning [*engine surge*] i motorn utfördes en visuell inspektion av kompressorn och man genomförde en undersökning med hjälp av ett boroskop. Motorn bedömdes vara defekt, monterades av och skickades iväg för reparation. På grund av bristen på fungerande reservmotorer – vilket var ett globalt problem eftersom tillverkaren inte hade tillverkat det antal reservmotorer som krävdes – var det inte möjligt att byta ut motorn förrän den 5 juli 2018, varpå flygplanet togs i bruk igen den 7 juli 2018.

- 4 Till följd av de omständigheter som beskrivs ovan beslutade lufttrafikföretaget att genomföra flygningen med ett annat luftvärdigt flygplan som anlände till Chicagos flygplats sent på grund av den plötsliga ändringen av tidtabellen. Flygningen blev därför mer än tre timmar försenad.
- 5 Efter det att konstruktionsfelet i motorn hade upptäckts i april 2018 hade svaranden vid flera tillfällen kontaktat andra lufttrafikföretag i syfte att leasa fler flygplan.
- 6 Domstolen i första instans ogillade kärandens talan i dom av den 3 december 2021, eftersom den ansåg att det förelåg omständigheter som medförde undantag från skyldigheten att betala ersättning enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, och hänvisade i detta avseende till de omständigheter som beskrivs i punkterna 3 och 5 ovan. Den underströk bland annat att förseningen av den aktuella flygningen direkt berodde på ett tillverkningsfel i motorn och att svaranden hade vidtagit alla rimliga åtgärder för att ordna ett ersättningsflygplan.
- 7 I detta sammanhang angav domstolen i första instans att tillverkningsfel i ett flygplan varken kan anses vara typiska defekter som borde ha upptäckts tidigare eller defekter till följd av driften av flygplanet. Det var en oförutsebar händelse, vilken hotade flygsäkerheten, och den hade inträffat plötsligt under den rutinemässiga driften av flygplanet. Domstolen ansåg att lufttrafikföretaget hade handlat på ett korrekt och professionellt sätt, följt motortillverkarens rekommendationer samt visat att flygplanet hade underhållits i enlighet med den erforderliga underhållsplanen.
- 8 Domstolen i första instans konstaterade att lufttrafikföretaget inte kunde lösa det problem som hade uppstått på grund av att det handlade om ett globalt problem, medan en eventuell dubblering av dess flotta eller innehav av flera flygplan i reserv skulle ha undergrävt företagets likviditet. Bristen på tillverkningskapacitet innebar att motortillverkaren inte kunde ersätta alla defekta motorer från alla lufttrafikföretag, och det förevarande lufttrafikföretaget hade inte tillräckligt med tid för att omorganisera alla sina anslutningar.
- 9 Käranden, D. S.A., överklagade domen av den 3 december 2021 och gjorde gällande att de faktiska omständigheterna hade fastställts på ett felaktigt sätt och ifrågasatte påståendena att den direkta orsaken till förseningen var en extraordinär omständighet i form av ett konstruktionsfel i den aktuella motorn, att svaranden hade vidtagit alla rimliga åtgärder för att förhindra förseningen av flygningen, att

problemet med motorerna R. under 2018 var ett nytt problem som tidigare varit okänt för lufttrafikföretaget och att svaranden inte hade tillräckligt med tid för att omorganisera hela linjenätet. Enligt D. S.A. var det inte fråga om extraordinära omständigheter som befriade lufttrafikföretaget från ersättningsansvar för den långa flygförseningen.

Kortfattad redogörelse för skälen till att förhandsavgörande begärs

- 10 Tvisten avser tolkningen av begreppen ”extraordinära omständigheter” och ”oförutsedda brister” i den mening som avses i skälen 14 och 15 i förordning nr 261/2004 i samband med ett globalt konstruktionsfel i en flygplansmotor. Den hänskjutande domstolen har refererat till EU-domstolens praxis, domen i målet C-315/15, punkt 20, enligt vilken ett lufttrafikföretag ska befrias från sin skyldighet att betala ersättning till passagerarna enligt artikel 7 i nämnda förordning om lufttrafikföretaget kan visa att den inställda flygningen eller förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits.
- 11 Med hänvisning till bland annat domen i mål C-257/14, punkterna 36 och 38, anser den hänskjutande domstolen att vissa tekniska problem kan utgöra extraordinära omständigheter, till exempel när tillverkaren av de flygplan som ingår i lufttrafikföretagets flotta visar att dessa flygplan, även om de redan är i drift, påverkas av ett dolt tillverkningsfel som påverkar flygsäkerheten. Tekniska problem i ett flygplan kan således betraktas som oförutsedda brister som kan påverka flygsäkerheten, i den mån de kan klassificeras som händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll.
- 12 Det dolda motorfelet i förevarande mål är en extern händelse i förhållande till lufttrafikföretaget. Det råder emellertid tvivel om huruvida ett tillverkningsfel – vilket företaget informerats om på ett visst sätt, och därför i viss mån var förutsebart – även skulle omfattas av begreppen ”extraordinära omständigheter” och ”oförutsedda brister”. För att denna förutsättning ska kunna bedömas är det nödvändigt att bedöma hur sannolikt det var för lufttrafikföretaget att förutse och upptäcka det dolda motorfelet samt följderna av denna händelse.
- 13 I förevarande fall rör det sig om ett tillverkningsfel i en motor som tillverkaren emellertid har informerat om. Lufttrafikföretaget informerades av tillverkaren om konstruktionsfelet i april 2018. Det var dock ovisst huruvida defekten skulle ha upptäckts, eftersom man vid varje inspektion inte nödvändigtvis fann att kompressorbladen var spruckna. Tillverkaren rekommenderade inte ett omedelbart flygförbud för samtliga flygplan och angav inte heller att flygplanen inte var luftvärddiga. Flygningen i fråga ägde rum den 2 juli 2018, medan felet i just det flygplan som skulle utföra den aktuella flygningen samma dag upptäcktes den 28 juni 2018. Den hänskjutande domstolen måste därför pröva huruvida felet låg utanför lufttrafikföretagets kontroll med avseende på dess förutsebarhet. Man

kunde endast anta att en viss procentandel av motorerna skulle uppvisa ett fel som skulle göra dem obrukbara. Det var dock inte möjligt att faktiskt förutse om felet skulle uppstå i det enskilda fallet.

- 14 I detta hänseende ska det påpekas att lufttrafikföretag måste iaktta strikta tekniska och administrativa förfaranden när de bedriver sin verksamhet. Detta gäller även tekniska problem med flygplan, oavsett orsak. Ett lufttrafikföretag är skyldigt att ha vissa rutiner på plats i detta avseende eller, om så inte är fallet – till exempel på grund av en viss händelses särskilda karaktär – vidta alla nödvändiga, möjliga och rimliga åtgärder för att förebygga en händelse som kan leda till en flygning blir försenad eller inställd.
- 15 Dessa rutiner har följts i det aktuella fallet. Tillverkaren, som hade upptäckt felet i motorn, rekommenderade alla användare att utföra inspektioner. Dessa skulle dock inte nödvändigtvis leda till att felet upptäcktes, även om det var möjligt. Lufttrafikföretaget utförde de tekniska kontroller som krävdes och motorfelet var otvivelaktigt en händelse som var oberoende av företaget och som låg utanför dess kontroll. Med andra ord skulle inte ens genomförandet av den aktuella rutinen och vidtagande av nödvändiga åtgärder ha garanterat att lufttrafikföretaget kunde kontrollera denna händelse.
- 16 Det är således nödvändigt att tolka begreppen ”extraordinära omständigheter” och ”oförutsedda brister” närmare och huruvida de skulle omfatta strukturella konstruktionsfel i motorer, vilka tillverkaren hade informerat om och som kunde ha förutsetts, det vill säga att de i viss utsträckning var ”förväntade” eller att sannolikheten för att de skulle inträffa var förutsebar, även om detta inte nödvändigtvis innebär att lufttrafikföretaget hade möjlighet att kontrollera denna händelse.
- 17 Vad gäller begreppet ”alla rimliga åtgärder” erinrar den hänskjutande domstolen, med hänvisning till domstolens dom i mål C-315/15, punkt 28, om att det lufttrafikföretag som vill åberopa extraordinära omständigheter som medför undantag från skyldigheten att betala ersättning ska visa att det, i alla händelser, inte varit möjligt att undvika dessa omständigheter genom att vidta åtgärder anpassade efter den aktuella situationen, det vill säga åtgärder som motsvarar de krav som, bland annat i tekniskt och ekonomiskt hänseende, rimligen kunde ställas på det berörda lufttrafikföretaget vid den tidpunkt då dessa extraordinära omständigheter inträffade.
- 18 I förevarande fall är det fråga om vilka förebyggande åtgärder som lufttrafikföretaget ska vidta för att de ska anses rimliga.
- 19 Tillverkningsfel kan inte betraktas som typiska fel som är lätta att upptäcka i förväg före en flygning. Med hänsyn till det meddelande som motortillverkaren lämnade i detta fall var det emellertid möjligt att förutse detta fel. Det bör övervägas om lufttrafikföretaget i detta fall var skyldigt att byta ut motorn (vilken fortfarande fungerade) eller om det borde ha belagt flygplanet med flygförbud tills

tillverkaren hade åtgärdat problemet genom att reparera motorn eller leverera en ny. Det ska i detta fall beaktas att lufttrafikföretaget hade begärt en ersättningsmotor för det aktuella flygplanet redan den 5 juli 2018 och att flygplanet togs i drift igen den 7 juli 2018, det vill säga åtta dagar efter det att felet i motorn hade upptäckts.

- 20 I detta hänseende är det således nödvändigt att pröva huruvida lufttrafikföretaget, som varit medvetet om situationen redan i april 2018, borde ha förberett en reservplan och anskaffat ersättningsflygplan. Vid första anblick förefaller det som om lufttrafikföretaget hade gott om tid under perioden mellan april och början av juli att vidta alla nödvändiga och rimliga åtgärder för att förhindra att en flygning försenades eller ställdes in, och att det kunde förutse att det tekniska motorfelet också skulle kunna påverka dess flygplan. Under denna period kunde lufttrafikföretaget ha uppskattat hur många ersättningsflygplan som skulle behövas för att hantera det potentiella tekniska felet och beslutat att köpa dessa flygplan eller leasa dem från andra lufttrafikföretag.
- 21 Med hänvisning till EU-domstolens dom i mål C-315/15, punkt 29, påpekar den hänskjutande domstolen att lufttrafikföretaget emellertid inte kunde förväntas göra orimliga uppoffringar med avseende på de resurser som krävs för att uppfylla sitt åtagande om att säkerställa ett ersättningsflygplan som ständigt står i beredskap. I förevarande fall hade svaranden emellertid sedan april 2018 kännedom om möjligheten att motorfelet skulle kunna uppstå. Sedan dess hade svaranden kontaktat åtta lufttrafikföretag för att leasa ett flygplan. D. S.A. gör gällande att det enbart i Europa var möjligt att hitta 471 flygplan som kunde ersätta det berörda flygplanet och att svaranden hade underlåtit att kontakta minst 18 lufttrafikföretag, däribland företag som erbjuder tjänster av typen ”wet lease”, det vill säga flygplan tillsammans med besättning och tjänster ombord. Svaranden bekräftade att företaget sedan den 7 september 2018 permanent hade leasat ett flygplan och att det i augusti 2018 hade ingått två leasingavtal.
- 22 D. S.A. anser att detta agerande är långsamt och visar att det inte syftade till att faktiskt leasa flygplan. Detta står nämligen i motsats till flygbolagens aktuella praxis – vilken är att hålla ersättningsflygplan i beredskap för den händelse att defekter uppstår och ett ersättningsflygplan måste skickas ut. Svaranden hävdar å sin sida att det på grund av de enorma kostnaderna för leasing och underhåll inte skulle vara rimligt att förvänta sig att det skulle ha fullt bemannade ”reservflygplan” i beredskap för att utföra reguljära flygningar i nödsituationer och under oförutsedda omständigheter. Att tillhandahålla en sådan reservplan skulle, enligt svaranden, också otvivelaktigt påverka priset på de tjänster som den erbjuder.