

**Mål C-385/23****Begäran om förhandsavgörande****Datum för ingivande:**

22 juni 2023

**Domstol som begär förhandsavgörande:**

Högsta domstolen (Finland)

**Datum för beslutet att begära förhandsavgörande:**

22 juni 2023

**Klagande:**

Passagerare A

**Motpart:**

Finnair Oyj

**HÖGSTA DOMSTOLENS BESLUT**

[...]

DATUM

[...]

22 juni 2023

KLAGANDE: Passagerare A

MOTPART: Finnair Oyj

SAKEN: Tvist om ett tjänsteavtal

**BESLUT AV HÖGSTA DOMSTOLEN (FINLAND)***Saken i det nationella målet*

- 1 Målet avser tolkningen av artikel 5.3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 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). Det ska fastställas huruvida flygbolaget är skyldigt att betala den standardiserade kompensation som föreskrivs i artikel 7 i förordning nr 261/2004 till passageraren, eller huruvida det föreligger extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen som befriar bolaget från skyldigheten att betala kompensation, vilka inte skulle ha kunnat undvikas även om det vidtagit alla rimliga åtgärder.

#### *Faktiska omständigheter*

- 2 Passagerare A hade bokat en flygning med Finnair Oyj (nedan kallat Finnair) från Helsingfors till Bangkok den 25 mars 2016. Flygningen skulle genomföras med en Airbus A350, vilken hade använts i 5,5 månader. Kort före start uppkom en störning i systemet för att mäta flygplanets bränslemängd vid tankningen. Detta fel ansågs vara så allvarligt för flygsäkerheten att flygningen med det aktuella flygplanet ställdes in och genomfördes med ett ersättningsflygplan den 26 mars 2016. Bestämmelseorten nåddes med en försening på ungefär 20 timmar.
- 3 Den flygplanstyp som användes var ny och felet var inte känt före den aktuella händelsen, genom vilken störningen för första gången uppkom globalt. Därför hade varken flygplanstillverkaren eller flygsäkerhetsmyndigheten anmält felet. Undersökningen för att klargöra orsaken till störningen inleddes omedelbart. Efter en dag hade felet åtgärdats genom att bränslet avlägsnats ur tanken och bränsletanken därefter fylldes igen. Därefter kunde flygplanet återigen användas för flygning. Senare undersökningar från flygplanstillverkaren visade att den aktuella störningen i systemet för mätning av bränslemängden berodde på ett dolt konstruktionsfel som hänförde sig till hela denna flygplansmodell.
- 4 Flygplan av den aktuella flygplanstypen användes fortsatt i flera månader innan felet slutgiltigt åtgärdades genom en programvaruuppdatering i februari 2017. Därefter har några motsvarande störningar inte uppkommit för Airbus A350.

#### *Förfarandet*

- 5 Passagerare A väckte talan mot Finnair vid tingsrätten och begärde utbetalning av den standardiserade kompensationen på 600 euro som föreskrivs enligt förordning nr 261/2004. Finnair bestred denna talan. Flygbolaget ansåg att det var fråga om ett dolt konstruktionsfel, vilket utgjorde en extraordinär omständighet i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen. Dessutom anförde Finnair att bolaget hade vidtagit alla rimliga åtgärder.
- 6 Tingsrätten fann att Finnair måste räkna med reparationsbehov på grund av konstruktions- och fabrikationsfel som är svåra att förutse vid användningen av en ny flygplanstyp som den här aktuella. Sådana fel utgör del av ett flygbolags normala verksamhet. Enbart det faktum att flygbolaget inte hade erhållit några anvisningar för den nya flygplanstypen från flygplanstillverkaren om hur det

skulle agera om ett sådant fel uppkom, medför inte att förekomsten var extraordinär. Tingsrätten biföll talan.

- 7 Finnair överklagade tingsrättens dom till hovrätten. Hovrätten slog fast att det var fråga om en oförutsedd brist i flygsäkerheten. Nämnda domstol fann att störningen inte utgjorde del av Finnairs normala verksamhet samt på grund av sin art eller sitt ursprung låg utanför bolagets faktiska kontroll, vilket innebar att det var fråga om en extraordinär omständighet. Hovrätten befriade Finnair från skyldigheten att utge kompensation till A på grund av flygförseeningen.
- 8 A överklagade till Högsta domstolen som meddelade prövningstillstånd. Vid Högsta domstolen har A vidhållit sitt krav på kompensation och Finnair har yrkat att överklagandet ska ogillas.

#### *Tillämpliga bestämmelser*

- 9 Enligt artikel 5.1 c i förordning nr 261/2004 erhåller passagerare, med förbehåll för vissa undantag, en rätt till kompensation enligt artikel 7 från det lufttrafikföretag som utför flygningen. I artikel 5.3 i förordningen föreskrivs följande: ”Lufttrafikföretaget som utför flygningen ska inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7, 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”.
- 10 Enligt EU-domstolens fasta praxis ska passagerare på flygningar som är försenade tre timmar eller mer jämföras med passagerare på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordningen (dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 69).
- 11 Begreppet ”extraordinära omständigheter” definieras inte i förordningen. I skäl 14 i förordningen anges att extraordinära omständigheter särskilt kan förekomma i händelse av politisk instabilitet, meteorologiska förhållanden som omöjliggör flygningen i fråga, säkerhetsrisker, oförutsedda brister i flygsäkerheten och strejker som påverkar verksamheten för det lufttrafikföretag som utför flygningen.

#### *Huruvida begäran om förhandsavgörande är nödvändig*

- 12 För att Högsta domstolen ska kunna meddela ett motiverat beslut i det pågående civilrättsliga målet krävs en tolkning av artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 som klargör villkoren för att ett dolt konstruktionsfel ska kunna betraktas som en extraordinär omständighet. I målet påpekas att även domstolar i andra EU-medlemsstater har meddelat domar om rätt till kompensation för flygförseeningen som orsakats av samma fel.
- 13 EU-domstolen har i flera domar behandlat frågan huruvida tekniska problem omfattas av extraordinära omständigheter. I sin dom i målet van der Lans (dom av

den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618) slog domstolen fast att eftersom det vid driften av flygplan oundvikligen uppstår tekniska problem, är det vanligt att lufttrafikföretagen i sin verksamhet konfronteras med sådana problem (punkt 37). Vissa tekniska problem kan emellertid anses utgöra extraordinära omständigheter. Detta skulle exempelvis vara fallet om tillverkaren av de flygplan som ingår i det berörda lufttrafikföretagets flotta, eller en behörig myndighet, tillkännager att dessa flygplan, som redan är i drift, är behäftade med ett dolt fabrikationsfel som påverkar flygsäkerheten (punkt 38). I målet van der Lans ansåg EU-domstolen att det var relevant att varken tillverkaren av de flygplan som ingår i det berörda lufttrafikföretagets flotta, eller en behörig myndighet, tillkännagett att inte bara just detta flygplan utan även andra flygplan som ingår i flottan är behäftade med ett dolt fabrikationsfel som påverkar flygsäkerheten (punkterna 39 och 40).

- 14 I sin senaste praxis (se, till exempel, dom av den 7 juli 2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 25) har EU-domstolen påpekat att det vid bedömningen av begreppet extraordinära omständigheter ska de händelser som har ett ”internt” ursprung skiljas från de händelser som är ”externa” i förhållande till det lufttrafikföretag som utför flygningen. Under detta begrepp faller så kallade ”externa” händelser som är en följd av dels lufttrafikföretagets verksamhet, dels yttre omständigheter, vilka är mer eller mindre frekventa i praktiken men som lufttrafikföretaget inte har kontroll över, eftersom dessa omständigheter beror på naturen eller en tredje parts handlande, såsom ett annat lufttrafikföretag eller en offentlig eller privat aktör som stör flyg- eller flygplatsverksamheten.
- 15 Vid bedömningen av det här aktuella fallet uppkommer frågan hur ovanstående rättspraxis ska tolkas när flygförseningen inledningsvis beror på ett fel som inträffade för första gången på det aktuella flygplanet, vilket varken upptäckts tidigare av flygplanstillverkaren eller av den berörda myndigheten. Däremot fastställde tillverkaren senare att det utgjorde ett dolt konstruktionsfel som hänförde sig till en helt ny flygplanstyp.
- 16 Högsta domstolen anser att det krävs ett klagörande huruvida ett tekniskt problem som det här aktuella, vilket uppkommit på ett nytt flygplan, ska anses utgöra en ”extern” eller en ”intern” händelse. Ska en händelse klassificeras som ”extern” endast av den anledningen att det efter att felet fastställts framkom att även andra flygplan av den aktuella flygplanstypen drabbats av samma dolda fel som påverkar flygsäkerheten. Är det tillräckligt att tillverkaren först i efterhand meddelar att felet utgör ett så kallat typfel för att det ska vara frågan om extraordinära omständigheter, eller ska uttrycket ”tredje parts handlande” snarare förstås som plötsliga flygförbud för särskilda flygplanstyper?
- 17 Om ett fel som det här aktuella inte anses utgöra en extraordinär omständighet enbart för att det efter fastställandet av det fel som medförde att flygningen blev inställd framkom att även andra flygplan av den aktuella flygplanstypen var behäftade med samma dolda fel, krävs det en prövning huruvida ett sådant fel som

inträffade på flygplanet och slutligen åtgärdades kan anses utgöra sådana omständigheter av andra skäl. Enligt EU-domstolens fasta praxis krävs det vid tekniska problem att extraordinära omständigheter utgör en sådan händelse som uppfyller två kumulativa villkor: För det första får händelsen till sin art eller sitt ursprung inte omfattas av det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet. För det andra ska den till sin art eller sitt ursprung ligga utanför dess faktiska kontroll (se, till exempel, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 23).

- 18 I domen van der Lans (punkterna 41 och 43) uppgav domstolen att ett motorfel som orsakats av att vissa flygplansdelar gått sönder i förtid är nära kopplat till ett flygplans mycket komplexa funktion, eftersom lufttrafikföretaget använder flygplanet under betingelser som ofta är svåra, ibland extrema. I ett sådant fall är utgångspunkten att förebyggandet av sådana motorfel eller reparationen som motorfelet förorsakat inte ligger 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. Exempelvis konstaterade EU-domstolen även i domen i målet Finnair att det inte utgör en exceptionell omständighet att vissa flygplansdelar går sönder i förtid, och till och med oväntat, eftersom detta i princip utgör en händelse som har nära samband med flygplanets funktion (se dom av den 12 mars 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 41).
- 19 Frågan är huruvida den tolkning för vilken redogörs ovan avseende situationen när vissa flygplansdelar gått sönder i förtid även är tillämplig på ett dolt fabriktions- eller konstruktionsfel såsom det här aktuella, vilket uppkom för första gången på en ny flygplanstyp och för vars åtgärdande det krävdes en uppdatering av programvaran. Felet i förevarande mål skiljer sig från de dolda fabriktions- eller konstruktionsfel (Technical Follow-up) som tillverkaren angav i det nämnda målet Finnair, genom att varken tillverkaren eller lufttrafikföretaget kände till orsaken till felet på den här aktuella flygplanstypen och hur det kunde åtgärdas vid den tidpunkt som flygningen ställdes in. Emellertid är det i överensstämmelse med den bevisning som ingetts i målet inte ovanligt att en ny flygplanstyp har dolda fel i början när den tas i bruk.

#### *Frågor som har hänskjutits för förhandsavgörande*

Högsta domstolen har efter att parterna getts tillfälle att ta ställning till innehållet i begäran om förhandsavgörande beslutat att förklara förfarandet vilande och hänskjuta följande frågor för förhandsavgörande till EU-domstolen:

**1. Kan ett lufttrafikföretag åberopa extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 enbart på grundval av att flygplanstillverkaren har meddelat att det förelåg ett dolt konstruktionsfel som påverkade flygsäkerheten och som berörde hela flygplanstypen, fastän detta meddelades först efter det att flygningen försenats eller ställts in?**

**2. Om den första frågan ska besvaras nekande och det ska bedömas huruvida omständigheterna uppkommit till följd av händelser som omfattas av det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som till sin art eller sitt ursprung inte ligger utanför dess faktiska kontroll, är EU-domstolens praxis beträffande brister på vissa tekniska delar som uppstår i för tid tillämplig i ett fall som det här aktuella, i vilket varken tillverkaren eller lufttrafikföretaget kände till vilket slags fel som påverkade den aktuella nya flygplanstypen och hur det kunde åtgärdas när flygningen ställdes in?**

Högsta domstolen kommer att avgöra målet när den har erhållit ett förhandsavgörande från EU-domstolen.

[...]

ARBETS  
DOKUMENT