

Sag C-385/23**Anmodning om præjudiciel afgørelse****Dato for indlevering:**

22. juni 2023

Forelæggende ret:

Korkein oikeus (Finland)

Afgørelse af:

22. juni 2023

Sagsøger:

Passager A

Sagsøgt:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS**KENDELSE**[...]
[...]

22. juni 2023

SAGSØGER: Passager A**SAGSØGT:** Finnair Oyj**GENSTAND:** Tvist om en kontrakt om levering af en tjenesteydelse**AFGØRELSE TRUFFET AF KORKEIN OIKEUS (ØVERSTE DOMSTOL)***Sagens genstand*

- 1 Sagen vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 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 (EUT L 46, s. 1). Det skal afgøres, om luftfartsselskabet er forpligtet til at betale passageren den standardkompensation, der er omhandlet i artikel 7 i forordning nr. 261/2004, eller om der forelå en usædvanlig omstændighed, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og som derfor medfører fritagelse for at betale kompensation som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3.

Relevante faktiske omstændigheder

- 2 Passager A havde reserveret en flyvning med Finnair Oyj den 25. marts 2016 fra Helsinki til Bangkok. Flyvningen skulle gennemføres med et Airbus A350-fly, som havde været i brug i 5½ måned. Ved påfyldningen af brændstoftanken skete der kort før afgang en forstyrrelse af flyets system for måling af brændstofmængden. Defekten blev anset for at være så væsentlig for flysikkerheden, at flyvningen med det pågældende fly blev aflyst, hvorefter flyvningen blev gennemført den 26. marts 2016 med et af selskabets erstatningsfly. Flyvningen ankom til bestemmelsesstedet med en forsinkelse på ca. 20 timer.
- 3 Den anvendte flytype var ny, og fejlen var ikke kendt før den pågældende begivenhed, hvor forstyrrelsen indtraf for første gang på verdensplan. Derfor havde hverken flyproducenten eller luftfartssikkerhedsmyndigheden anmeldt fejlen. Der blev straks indledt en efterforskning med henblik på at afklare årsagen til forstyrrelsen. Efter ca. en dag var fejlen afhjulpet, idet brændstoffet blev fjernet fra tanken, og brændstoftanken blev fyldt op igen; herefter var flyet igen flyvedygtigt. Flyproducentens senere undersøgelser viste, at den pågældende forstyrrelse i systemet for måling af brændstofmængden skyldtes en skjult konstruktionsfejl, der berørte hele flytypen.
- 4 Den omhandlede flytype fløj videre i flere måneder, inden en software-opdatering i februar 2017 endegyldigt fjernede fejlen. Siden er der ikke forekommet tilsvarende forstyrrelser i forbindelse med Airbus A350-fly.

Retsforhandlingernes forløb

- 5 Passager A anlagde søgsmål ved Käräjäoikeus (ret i første instans) mod Finnair Oyj med påstand om betaling af standardkompensation på 600 EUR i henhold til forordning nr. 261/2004. Finnair Oyj bestred dette søgsmål. Finnair Oyj gældende, at der var tale om en skjult konstruktionsfejl, som for luftfartsselskabet udgjorde en usædvanlig omstændighed som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3. Endvidere havde selskabet truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.
- 6 Käräjäoikeus (ret i første instans) var af den opfattelse, at Finnair Oyj burde have regnet med muligheden for, at selskabet ved indsættelsen af en ny flytype ville blive udsat for vanskeligt forudsigelige reparationsbehov som følge af

konstruktions- og fabrikationsfejl. Sådanne fejl er en del af et luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og den omstændighed, at flyproducenten ikke havde givet luftfartsselskabet anvisninger om, hvordan det skulle forholde sig i tilfælde af en sådan fejl, medfører ikke i sig selv, at begivenheden var usædvanlig. Käräjaoikeus (ret i første instans) gav medhold i søgsmålet.

- 7 Finnair Oyj iværksatte appel ved Hovioikeus (appeldomstol) til prøvelse af Käräjaoikeus' (ret i første instans) dom. Hovioikeus (appeldomstol) fastslog, at der var tale om en uventet flysikkerhedsmangel. Ifølge retten var forstyrrelsen ikke en del af Finnair Oyj's sædvanlige aktivitetsudøvelse, og den lå desuden som følge af sin karakter eller oprindelse uden for selskabets kontrol, således at der var tale om en usædvanlig omstændighed. Hovioikeus (appeldomstol) fastslog, at Finnair Oyj var fritaget fra forpligtelsen til at betale A kompensation for flyforsinkelsen.
- 8 Korkein oikeus (øverste domstol) har antaget A's appel til realitetsbehandling. A har for Korkein oikeus (øverste domstol) opretholdt sin påstand om betaling af kompensation, mens Finnair Oyj har nedlagt påstand om, at appellen forkastes.

Anvendelige forskrifter

- 9 I henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 skal passagerer med forbehold af bestemte undtagelser have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7. I henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, har et transporterende luftfartsselskab ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.
- 10 Ifølge Den Europæiske Unions Domstols faste praksis skal passagerer på flyvninger, som er tre timer eller mere forsinket, hvad angår den kompensationsret, der er fastsat i forordningens artikel 7, sidestilles med passagerer på aflyste flyvninger (dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 69).
- 11 Begrebet »usædvanlige omstændigheder« defineres ikke i forordningen. Det anføres i 14. betragtning til forordningen, at sådanne omstændigheder navnlig kan indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

Nødvendigheden af anmodningen om præjudiciel afgørelse

- 12 I den civile sag, der verserer for Korkein oikeus (øverste domstol), kræver afsigelsen af en begrundet afgørelse en fortolkning af artikel 5, stk. 3, i forordning

nr. 261/2004 angående de betingelser, hvorunder en skjult konstruktionsfejl kan anses for en usædvanlig omstændighed. Under sagen er der blevet henvist til, at også retter i andre medlemsstater i Den Europæiske Union har truffet afgørelser om krav om betaling af kompensation for flyforsinkelser forårsaget af den samme mangel.

- 13 Den Europæiske Unions Domstol har i flere afgørelser udtalt sig om det spørgsmål, om usædvanlige omstændigheder omfatter tekniske problemer. I van der Lans-dommen (dom af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618) fastslog Domstolen, at eftersom anvendelsen af luftfartøjer uundgåeligt er forbundet med forekomsten af tekniske fejl, må det konstateres, at luftfartsselskaberne almindeligvis under udøvelsen af deres aktiviteter støder på sådanne fejl (præmis 37). Visse tekniske fejl kan være omfattet af sådanne usædvanlige omstændigheder. Dette er f.eks. tilfældet, hvis den konstruktør, der har konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed afdækker, at luftfartøjerne, selv om de allerede er i drift, er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden (præmis 38). I van der Lans-sagen anså Domstolen det for relevant, at hverken den konstruktør, der havde konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed havde angivet, at ikke alene dette bestemte luftfartøj, men også andre af flådens luftfartøjer var behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirkede flysikkerheden (præmis 39 og 40).
- 14 I sin nyere praksis (jf. f.eks. dom af 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, præmis 25) har Domstolen bemærket, at der ved vurderingen af begrebet usædvanlige omstændigheder skal sondres mellem begivenheder, hvis oprindelse er »intern«, og dem, hvis oprindelse er »ekstern« for det transporterende luftfartsselskab. Under dette begreb – som sådanne »eksterne« begivenheder – henhører sådanne begivenheder, som følger af luftfartsselskabets aktivitet og af eksterne omstændigheder, som i praksis er mere eller mindre hyppige, men som luftfartsselskabet ikke har kontrol over, fordi deres oprindelse udspringer af en naturskabt faktisk omstændighed eller af handlinger foretaget af en tredjemand, såsom et andet luftfartsselskab eller en offentlig eller privat aktør, der griber ind i luftfarts- eller lufthavnsaktiviteten.
- 15 Ved bedømmelsen af den foreliggende sag opstår det spørgsmål, hvorledes den ovenstående retspraksis skal fortolkes, når flyforsinkelsen i første omgang skyldtes en fejl, som kun indtraf på det pågældende fly og ikke blev opdaget på forhånd af hverken flyproducenten eller den kompetente myndighed, men som senere af producenten blev konstateret at være en skjult konstruktionsfejl, som berørte hele den nye flytype.
- 16 Ifølge Korkein oikeus (øverste domstol) er der behov for fortolkning af, om et teknisk problem såsom det i den foreliggende sag omhandlede, som er indtruffet på et nyt fly, skal betragtes som en »ekstern« eller en »intern« begivenhed. Skal en begivenhed kun kvalificeres som »ekstern«, når det efter konstateringen af fejlen har vist sig, at også andre fly af den pågældende flytype var berørt af den

samme skjulte flysikkerhedsmangel? Er en efterfølgende melding fra producenten om, at fejlen er en såkaldt typefejl, derfor i sig selv tilstrækkelig til, at omstændighederne udgør usædvanlige omstændigheder, eller skal der ved udtrykket »handlinger foretaget af en tredjemand« snarere forstås f.eks. pludselige flyveforbud for bestemte flytyper?

- 17 Såfremt det forhold, at det efter konstateringen af den fejl, der forhindrede flyvningen, har vist sig, at også andre fly af den pågældende flytype var berørt af den samme skjulte fejl, i sig selv medfører, at en defekt som den her omhandlede ikke skal anses for en usædvanlig omstændighed, skal det vurderes, om en sådan fejl, der indtraf på et fly og efterfølgende blev afhjulpnet, kan være omfattet af sådanne omstændigheder af andre grunde. Ifølge Den Europæiske Unions Domstols faste praksis skal de usædvanlige omstændigheder i tilfælde af tekniske problemer vedrøre en begivenhed, der opfylder to kumulative betingelser: For det første må begivenheden ikke være en del af det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse. For det andet skal den ligge uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse (f.eks. dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 23).
- 18 Det anføres i van der Lans-dommen (præmis 41 og 43), at et maskinstop som følge af for tidligt funktionssvigt af visse af delene principielt er forbundet med flyets meget komplekse funktionsmåde, eftersom dette anvendes af luftfartsselskabet under ofte vanskelige og ekstreme forhold. I et sådant tilfælde lægges det til grund, at også forebyggelsen af et maskinstop eller den reparation, der følger heraf, ikke ligger uden for det berørte luftfartsselskabs faktiske kontrol, da det påhviler luftfartsselskabet at sikre, at de luftfartøjer, som selskabet anvender i forbindelse med sin erhvervsvirksomhed, er vedligeholdte og velfungerende. Tilsvarende blev det også i Finnair-dommen anført, at et for tidligt funktionssvigt – selv om det er uventet – af visse af delene på et luftfartøj ikke udgør en særlig omstændighed, eftersom det i princippet er uløseligt forbundet med fartøjets funktionsmåde (jf. dom af 12.3.2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, præmis 41).
- 19 Der opstår det spørgsmål, om den ovenfor anførte fortolkning af for tidligt funktionssvigt af visse dele også gælder for en skjult fabrikations- eller konstruktionsfejl som den her omhandlede, der først indtraf på en ny flytype, og hvis afhjælpning krævede en software-opdatering. Fejlen i den foreliggende sag adskiller sig fra den skjulte fabrikations- eller konstruktionsfejl (technical follow-up), der blev anmeldt af producenten i den nævnte Finnair-dom, eftersom hverken producenten eller luftfartsselskabet på tidspunktet for aflysningen af flyvningen vidste, hvad der var årsagen til fejlen på den her omhandlede nye flytype, og hvordan den kunne afhjælpes. På den anden side er det henset til de under sagen forelagte beviser ikke usædvanligt, at en ny flytype har skjulte mangler i den indledende fase af driften.

Præjudicielle spørgsmål

Korkein oikeus (øverste domstol) har, efter at have givet parterne mulighed for at udtale sig om indholdet af anmodningen om præjudiciel afgørelse, besluttet at udsætte sagen og forelægge Den Europæiske Unions Domstol følgende spørgsmål til præjudiciel afgørelse:

- 1. Kan et luftfartsselskab påberåbe sig usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, alene fordi flyproducenten meddelte, at der forelå en skjult konstruktionsfejl, som påvirkede flysikkerheden og berørte hele flytypen, selv om denne melding først blev givet efter forsinkelsen eller aflysningen af flyvningen?**
- 2. Såfremt det første spørgsmål besvares benægtende, og det skal prøves, om omstændighederne skyldtes begivenheder, der er en del af det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og på grund af deres karakter eller oprindelse ikke ligger uden for selskabets faktiske kontrol, finder Den Europæiske Unions Domstols praksis vedrørende for tidligt funktionssvigt af bestemte tekniske dele da anvendelse i en sag som den foreliggende, hvor hverken producenten eller luftfartsselskabet på tidspunktet for aflysningen af flyvningen vidste, hvilken type fejl den pågældende nye flytype var ramt af, og hvordan den kunne afhjælpes?**

Efter at have modtaget en præjudiciel afgørelse vil Korkein oikeus (øverste domstol) afsige dom i sagen.

[...]