Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Ottende Afdeling)

13. juni 2024*

»Præjudiciel forelæggelse – lufttransport – forordning (EF) nr. 261/2004 – artikel 5, stk. 3 – kompensation til luftfartspassagerer ved lange forsinkelser eller ved aflysning – fritagelse for forpligtelsen til at betale kompensation – usædvanlige omstændigheder – rimelige forebyggelsesforanstaltninger – tekniske svigt forårsaget af en skjult konstruktionsfejl – konstruktionsfejl ved en flymotor – luftfartsselskabets pligt til at råde over erstatningsfly«

I sag C-411/23,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Sąd Okręgowy w Warszawie (den regionale domstol i Warszawa, Polen) ved afgørelse af 26. maj 2023, indgået til Domstolen den 3. juli 2023, i sagen

D. S.A.

mod

P.SA,

har

DOMSTOLEN (Ottende Afdeling),

sammensat af afdelingsformanden, N. Piçarra, og dommerne N. Jääskinen og M. Gavalec (refererende dommer),

generaladvokat: L. Medina,

justitssekretær: A. Calot Escobar,

på grundlag af den skriftlige forhandling,

efter at der er afgivet indlæg af:

– D. S.A. ved adwokaci P. Gad, K. Puchalska og K. Żbikowska,

– P. SA ved adwokat E. Cieplak-Greszta,

– den polske regering ved B. Majczyna, som befuldmægtiget,

* Processprog: polsk.

– Europa-Kommissionen ved N. Yerrell og B. Sasinowska, som befuldmægtigede,

og idet Domstolen efter at have hørt generaladvokaten har besluttet, at sagen skal pådømmes uden forslag til afgørelse,

afsagt følgende

Dom

1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 5, stk. 3, i 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 (EUT 2004, L 46, s. 1).

2 Denne anmodning er indgivet i forbindelse med en tvist mellem D. S.A., tidligere P.[R] (herefter »appellanten i hovedsagen«), der er indtrådt i rettighederne for J.D., og P. S.A., som er et luftfartsselskab (herefter »det i hovedsagen omhandlede luftfartsselskab«), vedrørende sidstnævntes afslag på at yde kompensation til J.D., som er en luftfartspassager, hvis flyvning oplevede en lang forsinkelse ved ankomsten.

Retsforskrifter

3 1., 14. og 15. betragtning til forordning nr. 261/2004 har følgende ordlyd:

»(1) Handling fra [Det Europæiske Fællesskabs] side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

[...]

(14) Ligesom under [konventionen om indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, der blev indgået i Montreal den 28. maj 1999 og godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved Rådets afgørelse 2001/539/EF af 5. april 2001 (EFT 2001, L 194, s. 38)] bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig 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.

(15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.«

4 Denne forordnings artikel 5 med overskriften »Aflysning« bestemmer:

»1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

[...]

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre [...] de får meddelelse om aflysningen

[...]

3. Et transporterende luftfartsselskab har 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.

[...]«

5 Nævnte forordnings artikel 7 med overskriften »Kompensationsret« bestemmer i stk. 1:

»Når der henvises til denne artikel, modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km

b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km

c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

[...]«

Tvisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

6 Den 2. juli 2018 indgik J.D. en aftale om en lufttransporttjeneste med det i hovedsagen omhandlede luftfartsselskab vedrørende en flyvning fra Krakow (Polen) til Chicago (De Forenede Stater).

7 Forud herfor, i april 2018, havde producenten af motoren på det luftfartøj, hvormed denne flyvning skulle gennemføres, meddelt luftfartsselskabet en instruks og en attest, der viste en skjult konstruktionsfejl, som påvirkede højtrykskompressorfinnerne i motorer på luftfartøjer af samme model (herefter »konstruktionsfejlen ved motoren«), og som pålagde en række begrænsninger for anvendelsen af disse luftfartøjer. Nævnte luftfartsselskab har gjort gældende, at selskabet efter dette tidspunkt kontaktede flere forskellige luftfartsselskaber med henblik på at chartre yderligere luftfartøjer for at kunne afhjælpe, at der eventuelt fremkom en konstruktionsfejl ved motoren på luftfartøjer i dets flåde.

8 Den 28. juni 2018, dvs. fire dage inden den planlagte flyvning, indtraf en funktionsfejl ved motoren under en flyvning foretaget med det luftfartøj, hvormed den af J.D. reserverede flyvning skulle gennemføres. I overensstemmelse med anbefalingerne fra producenten af motoren foretog det i

hovedsagen omhandlede luftfartsselskab en hasteundersøgelse af den pågældende motor og identificerede en konstruktionsfejl ved denne. Efter at have konsulteret producenten af motoren blev den pågældende motor taget ud af drift, afmonteret og sendt til reparation på et vedligeholdelsescenter. Eftersom der ikke var nogen umiddelbart tilgængelig erstatningsmotor på grund af en verdensomspændende mangel på motorer, kunne den defekte motor først erstattes den 5. juli 2018, således at luftfartøjet igen ville kunne indsættes i driften den 7. juli samme år.

9 I denne forbindelse gennemførte luftfartsselskabet den flyvning, der var planlagt den 2. juli 2018, samme dag, dog ikke med det oprindeligt planlagte luftfartøj, men med et erstatningsfly, som var forsinket med mere end tre timer ved ankomsten i forhold til det oprindeligt fastsatte ankomsttidspunkt.

10 Den 18. juli 2018 afstod J.D. sin fordring, der skyldtes den lange forsinkelse ved luftfartøjets ankomst, til appellanten i hovedsagen.

11 Eftersom det i hovedsagen omhandlede luftfartsselskab nægtede at udbetale den kompensation på 600 EUR, som foreskrives i artikel 7, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004, med den begrundelse at den pågældende flyvnings forsinkede ankomst skyldtes, at der var opdaget en konstruktionsfejl ved fartøjets motor, og at selskabet havde truffet enhver mulig foranstaltning for at mindske alle ulemper med indvirkning på den planlagte flyvning, anlagde appellanten i hovedsagen den 29. marts 2019 sag ved Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (retten i første instans i Warszawa, Polen).

12 Ved afgørelse af 3. december 2021 fastslog denne ret i første instans, at den konstruktionsfejl ved motoren, som var blevet opdaget ved hasteundersøgelsen den 28. juni 2018, udgjorde en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og at det i hovedsagen omhandlede luftfartsselskab havde truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, med henblik på at skaffe et erstatningsfly til at gennemføre flyvningen.

13 Appellanten i hovedsagen har iværksat appel af denne afgørelse for Sąd Okręgowy w Warszawie (den regionale domstol i Warszawa, Polen), som er den forelæggende ret.

14 Selv om denne retsinstans tager udgangspunkt i forudsætningen om, at årsagen til forsinkelsen af den pågældende flyvning skyldes eksistensen af en konstruktionsfejl ved motoren, som blev opdaget under en hasteundersøgelse af det pågældende luftfartøj den 28. juni 2018, nærer nævnte retsinstans tvivl på to punkter.

15 For det første nærer den forelæggende ret tvivl om, hvorvidt den konstruktionsfejl ved motoren, som producenten af motoren havde afsløret over for det pågældende luftfartsselskab i april 2018 ved meddelelsen af en instruks og en attest, der pålagde en række begrænsninger i anvendelsen af luftfartøjet, kan henhøre under begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, som fortolket af Domstolen i dom af 22. december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), af 17. september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), og af 12. marts 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), selv om denne fejls opståen var blevet forudsigelig.

16 Den forelæggende ret nærer i denne henseende tvivl om, hvorvidt konstruktionsfejlen ved motoren nødvendigvis indtræder, eftersom undersøgelser af de forskellige fartøjer ikke havde afsløret revner i finnens base. Den forelæggende ret har desuden fremhævet den omstændighed, at producenten af motoren hverken havde anbefalet, at alle luftfartøjer øjeblikkeligt skulle tages ud af drift, eller anført, at disse fartøjer ikke kunne flyve.

17 I denne henseende har den forelæggende ret ligeledes anført, at luftfartsselskaberne skal overholde særligt strenge tekniske og administrative procedurer. Et luftfartsselskab kan således principielt ikke gøre gældende, at dette selskab ikke kan have kontrol over, om der opstår tekniske problemer, som påvirker luftfartfartøjerne, uanset årsagen hertil, eftersom selskabet skal følge alle egnede procedurer eller træffe alle nødvendige og mulige forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, med henblik på at hindre, at der indtræffer en begivenhed, som kan føre til, at en flyvning forsinkes eller aflyses.

18 I det foreliggende tilfælde er sådanne procedurer overholdt, og luftfartsselskabet fulgte anbefalingerne fra producenten af motoren ved at foretage undersøgelser i det anførte omfang og med den anførte hyppighed. Det kan således lægges til grund, at disse undersøgelser indgår i udøvelsen af luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Anvendelsen af disse procedurer indebærer imidlertid ikke, at luftfartsselskabet rent faktisk har kontrol over opdagelsen af skjulte konstruktionsfejl ved det pågældende luftfartøjs motor.

19 For det andet nærer den forelæggende ret tvivl om fortolkningen af begrebet »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, der må forventes af et luftfartsselskab, når dette selskab oplever, at »usædvanlige omstændigheder« indtræffer. I overensstemmelse med Domstolens praksis forholder det sig nemlig således, at eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder medfører adgang til en undtagelse, påhviler det desuden det luftfartsselskab, som ønsker at påberåbe sig en undtagelse, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af de i forhold til situationen passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor disse omstændigheder indtræffer, opfylder de betingelser, som det pågældende luftfartsselskab teknisk og økonomisk kan bære. Det kan ikke kræves, at nævnte luftfartsselskab giver samtykke til foranstaltninger, der ville være urimeligt belastende i lyset af dets kapacitet.

20 I denne forbindelse nærer den forelæggende ret i det væsentlige tvivl om det niveau af forebyggende »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, som kan forventes af et luftfartsselskab, når det er usikkert, om der opdages en skjult konstruktionsfejl, der påvirker et af selskabets fartøjer. Selv om den forelæggende ret nærer tvivl om, hvorvidt det som led i disse forebyggende »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, nærmere bestemt kan kræves, at dette luftfartsselskab erstatter motoren, inden konstruktionsfejlen faktisk opdages, eller at selskabet tager fartøjet ud af drift, indtil producenten af denne motor løser konstruktionsfejlen ved motoren, har denne ret ikke udelukket, at det kan forventes af nævnte luftfartsselskab, at det udarbejder en plan for at råde over en flåde af fartøjer »som reserve« med fuld besætning, der kan gennemføre de planlagte flyvninger, såfremt der indtræffer usædvanlige omstændigheder.

21 Endelig har den forelæggende ret anført, at det pågældende luftfartsselskab siden april 2018 kun havde kontaktet otte luftfartsselskaber med henblik på at chartre et erstatningsfly, hvilket var utilstrækkeligt ifølge appellanten i hovedsagen, som har gjort gældende, at det i hovedsagen omhandlede luftfartsselskab undlod at kontakte 18 andre luftfartsselskaber, herunder selskaber, som foretager *wet lease*, dvs. chartring af luftfartøjer med besætning. Appellanten i hovedsagen

har i øvrigt gjort gældende, at de skridt, som dette luftfartsselskab tog med henblik på at chartre et erstatningsfly, ophørte i september 2018, hvilket vidner om, at nævnte luftfartsselskab handlede for sent i forhold til den mulige indtræden af en konstruktionsfejl ved motoren på et af selskabets fartøjer.

22 På denne baggrund har Sąd Okręgowy w Warszawie (den regionale domstol i Warszawa) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende 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 [forordning nr. 261/2004], 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 [forordning nr. 261/2004], kan et luftfartsselskab således – inden for rammerne af »alle [...] forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« som omhandlet i 14. betragtning [til] og artikel 5, stk. 3, i [denne forordning], 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 [...] 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?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første spørgsmål

23 Med det første spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at opdagelsen af en skjult konstruktionsfejl ved motoren på det luftfartøj, som skal gennemføre en flyvning, henhører under begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse, selv om producenten af motoren flere måneder før den pågældende flyvning havde meddelt luftfartsselskabet, at der fandtes en fejl af denne type.

24 Det skal indledningsvis bemærkes, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af retten til kompensation, og de kan således påberåbe sig kompensationsretten i denne forordnings artikel 7, når de som følge af en forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt var planlagt af luftfartsselskabet (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, EU:C:2009:716, præmis 69).

25 Den fremgår af nævnte forordnings artikel 5, stk. 3, sammenholdt med 14. og 15. betragtning hertil, at denne forordning fritager luftfartsselskabet for dets kompensationsforpligtelse, hvis dette selskab kan godtgøre, at en aflysning eller en lang forsinkelse ved ankomsten skyldes »usædvanlige omstændigheder«, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at selskabet i tilfælde, hvor en sådan omstændighed opstår, har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale eller materiel og alle de økonomiske midler, som det rådede

over, med henblik på at undgå, at dette førte til aflysning eller lang forsinkelse af den pågældende flyafgang (jf. i denne retning dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 22 og den deri nævnte retspraksis).

26 Eftersom denne artikel 5, stk. 3, udgør en undtagelse til princippet om, at passagerer har krav på kompensation, og under hensyntagen til formålet med forordning nr. 261/2004, der, som det fremgår af første betragtning hertil, er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, skal begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i nævnte artikel 5, stk. 3, fortolkes strengt (jf. i denne retning dom af 17.4.2018, Krüsemann m.fl., C-195/17, C-197/17 – C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 – C-286/17 og C-290/17 – C-292/17, EU:C:2018:258, præmis 36 og den deri nævnte retspraksis).

27 Det skal i denne henseende bemærkes, at begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 betegner begivenheder, som på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, idet disse to betingelser er kumulative, og spørgsmålet om, hvorvidt de er blevet overholdt, skal bedømmes fra sag til sag (jf. i denne retning dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 23 og den deri nævnte retspraksis).

28 Medmindre de tekniske fejl opfylder de to kumulative betingelser, der er nævnt i den foregående præmis, kan de således ikke i sig selv udgøre »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 25, og af 12.3.2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, præmis 39).

29 Det er i denne sammenhæng, at det skal vurderes, om opdagelsen af en konstruktionsfejl af motoren på et luftfartøj, som medfører en lang forsinkelse ved luftfartøjets ankomst, selv om producenten af motoren flere måneder inden denne flyvning havde underrettet luftfartsselskabet om denne type fejl, kan udgøre en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

30 Det skal for det første fastlægges, om en skjult konstruktionsfejl, der har de kendetegn, som er nævnt i ovenstående præmis, efter sin karakter og oprindelse kan udgøre en begivenhed, der ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.

31 Domstolen har i denne henseende fastslået, at det som følge af de særlige omstændigheder, som lufttransport udføres under, og henset til luftfartøjers høje teknologiske niveau, der uundgåeligt er forbundet med forekomsten af tekniske fejl, maskinstop eller for tidligt og uventet funktionssvigt af visse dele af et luftfartøj, er normalt, at luftfartsselskaberne som led i deres aktiviteter oplever sådanne problemer (jf. i denne retning dom af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 22 og den deri nævnte retspraksis).

32 Det følger heraf, at løsningen af et teknisk problem, der skyldes maskinstop, manglende vedligeholdelse af et luftfartøj eller endda for tidligt og uventet funktionssvigt af visse dele af et luftfartøj anses for at være et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 25, af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 41 og 42, og af 12.3.2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, præmis 41).

33 Et teknisk svigt, med hensyn til hvilket den konstruktør, der har konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed har afdækket, at luftfartøjerne, efter at de sat i drift, er behæftet med en skjult konstruktionsfejl, der påvirker flysikkerheden, er imidlertid ikke et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og kan dermed henhøre under begrebet »usædvanlige omstændigheder« (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 26, og af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 38).

34 I det foreliggende tilfælde står det fast, således som det fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at det luftfartøj, som oprindeligt skulle varetage den forsinkede flyvning, var behæftet med en skjult konstruktionsfejl vedrørende alle motorer af samme type, som påvirkede flysikkerheden, hvilken fejl producenten af motoren havde afsløret nogle måneder inden, at den blev opdaget på det pågældende luftfartøj. I overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i den foregående præmis, er en sådan begivenhed ikke et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.

35 For det andet skal det vurderes, om opdagelsen af en skjult konstruktionsfejl på en motor, som har de kendetegn, der er nævnt i nærværende doms præmis 29, skal anses for at udgøre en begivenhed, som ligger helt uden for det pågældende luftfartsselskabs faktiske kontrol, dvs. som en begivenhed, hvorover luftfartsselskabet ikke har nogen kontrol (jf. i denne retning dom af 23.3.2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, præmis 36).

36 Principielt ligger et teknisk svigt eller maskinstop ganske vist ikke uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, eftersom forebyggelsen eller reparationen af sådanne svigt og maskinstop indgår i luftfartsselskabets opgave med at sikre, at det luftfartøj, som selskabet anvender i forbindelse med sin erhvervsvirksomhed, er vedligeholdt og velfungerende (dom af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, præmis 43). Det forholder sig imidlertid anderledes, når der foreligger en skjult konstruktionsfejl ved et luftfartøj.

37 Selv om det påhviler luftfartsselskabet at sikre, at det luftfartøj, som dette luftfartsselskab anvender i forbindelse med sin erhvervsvirksomhed, er vedligeholdt og velfungerende, kan det, såfremt en skjult konstruktionsfejl først afsløres af konstruktøren af det pågældende luftfartøj, producenten af motoren eller endda af den kompetente myndighed efter ibrugtagningen af dette luftfartøj, være tvivlsomt, om nævnte luftfartsselskab faktisk har kompetence til at identificere og afhjælpe denne fejl, hvorfor dette selskab ikke kan anses for at udøve en kontrol med, at en sådan fejl indtræffer.

38 Det fremgår desuden af Domstolens praksis vedrørende begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at begivenheder, hvis oprindelse er »intern«, skal adskilles fra dem, hvis oprindelse er »ekstern« for luftfartsselskabet, idet alene de sidstnævnte kan ligge uden for dette luftfartsselskabs faktiske kontrol. Begivenheder, der følger af luftfartsselskabets aktiviteter og eksterne omstændigheder, som i praksis er mere eller mindre hyppige, men som luftfartsselskabet ikke har kontrol over, fordi deres oprindelse ligger hos en tredjemand, såsom et andet luftfartsselskab eller en anden offentlig eller privat aktør, der griber ind i luftfarts- eller lufthavnsaktiviteten, henhører under begrebet »begivenheder af ekstern oprindelse« (dom af 7.7.2022, SATA International – Azores Airlines (Fejl i brændstofforsyningssystem), C-308/21, EU:C:2022:533, præmis 25 og den deri nævnte retspraksis).

39 I det foreliggende tilfælde skal det derfor afgøres, om det forhold, at producenten af motoren forud for den pågældende forsinkede flyvning har påpeget eller anerkendt en skjult konstruktionsfejl ved motoren på et luftfartøj, der kan påvirke flysikkerheden, kan udgøre forhold hos tredjemand, der griber ind i luftfartsselskabets luftfartsaktiviteter, og dermed kan udgøre en begivenhed af ekstern oprindelse.

40 Det skal i denne henseende præciseres, at det ikke fremgår af den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 33 og 38, at Domstolen har gjort kvalificeringen af en skjult konstruktionsfejl som »usædvanlige omstændigheder« betinget af, at konstruktøren af luftfartøjet, producenten af motoren eller den kompetente myndighed afslørede denne fejl allerede inden det af nævnte fejl forårsagede tekniske svigt. Det tidspunkt, hvor forbindelsen mellem det tekniske svigt og den skjulte konstruktionsfejl afsløres af konstruktøren af luftfartøjet, producenten af motoren eller den kompetente myndighed, er således uden betydning, eftersom den skjulte konstruktionsfejl fandtes på tidspunktet for aflysningen eller den lange forsinkelse af flyvningen, og luftfartsselskabet ikke havde noget kontrolmiddel til at afhjælpe denne.

41 Den omstændighed, at en situation som den i hovedsagen omhandlede kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, stemmer overens med det med denne forordning forfulgte formål om at sikre et højt beskyttelsesniveau for luftfartspassagerer, således som det er anført i første betragtning hertil. Dette formål indebærer nemlig, at luftfartsselskaberne ikke skal gives incitament til at afholde sig fra at træffe alle de forholdsregler, som en sådan begivenhed kræver, og prioritere vedligeholdelse og punktlig afvikling af deres flyvninger frem for flysikkerheden (jf. analogt dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 25, og af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 28).

42 Henset til det ovenstående skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at opdagelsen af en skjult konstruktionsfejl ved motoren på det luftfartøj, som skal gennemføre en flyvning, henhører under begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse, selv om producenten af motoren flere måneder før den pågældende flyvning havde meddelt luftfartsselskabet, at der fandtes en fejl af denne type.

Det andet spørgsmål

43 Med det andet spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et luftfartsselskab som led i »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, som dette luftfartsselskab skal træffe for at undgå, at en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse indtræffer, og denne omstændigheds følger, såsom opdagelsen af en skjult konstruktionsfejl ved en motor på et af luftfartsselskabets luftfartøjer, skal træffe en forebyggende foranstaltning, som består i at have en flåde af erstatningsfly som reserve.

44 Som bemærket i nærværende doms præmis 25 er luftfartsselskabet, såfremt der indtræffer en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, kun fritaget for forpligtelsen til at betale kompensation til passagererne i medfør af denne forordnings artikel 7, hvis dette luftfartsselskab kan bevise, at det har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, dvs. foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor disse »usædvanlige omstændigheder« indtræffer, bl.a. opfylder de betingelser, som det pågældende luftfartsselskab

teknisk og økonomisk kan bære (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 40, og af 4.4.2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, præmis 31).

45 Dette luftfartsselskab skal godtgøre, at selv hvis det havde anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som det rådede over, åbenbart ikke – uden at dette ville være urimeligt belastende i lyset af selskabets kapacitet på det pågældende tidspunkt – kunne undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som det stod over for, førte til en aflysning eller lang forsinkelse af flyvningen (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 41, og af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 29).

46 Domstolen har således lagt sig fast på en smidig og konkret forståelse af begrebet »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, hvorved det tilkommer den nationale ret at bedømme, om luftfartsselskabet i et konkret tilfælde kan anses for at have truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, dvs. foranstaltninger, som dette luftfartsselskab teknisk og økonomisk kunne bære på det tidspunkt, hvor disse usædvanlige omstændigheder indtraf (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 42, af 12.5.2011, Eglītis og Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, præmis 30, og af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, præmis 30).

47 Det følger heraf, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 ikke kan fortolkes således, at denne bestemmelse generelt og uden forskel pålægger et luftfartsselskab som led i de i bestemmelsen omhandlede »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, at vedtage en given forebyggelsesforanstaltning, såsom den foranstaltning, der består i, at dette luftfartsselskab med henblik på at undgå, at usædvanlige omstændigheder og følgerne heraf indtræffer, opretholder en reserveflåde af erstatningsfly samt tilsvarende besætning, når nævnte luftfartsselskab oplyses om en konstruktionsfejl ved motoren, som producenten af motoren har afsløret.

48 Når dette er sagt, påhviler det den forelæggende ret med henblik på at vurdere, om luftfartsselskabet har truffet »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, at foretage en samlet vurdering, idet den tager hensyn til dels alle de foranstaltninger, som luftfartsselskabet har truffet, efter at dette luftfartsselskab fik kendskab til en konstruktionsfejl ved motoren, som producenten af denne motor afslørede, i lyset af alle de foranstaltninger, som nævnte luftfartsselskab kunne træffe for at beskytte sig mod, at en sådan usædvanlig omstændighed indtræffer på et af selskabets luftfartøjer, dels de skridt, som dette luftfartsselskab har taget efter opdagelsen af denne fejl ved en motor på det pågældende luftfartøj, for at undgå en aflysning eller lang forsinkelse af den pågældende flyvning.

49 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at den omstændighed, at et luftfartsselskab har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse af luftfartøjer, ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at godtgøre, at dette luftfartsselskab har truffet »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, som omhandlet i denne bestemmelse (jf. i denne retning dom af 22.12.2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 43).

50 Det tilkommer i denne forbindelse den forelæggende ret under hensyntagen til luftfartsselskabets finansielle, materielle og menneskelige ressourcer at vurdere, om dette luftfartsselskab kunne chartre luftfartøjer til forstærkning efter de forskellige foreliggende metoder, dvs. *dry lease*/*wet lease*, eller om dette luftfartsselskab, henset til de samme ressourcer, som forebyggelse kunne erstatte motoren som led i en reparationsplan eller tage luftfartøjet ud af drift, indtil motoren var

blevet repareret eller erstattet af producenten. Med henblik herpå skal nævnte retsinstans tage hensyn til det lille udbud af erstatningsmotorer i forbindelse med den verdensomspændende mangel på motorer samt den nødvendige tid til montering af en ny motor at regne fra tidspunktet for udslaget af konstruktionsfejlen.

51 Endelig skal det som led i denne samlede analyse ligeledes bemærkes, at der principielt ikke er noget til hinder for, at et luftfartsselskab, som oplyses om en konstruktionsfejl ved motoren, og det eventuelle udslag heraf på et af de luftfartøjer, som dette luftfartsselskab driver, som forebyggelsesforanstaltning skal have en flåde af erstatningsfly i reserve med tilsvarende besætning, hvis det teknisk, økonomisk og menneskeligt er muligt for nævnte luftfartsselskab at bære denne foranstaltning, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at vurdere.

52 Det er derimod udelukket blandt de »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, som kan forventes af et luftfartsselskab, at medregne den foranstaltning, som D. har foreslået i sine skriftlige bemærkninger, og som består i at pålægge et luftfartsselskab automatisk at tilpasse størrelsen på sit rutenetværk efter sin operationelle kapacitet. En sådan foranstaltning kan under planlægningen af flyvninger nemlig bestå i aflysning eller lang forsinkelse af talrige flyvninger som følge af en konstruktionsfejls hypotetiske indtræden, hvilket kan kræve, at luftfartsselskabet giver samtykke til foranstaltninger, der ville være urimeligt belastende i lyset af dets kapacitet.

53 Henset til ovenstående betragtninger skal det andet spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et luftfartsselskab som led i »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, som dette luftfartsselskab skal træffe for at undgå, at en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse indtræffer, og denne omstændigheds følger, såsom opdagelsen af en skjult konstruktionsfejl ved en motor på et af luftfartsselskabets luftfartøjer, skal træffe en forebyggende foranstaltning, som består i at have en flåde af erstatningsfly som reserve, forudsat at denne foranstaltning var teknisk og økonomisk gennemførlig i lyset af luftfartsselskabets kapacitet på det relevante tidspunkt.

Sagsomkostninger

54 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Ottende Afdeling) for ret:

1) Artikel 5, stk. 3, i 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

skal fortolkes således, at

opdagelsen af en skjult konstruktionsfejl ved motoren på det luftfartøj, som skal gennemføre en flyvning, henhører under begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse, selv om producenten af motoren flere måneder før den

pågældende flyvning havde meddelt luftfartsselskabet, at der fandtes en fejl af denne type.

2) Artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004

skal fortolkes således, at

et luftfartsselskab som led i »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, som dette luftfartsselskab skal træffe for at undgå, at en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse indtræffer, og denne omstændigheds følger, såsom opdagelsen af en skjult konstruktionsfejl ved en motor på et af luftfartsselskabets luftfartøjer, skal træffe en forebyggende foranstaltning, som består i at have en flåde af erstatningsfly som reserve, forudsat at denne foranstaltning var teknisk og økonomisk gennemførlig i lyset af luftfartsselskabets kapacitet på det relevante tidspunkt.

Underskrifter