Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (åttonde avdelningen)

den 13 juni 2024*

”Begäran om förhandsavgörande – Luftfart – Förordning (EG) nr 261/2004 – Artikel 5.3 – Kompensation till passagerare vid kraftigt försenade eller inställda flygningar – Undantag från skyldigheten att betala kompensation – Extraordinära omständigheter – Rimliga förebyggande åtgärder – Tekniska fel som orsakats av ett dolt konstruktionsfel – Konstruktionsfel i en flygplansmotor – Lufttrafikföretagets skyldighet att se till att förfoga över ersättningsflygplan”

I mål C-411/23,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Sąd Okręgowy w Warszawie (Regiondomstolen i Warszawa, Polen) genom beslut av den 26 maj 2023, som inkom till domstolen den 3 juli 2023, i målet

D. S.A.

mot

P. SA,

meddelar

DOMSTOLEN (åttonde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden N. Piçarra samt domarna N. Jääskinen och M. Gavalec (referent),

generaladvokat: L. Medina,

justitiesekreterare: A. Calot Escobar,

efter det skriftliga förfarandet,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

– D. SA, genom P. Gad, K. Puchalska och K. Żbikowska, adwokaci,

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

– Polens regering, genom B. Majczyna, i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: polska.

– Europeiska kommissionen, genom N. Yerrell och B. Sasinowska, båda i egenskap av ombud,

med hänsyn till beslutet, efter att ha hört generaladvokaten, att avgöra målet utan förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Begäran om förhandsavgörande avser tolkningen av artikel 5.3 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 (EUT L 46, 2004, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål där D. SA, tidigare P. [R] är klaganden (nedan kallad klaganden i det nationella målet). D. SA har förvärvat de aktuella rättigheterna från J.D., som är en passagerare vars flygning var kraftigt försenad vid ankomsten till bestämmelseorten. Motparten är P. SA, som är ett lufttrafikföretag (nedan kallat lufttrafikföretaget i det nationella målet). Målet rör detta företags beslut att inte betala kompensation till J.D.

Tillämpliga bestämmelser

3 I skälen 1, 14 och 15 i förordning nr 261/2004 anges följande:

”(1) [Europeiska gemenskapens] verksamhet på lufttrafikområdet bör bland annat syfta till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Dessutom bör full hänsyn tas till de allmänna konsumentskyddskraven.

…

(14) Liksom i [konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, som ingicks i Montreal den 28 maj 1999 och godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets beslut 2001/539/EG av den 5 april 2001 (EGT L 194, 2001, s. 38)] bör skyldigheterna för det lufttrafikföretag som utför flygningen vara helt eller delvis begränsade i sådana fall där en händelse har orsakats av extraordinära omständigheter som inte kunde ha undvikits även om alla rimliga åtgärder vidtagits. Sådana omständigheter kan särskilt 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.

(15) Extraordinära omständigheter bör anses föreligga då ett flygledningsbeslut avseende ett visst flygplan en viss dag medför att en eller flera flygningar med detta plan kraftigt försenas, uppskjuts till nästa dag eller inställs, även om alla rimliga åtgärder vidtagits av det berörda lufttrafikföretaget för att undvika försening eller inställd flygning.”

4 I artikel 5 i förordningen, med rubriken ”Inställd flygning”, föreskrivs följande:

”1. Vid inställd flygning skall de berörda passagerarna

…

c) ha rätt till kompensation i enlighet med artikel 7 av det lufttrafikföretag som utför flygningen såvida inte [de underrättas om att flygningen är inställd]

…

3. Lufttrafikföretaget som utför flygningen skall 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.

…”

5 Artikel 7 i nämnda förordning har rubriken ”Rätt till kompensation”.

”Vid hänvisning till denna artikel skall passagerare få kompensation som uppgår till

a) 250 euro för alla flygningar på högst 1500 kilometer,

b) 400 euro för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer, och för alla övriga flygningar på mellan 1500 och 3500 kilometer,

c) 600 euro för alla flygningar som inte omfattas av a och b.

…”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

6 Den 2 juli 2018 ingick J.D. ett avtal med lufttrafikföretaget i det nationella målet om en lufttransporttjänst avseende en flygning mellan Kraków (Polen) och Chicago (Förenta staterna).

7 Tillverkaren av den motor som det flygplan som var avsett att användas för att genomföra flygningen var utrustad med hade tidigare, i april 2018, meddelat lufttrafikföretaget att det förelåg ett dolt konstruktionsfel (nedan kallat motorkonstruktionsfelet) som påverkade kompressorbladen på de motorer som används i flygplan av samma modell som det berörda flygplanet och att detta hade medfört att det införts en rad restriktioner för användningen av dessa flygplan. Lufttrafikföretaget hävdade att det allt sedan dess, vid flera tillfällen, hade kontaktat olika transportföretag för att chartra ytterligare flygplan för att kunna hantera situationen att detta motorkonstruktionsfel eventuellt skulle påverka något av flygplanen i dess flygplansflotta.

8 Den 28 juni 2018, det vill säga fyra dagar före den planerade flygningen, inträffade ett fel i motorn under en flygning med det flygplan som var tänkt att användas för den flygning som senare bokades av J.D. I enlighet med motortillverkarens rekommendationer genomförde lufttrafikföretaget i det nationella målet en nödinspektion av motorn, under vilken det identifierade ett motorkonstruktionsfel. Efter samråd med motortillverkaren togs den berörda motorn ur bruk, demonterades och skickades iväg för reparation på en underhållsbas. Eftersom det inte fanns någon omedelbart tillgänglig reservmotor på grund av en världsomspännande brist på motorer, kunde den defekta motorn inte bytas ut förrän den 5 juli 2018, vilket innebar att flygplanet återtogs i bruk först den 7 juli samma år.

9 Lufttrafikföretaget utförde den planerade flygningen den 2 juli 2018 på den angivna dagen, men inte med det flygplan som hade angetts i bokningen samma dag, utan med ett ersättningsflygplan. Detta ersättningsflygplan anlände till bestämmelseorten med en försening på mer än tre timmar i förhållande till den ursprungliga tidtabellsenliga ankomsttiden.

10 Den 18 juli 2018 överlät J.D. den fordran som vederbörande hade med anledning av den försenade flygningen till klaganden i det nationella målet.

11 Med anledning av att lufttrafikföretaget i det nationella målet vägrade att betala kompensation på 600 euro enligt artikel 7.1 c i förordning nr 261/2004, med motiveringen att den försenade ankomsten för den berörda flygningen berodde på att konstruktionsfelet i flygplanets motor hade upptäckts och att lufttrafikföretaget hade vidtagits alla tänkbara åtgärder för att minimera förseningar i den planerade flygningen, väckte klaganden talan vid Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Distriktsdomstolen i Warszawa, Polen) den 29 mars 2019.

12 Genom beslut av den 3 december 2021 slog denna förstainstansdomstol fast att det motorkonstruktionsfel som hade upptäckts vid nödinspektionen den 28 juni 2018 utgjorde en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, och att lufttrafikföretaget i det nationella målet hade vidtagit alla rimliga åtgärder för att få fram ett ersättningsflygplan för att genomföra flygningen.

13 Klaganden i det nationella målet överklagade detta avgörande till Sąd Okręgowy w Warszawie (Regionala domstolen i Warszawa, Polen), som är den hänskjutande domstolen.

14 Även om den hänskjutande domstolen utgår från premissen att orsaken till den aktuella flygningens försening var att det berörda flygplanets motor var behäftad med ett konstruktionsfel, vilket upptäcktes den 28 juni 2018 vid en nödinspektion av detta flygplan, hyser den tvivel av två slag.

15 Den hänskjutande domstolen vill för det första få klarhet i huruvida det motorkonstruktionsfel som motortillverkaren hade underrättat det berörda lufttrafikföretaget om i april 2018 genom ett meddelande, i vilket det föreskrevs en rad restriktioner för användningen av flygplanet, kan omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, såsom den tolkats av EU-domstolen i dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), dom av den 17 september 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), och dom av den 12 mars 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), även när detta fel har uppdagats.

16 I detta avseende hyser den hänskjutande domstolen tvivel huruvida motorkonstruktionsfelet nödvändigtvis måste anses ha uppstått, eftersom de inspektioner som hade utförts på de olika flygplanen inte hade påvisat att kompressorbladen var spruckna. Den hänskjutande domstolen har även understrukit att motortillverkaren varken hade rekommenderat att samtliga flygplan omedelbart skulle tas ur bruk eller angett att de inte kunde användas för flygningar.

17 Den hänskjutande domstolen har i detta sammanhang även påpekat att lufttrafikföretagen måste iaktta särskilt stränga tekniska och administrativa förfaranden. Ett lufttrafikföretag kan således i princip inte göra gällande att det inte har någon som helst kontroll över uppkomsten av tekniska problem som påverkar flygplanen, oavsett orsaken till detta, eftersom företaget måste följa alla lämpliga förfaranden eller vidta alla nödvändiga, möjliga och rimliga åtgärder för att förhindra att en händelse inträffar som kan leda till att flygningen försenas eller ställs in.

18 I förevarande fall har sådana förfaranden genomförts och lufttrafikföretaget följde motortillverkarens rekommendationer genom att utföra inspektionerna i den omfattning och med den frekvens som hade angetts. Det skulle således kunna hävdas att dessa inspektioner ingår i transportörens normala verksamhet. Tillämpningen av dessa förfaranden innebär dock inte att lufttrafikföretaget hade faktisk kontroll över upptäckten av det dolda konstruktionsfel som det berörda flygplanets motor var behäftad med.

19 För det andra vill den hänskjutande domstolen få klarhet i hur begreppet ”alla rimliga åtgärder”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, som ett lufttrafikföretag kan förväntas vidta när det ställs inför ”extraordinära omständigheter”, ska tolkas. Enligt domstolens praxis ankommer det nämligen fortfarande på det lufttrafikföretag som avser att åberopa extraordinära omständigheter att visa att det, i alla händelser, inte hade varit möjligt att undvika att dessa omständigheter inträffade genom att vidta åtgärder anpassade efter den aktuella situationen, det vill säga åtgärder som motsvarar de krav som i tekniskt och ekonomiskt hänseende kunde ställas på det då dessa omständigheter inträffade. Det kan inte krävas att lufttrafikföretaget gör orimliga uppoffringar med hänsyn till dess kapacitet.

20 Den hänskjutande domstolen vill i detta sammanhang få klarhet i vilken nivå av ”rimliga åtgärder” av förebyggande karaktär som kan förväntas vidtas av ett lufttrafikföretag i en situation där det fortfarande är osäkert huruvida det föreligger ett dolt konstruktionsfel som påverkar ett av lufttrafikföretagets flygplan. Närmare bestämt är den hänskjutande domstolen osäker på huruvida det är möjligt att kräva att lufttrafikföretaget, som en av dessa ”rimliga åtgärder” av förebyggande karaktär, ska byta ut motorn innan konstruktionsfelet faktiskt har upptäckts eller att det ska ta flygplanet ur bruk till dess att motortillverkaren har åtgärdat motorkonstruktionsfelet, men den utesluter inte att lufttrafikföretaget kan förväntas upprätta en plan för att förfoga över en flygplansflotta ”i reserv” med fullständig besättning som kan genomföra de planerade flygningarna, om extraordinära omständigheter inträffar.

21 Slutligen har den hänskjutande domstolen angett att det berörda lufttrafikföretaget sedan april 2018 endast hade kontaktat åtta lufttrafikföretag för att chartra ett ersättningsflygplan, vilket enligt klaganden i det nationella målet är otillräckligt. Klaganden har gjort gällande att lufttrafikföretaget i det nationella målet har underlåtit att kontakta 18 andra lufttrafikföretag, däribland företag som erbjuder *wet lease*, det vill säga att flygplan chartras med besättning. Klaganden i det nationella målet har dessutom påpekat att de åtgärder som lufttrafikföretaget vidtog för att chartra ett ersättningsflygplan i september 2018 visar att nämnda företag dröjde med att reagera på att det troligen skulle uppdagas ett konstruktionsfel som påverkade motorn på ett av dess flygplan.

22 Under dessa omständigheter beslutade Sąd Okręgowy w Warszawie (Regionala domstolen i Warszawa) att förklara målet vilande och hänskjuta följande frågor till EU-domstolen för förhandsavgörande:

”1) Utgör ett konstruktionsfel i en flygplansmotor, vilket tillverkaren har upplyst om, en ’extraordinär omständighet’ och omfattas det av begreppet ’förutsedda brister’, i den mening som avses i skälen 14 och 15 i [förordning nr 261/2004], 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 [förordning nr 261/2004], åsyftar begreppet ’alla rimliga åtgärder’ i skäl 14 och i artikel 5.3 i samma förordning 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 nämnda förordning, för att befrias från skyldigheten att betala den ersättning som föreskrivs i artiklarna 5.1 c och 7.1 i samma förordning?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Den första frågan

23 Den hänskjutande domstolen har ställt den första frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att upptäckten av ett dolt konstruktionsfel i motorn på ett flygplan som ska användas vid en flygning omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, även när motortillverkaren flera månader före den berörda flygningen informerat lufttrafikföretaget om att det förelåg ett sådant fel.

24 Det ska inledningsvis erinras om att passagerare på försenade flygningar kan likställas med passagerare på inställda flygningar när det gäller tillämpningen av rätten till kompensation och att de således kan åberopa rätten till kompensation enligt artikel 7 i förordningen om de, till följd av en försenad flygning, drabbas av tidsspillan som uppgår till tre timmar eller mer, det vill säga om de når sin slutliga bestämmelseort tre timmar eller mer efter den ankomsttid som ursprungligen hade angetts av lufttrafikföretaget (se, för ett liknande resonemang, dom av den 19 november 2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 69).

25 Enligt artikel 5.3 i nämnda förordning, jämförd med skälen 14 och 15 i densamma, undantas lufttrafikföretaget från kompensationsskyldigheten om det kan visa att den inställda flygningen eller den kraftiga försenade ankomsten till bestämmelseorten beror på ”extraordinära omständigheter” som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits och, om en sådan omständighet skulle inträffa, visa att det har vidtagit åtgärder som är anpassade efter situationen och har använt alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt alla tillgängliga ekonomiska resurser för att undvika att den berörda flygningen ställs in (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 22 och där angiven rättspraxis).

26 Denna artikel 5.3 utgör ett undantag från principen om passagerares rätt till kompensation. Vidare ska hänsyn tas till det mål som eftersträvas med förordning nr 261/2004, vilket, såsom framgår av skäl 1 i samma förordning, är att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna. Begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i nämnda artikel 5.3, ska således tolkas restriktivt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 17 april 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 och C-290/17–C-292/17, EU:C:2018:258, punkt 36 och där angiven rättspraxis).

27 I detta sammanhang bör det erinras om att begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, avser händelser som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger

utanför dess faktiska kontroll. Dessa båda villkor är kumulativa och frågan huruvida de är uppfyllda ska bedömas från fall till fall (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 23 och där angiven rättspraxis).

28 Om de tekniska felen inte uppfyller de två kumulativa villkor som det erinrats om i föregående punkt, utgör de således inte i sig ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 25, och dom av den 12 mars 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 39).

29 Det är mot denna bakgrund som det ska bedömas huruvida upptäckten av ett dolt konstruktionsfel i en flygplansmotor som medför att ett flygplan ankommer med kraftig försening kan anses utgöra en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, även när lufttrafikföretaget flera månader före flygningen hade fått information från motortillverkaren om detta konstruktionsfel.

30 Det ska för det första fastställas huruvida ett dolt konstruktionsfel som har de egenskaper som nämns i föregående punkt, till sin art eller sitt ursprung, kan anses utgöra en händelse som faller utanför lufttrafikföretagets normala verksamhet.

31 Domstolen har i detta avseende slagit fast att med hänsyn till de särskilda förhållanden under vilka lufttransporter utförs och flygplanens grad av teknisk sofistikation, eftersom flygplanens användning oundvikligen framkallar tekniska problem, störningar eller att vissa flygplansdelar går sönder i förtid och utan förvarning, har lufttrafikföretagen ofta anledning att hantera sådana problem i sin verksamhet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 22 och där angiven rättspraxis).

32 Av detta följer att uppgiften att lösa ett tekniskt problem, till följd av ett fel, en brist i underhåll av ett flygplan eller att vissa flygplansdelar går sönder i förtid, ska anses ingå som en oundviklig del i lufttrafikföretagets normala verksamhet (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 25, dom av den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkterna 41 och 42, och dom av den 12 mars 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punkt 41).

33 Uppgiften att hantera tekniska fel - som upptäckts av tillverkaren av de flygplan som ingår i det berörda lufttrafikföretagets flotta, eller av en behörig myndighet, efter det att flygplanet tagits i bruk, på grund av att det har visat sig att flygplanen är behäftade med ett doltkonstruktionsfelsom påverkar flygsäkerheten - kan emellertid inte anses ingå som en del i lufttrafikföretagets normala verksamhet och kan därmed anses omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter” (se, för ett liknande resonemang, dom av den22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26, och dom av den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 38).

34 I förevarande fall är det, såsom framgår av beslutet om hänskjutande, utrett att det flygplan som ursprungligen var tänkt att användas för den försenade flygningen hade ett dolt konstruktionsfel som påverkade samtliga motorer av samma typ som detta flygplans motorer, och vilket påverkade flygsäkerheten. Detta fel uppdagades av motortillverkaren några månader innan samma fel upptäcktes på det berörda flygplanet. Uppgiften att hantera en sådan händelse ingår, i enlighet med den rättspraxis som angetts i föregående punkt, inte som en oundviklig del i lufttrafikföretagets normala verksamhet.

35 För det andra ska det prövas huruvida upptäckten av ett dolt motorkonstruktionsfel, med de egenskaper som nämns i punkt 29 ovan, ska betraktas som en händelse som helt faller utanför det berörda lufttrafikföretagets faktiska kontroll, det vill säga en händelse som lufttrafikföretaget inte har någon kontroll över (se, för ett liknande resonemang, dom av den 23 mars 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punkt 36).

36 Tekniska fel eller driftsavbrott ligger visserligen i princip inte utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll, eftersom förebyggande av driftsavbrott eller reparation av sådana fel ingår i lufttrafikföretagets uppgift att säkerställa att det flygplan som lufttrafikföretaget använder för ekonomiska ändamål underhålls och fungerar väl (dom av den 17 september 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punkt 43). Det förhåller sig emellertid annorlunda när det föreligger ett dolt konstruktionsfel i en flygplansmotor.

37 Även om det ankommer på lufttrafikföretaget att säkerställa att det flygplan som används för ekonomiska ändamål underhålls och fungerar väl, finns det nämligen anledning att betvivla att lufttrafikföretaget – för det fall att ett dolt konstruktionsfel inte uppdagas av tillverkaren av flygplanet, av motortillverkaren eller av den behöriga myndigheten först efter det att flygplanet tagits i bruk – faktiskt har kapacitet att identifiera och avhjälpa detta fel, vilket innebär att lufttrafikföretaget inte kan anses utöva kontroll över huruvida ett sådant fel uppkommer.

38 Vidare framgår det av domstolens praxis avseende begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, att händelser som har ett ”internt” ursprung ska särskiljas från händelser som har ett ”externt” ursprung i förhållande till lufttrafikföretaget, eftersom det endast är de sistnämnda som kan anses ligga utanför lufttrafikföretagets faktiska kontroll. Begreppet ”yttre händelser” omfattar 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 en tredje parts handlande, såsom ett annat lufttrafikföretag eller en offentlig eller privat aktör som stör flyg- eller flygplatsverksamheten (dom av den 7 juli 2022, SATA International – Azores Airlines (Fel i bränsleförsörjningssystemet), C-308/21, EU:C:2022:533, punkt 25 och där angiven rättspraxis).

39 Det ska således i förevarande fall fastställas huruvida den omständigheten att motortillverkaren, före den aktuella försenade flygningen, hade anmält eller erkänt att det förelåg ett dolt konstruktionsfel i en flygplansmotor som kunde påverka säkerheten för denna flygning kan anses utgöra en tredje mans handling som påverkar lufttrafikföretagets flygverksamhet, med följden att det ska anses utgöra en yttre händelse.

40 Det ska i detta hänseende preciseras att det inte följer av den rättspraxis som det hänvisas till i punkterna 33 och 38 ovan att domstolen - för att ett doltkonstruktionsfelska kunna kvalificeras som extraordinära omständigheter - har uppställt villkoret att flygplanstillverkaren, motortillverkaren eller den behöriga myndigheten måste ha uppdagat felet innan det tekniska fel somkonstruktionsfelet därefter orsakade hade inträffat. Den tidpunkt vid vilken sambandet mellan det tekniska felet och det dolda konstruktionsfelet uppdagas av flygplanstillverkaren, motortillverkaren eller den behöriga myndigheten saknar nämligen relevans, eftersom det dolda konstruktionsfelet förelåg vid tidpunkten för den inställda eller kraftigt försenade flygningen och lufttrafikföretaget inte hade något kontrollmedel för att avhjälpa felet.

41 Att kvalificera en sådan situation som den som är aktuell i det nationella målet som en extraordinär omständighet, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, är förenligt med målet att sörja för ett långtgående skydd för flygpassagerarna, vilket eftersträvas med förordningen, såsom anges i skäl 1 i förordningen. Detta mål innebär nämligen att lufttrafikföretagen inte ska ges incitament att underlåta att vidta de åtgärder som krävs i samband med en sådan händelse med åberopande av att upprätthållandet av deras flygningar och punktligheten hos dessa ska prioriteras framför målet att upprätthålla flygsäkerheten (se, analogt, dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 25, och dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 28).

42 Mot bakgrund av ovanstående skäl ska den första frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att upptäckten av ett dolt konstruktionsfel i motorn på ett flygplan som ska användas vid en flygning omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, även när motortillverkaren flera månader före den berörda flygningen informerat lufttrafikföretaget om att det förelåg ett sådant fel.

Den andra frågan

43 Den hänskjutande domstolen har ställt den andra frågan för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att begreppet ”alla rimliga åtgärder”, vilka ett lufttrafikföretag är skyldigt att vidta för att undvika uppkomsten och följderna av en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i denna bestämmelse, såsom upptäckten av ett dolt konstruktionsfel i en flygplansmotor, innefattar en skyldighet att vidta en förebyggande åtgärd som består i att upprätthålla en reservflotta av flygplan.

44 Såsom det har erinrats om i punkt 25 i förevarande dom är lufttrafikföretaget, i händelse av en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, endast befriad från skyldigheten att betala kompensation till passagerare enligt artikel 7 i förordningen om denne kan visa att den har vidtagit åtgärder anpassade efter den aktuella situationen, det vill säga åtgärder som, vid den tidpunkt då dessa ”extraordinära omständigheter” inträffar, bland annat motsvarar de krav som i tekniskt och ekonomiskt hänseende rimligen kunde ställas på det (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 40, och dom av den 4 april 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punkt 31).

45 Lufttrafikföretaget måste visa att det var uppenbart att det, även om alla tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt alla tillgängliga ekonomiska resurser hade använts, inte skulle ha kunnat undvika att de extraordinära omständigheter som det konfronterades med skulle medföra att flygningen måste ställas in eller till att det uppstår en kraftig försening (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 41, och dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 29).

46 Domstolen har således valt en flexibel och individualiserad tolkning av begreppet ”rimliga åtgärder” och överlåtit till den nationella domstolen att bedöma huruvida lufttrafikföretaget i en konkret situation kan anses ha vidtagit åtgärder anpassade efter situationen, det vill säga åtgärder som var tekniskt och ekonomiskt genomförbara för detta lufttrafikföretag vid den tidpunkt då de extraordinära omständigheterna inträffade (se, för ett liknande resonemang, dom av den

22 december 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 42, dom av den 12 maj 2011, Eglītis och Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punkt 30, och dom av den 4 maj 2017, Pešková och Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punkt 30).

47 Härav följer att artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 inte kan tolkas så, att den innebär en allmän och odifferentierad skyldighet för lufttrafikföretaget att, såsom en ”rimlig åtgärd”, i den mening som avses i denna bestämmelse, vidta en viss förebyggande åtgärd, såsom att hålla en reservflygplansflotta med tillhörande besättning tillgänglig, när lufttrafikföretaget underrättas om att det föreligger ett av motortillverkaren påvisat konstruktionsfel i flygplansmotorn, i syfte att undvika att extraordinära omständigheter inträffar och följderna av dessa.

48 För att bedöma huruvida lufttrafikföretaget har vidtagit ”alla rimliga åtgärder”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, ankommer det på den hänskjutande domstolen att göra en helhetsbedömning med beaktande dels av samtliga åtgärder som lufttrafikföretaget vidtagit sedan det fick kännedom om ett av motortillverkaren uppdagat konstruktionsfel i flygplansmotorn, med beaktande av samtliga åtgärder som företaget kunde vidta för att skydda sig mot att en sådan extraordinär omständighet inträffar, dels av åtgärder som lufttrafikföretaget vidtagit till följd av att detta fel har upptäckts på en av flygplanets motorer, för att undvika att den berörda flygningen ställs in eller blir kraftigt försenad.

49 Det ska i detta hänseende erinras om att iakttagandet av minimireglerna för underhåll av ett luftfartyg inte i sig räcker för att det ska anses styrkt att ett lufttrafikföretag har vidtagit ”alla rimliga åtgärder”, i den mening som avses i denna bestämmelse (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 december 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 43).

50 I detta sammanhang ankommer det på den hänskjutande domstolen att, mot bakgrund av lufttrafikföretagets tillgängliga resurser i form av personal och utrustning samt ekonomiska resurser, bedöma huruvida företaget kunde chartra flygplan på ett rimligt sätt, det vill säga även genom *dry lease/wet lease*, eller om det med utnyttjande av samma resurser, i förebyggande syfte, kunde byta ut motorn inom ramen för en reparationsplan eller ta flygplanet ur drift till dess att tillverkaren reparerat eller bytt ut motorn. I detta syfte ska den hänskjutande domstolen beakta den begränsade tillgången på ersättningsmotorer i en situation med en världsomspännande brist på motorer samt den tid som krävs för att montera en ny motor efter att konstruktionsfelet konstateras.

51 Slutligen ska det inom ramen för denna helhetsbedömning även påpekas att det i princip inte finns något som hindrar att ett lufttrafikföretag, som informeras om att det föreligger ett konstruktionsfel och om att motorn eventuellt kommer att påverkas av detta fel på ett av de flygplan som lufttrafikföretaget använder, som en förebyggande åtgärd måste hålla sig med en ersättningsflotta med tillhörande besättning, om denna åtgärd är tekniskt, ekonomiskt och personalmässigt godtagbar för företaget, vilket det ankommer på den hänskjutande domstolen att bedöma.

52 Däremot är det uteslutet att bland alla ”rimliga åtgärder” som ett lufttrafikföretag kan förväntas vidta inräkna den åtgärd som D. har föreslagit i sitt skriftliga yttrande och som består i att ålägga ett lufttrafikföretag att automatiskt omdimensionera sitt flyglinjenät i förhållande till dess operationella kapacitet. En sådan åtgärd kan nämligen, vid planeringen av flygningarna, bestå i att ett stort antal flygningar ställs in eller kraftigt försenas på grund av den hypotetiska uppkomsten av ett konstruktionsfel, vilket kan kräva att lufttrafikföretaget gör orimliga uppoffringar med hänsyn till företagets kapacitet.

53 Mot bakgrund av det ovan anförda ska den andra frågan besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att begreppet ”alla rimliga åtgärder”, vilka ett lufttrafikföretag är skyldigt att vidta för att undvika uppkomsten och följderna av en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i denna bestämmelse, såsom upptäckten av ett dolt konstruktionsfel i en flygplansmotor, innefattar en skyldighet att vidta en förebyggande åtgärd som består i att upprätthålla en reservflotta av flygplan, under förutsättning att denna åtgärd fortfarande är tekniskt och ekonomiskt genomförbar med hänsyn till lufttrafikföretagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten.

Rättegångskostnader

54 Eftersom förfarandet i förhållande till parterna i det nationella målet utgör ett led i beredningen av samma mål, ankommer det på den hänskjutande domstolen att besluta om rättegångskostnaderna. De kostnader för att avge yttrande till domstolen som andra än nämnda parter har haft är inte ersättningsgilla.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (åttonde avdelningen) följande:

1) **Artikel 5.3 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**

   ska tolkas så,

   att upptäckten av ett dolt konstruktionsfel i motorn på ett flygplan som ska användas vid en flygning omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, även när motortillverkaren flera månader före den berörda flygningen informerat lufttrafikföretaget om att det förelåg ett sådant fel.

2) **Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004**

   ska tolkas så,

   att begreppet ”alla rimliga åtgärder”, vilka ett lufttrafikföretag är skyldigt att vidta för att undvika uppkomsten och följderna av en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i denna bestämmelse, såsom upptäckten av ett dolt konstruktionsfel i en flygplansmotor, innefattar en skyldighet att vidta en förebyggande åtgärd som består i att upprätthålla en reservflotta av flygplan, under förutsättning att denna åtgärd fortfarande är tekniskt och ekonomiskt genomförbar med hänsyn till lufttrafikföretagets kapacitet vid den relevanta tidpunkten.

Underskrifter