Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (nionde avdelningen)

den 17 september 2015*

”Begäran om förhandsavgörande — Lufttrafik — Passagerares rättigheter vid inställda eller försenade flygningar — Förordning (EG) nr 261/2004 — Artikel 5.3 — Nekad ombordstigning och inställda flygningar — Kraftigt försenade flygningar — Kompensation och assistans till passagerare — Extraordinära omständigheter”

I mål C-257/14,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Rechtbank Amsterdam (Nederländerna) genom beslut av den 29 april 2014, som inkom till domstolen den 28 maj 2014, i målet

Corina van der Lans

mot

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

meddelar

DOMSTOLEN (nionde avdelningen)

sammansatt av avdelningsordföranden K. Jürimäe samt domarna J. Malenovský (referent) och M. Safjan,

generaladvokat: E. Sharpston,

justitiesekreterare: handläggaren L. Carrasco Marco,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 7 maj 2015,

med beaktande av de yttranden som avgetts av:

— Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, genom P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers och M. Lustenhouwer, advocaten,

— Nederländernas regering, genom M. Bulterman och M. Noort, båda i egenskap av ombud,

— Tysklands regering, genom T. Henze och J. Kemper, båda i egenskap av ombud,

— Frankrikes regering, genom G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme, och M. Hours, samtliga i egenskap av ombud,

* Rättegångsspråk: nederländska.

— Italiens regering, genom G. Palmieri i egenskap av ombud, biträdd av C. Colelli, avvocato dello Stato,

— Förenade kungarikets regering, genom L. Christie, i egenskap av ombud, biträdd av J. Holmes, barrister,

— Europeiska kommissionen, genom F. Wilman och N. Yerrell, 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 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, s. 1).

2 Begäran har framställts i ett mål mellan Corina van der Lans och lufttrafikföretaget Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (nedan kallat KLM) beträffande företagets beslut att inte kompensera Corina van der Lans för försenad flygning.

Tillämpliga bestämmelser

3 Förordning nr 261/2004 innehåller bland annat följande skäl:

”(1) 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.

(2) Nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar skapar allvarliga problem och olägenheter för passagerarna.

…

(14) Liksom i Montrealkonventionen 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 Artikel 3 i förordningen har rubriken ”Räckvidd”. I artikel 3.1 b föreskrivs följande:

”1. Denna förordning skall tillämpas för:

…

b) passagerare som reser från en flygplats belägen i tredje land till en flygplats belägen inom en medlemsstats territorium där fördragets bestämmelser är tillämpliga, såvida inte de fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i det tredje landet, under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EG-lufttrafikföretag.”

5 I artikel 5 i förordningen stadgas 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 …

…

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.

…”

6 I artikel 7 i förordningen, som har rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande:

”1. 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.

När avståndet beräknas skall utgångspunkten vara den sista bestämmelseort där nekad ombordstigning eller inställd flygning kommer att leda till att passagerarens ankomst i förhållande till tidtabell försenas.

2. När passagerare erbjuds ombokning till den slutliga bestämmelseorten med en alternativ flygning i enlighet med artikel 8, och ankomsttiden för denna inte överstiger den tidtabellsenliga ankomsttiden för den ursprungligen bokade flygningen

a) med två timmar för alla flygningar på 1500 kilometer eller mindre, eller

b) med tre timmar för alla flygningar inom gemenskapen på mer än 1500 kilometer och för alla övriga flygningar mellan 1500 kilometer och 3500 kilometer, eller

c) med fyra timmar för alla flygningar som inte omfattas av a eller b,

får det lufttrafikföretag som utför flygningen minska den kompensation som föreskrivs i punkt 1 med 50 procent.

3. Kompensationen i punkt 1 skall betalas kontant, med elektronisk banköverföring, bankgirering eller check eller, med passagerarens skriftliga samtycke, med resevouchers och/eller andra tjänster.

4. De avstånd som anges i punkterna 1 och 2 skall mätas efter storcirkelmetoden (ortodromisk linje).”

7 Artikel 13 i förordning nr 266/2004 har följande lydelse:

”Om det lufttrafikföretag som utför flygningen har betalat kompensation eller uppfyllt andra skyldigheter som åligger lufttrafikföretaget enligt denna förordning, skall ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av lufttrafikföretagets rätt att begära kompensation från någon, däribland tredje man, i enlighet med tillämplig lag. I synnerhet begränsas inte genom denna förordning rätten för det lufttrafikföretag som utför flygningen att begära ersättning från en researrangör eller annan person med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal. På samma sätt får ingen bestämmelse i förordningen tolkas som en inskränkning av rätten för en researrangör, eller en annan tredje man än en passagerare, med vilken lufttrafikföretaget har ingått avtal, att kräva ersättning eller gottgörelse från lufttrafikföretaget i enlighet med tillämpliga relevanta lagar.”

Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna

8 Corina Van der Lans hade reserverat en biljett på en flygning med KLM. Flygningen – med destination Amsterdam (Nederländerna) – skulle avgå från Quito (Ecuador) den 13 augusti 2009 kl. 9.15, lokal tid. Avresan skedde emellertid först dagen efter kl. 19.30, lokal tid. Det flygplan som användes för flygningen ankom till Amsterdam med 29 timmars försening.

9 Förseningen berodde enligt KLM på att det på flygplatsen i Guayaquil (Ecuador) – varifrån flyget skulle ha utgått för att flyga till Amsterdam via Quito och Bonaire (Nederländska Antillerna) – vid den så kallade pushbacken, när planet pressas bakåt av en truck från gaten, hade konstaterats att en av planets motorer inte startade på grund av bristande bränsletillförsel.

10 Det framgår enligt KLM av ”Aircraft Technical Log” att det förelåg en kombination av fel. Två delar var defekta, nämligen motorbränslepumpen och den hydromekaniska enheten. Dessa delar fanns inte att tillgå i Guayaquil utan behövde flygas in från Amsterdam för att därefter monteras på det aktuella flygplanet som sedan begav sig från Quito med den försening som nämns i punkt 8 ovan.

11 Ingen närmare undersökning av de nämnda delarna företogs för att fastställa orsaken till problemen. En sådan undersökning kan endast göras av tillverkaren av de aktuella delarna.

12 Corina van der Lans väckte talan vid Rechtbank Amsterdam med yrkande om att hon skulle tillerkännas kompensation på 600 euro på grund av förseningen.

13 KLM bestred yrkandet och åberopade undantaget i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, som gäller vid ”extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits”.

14 Enligt KLM var de defekta delarna inte äldre än sin genomsnittliga livslängd. Tillverkaren hade inte heller lämnat några uppgifter om att det skulle kunna uppstå fel på aktuella delarna när dessa har uppnått en viss ålder. KLM gjorde gällande att delarna inte hade inspekterats före start vid den allmänna ”preflight-checken”, utan vid den senaste ”A-checken”, som genomförts en månad före den aktuella flygningen.

15 Corina van der Lans anser att KLM inte i förevarande fall kan åberopa extraordinära omständigheter då förseningen berodde på ett tekniskt fel. I dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) slog EU-domstolen fast att det ingår i lufttrafikföretags normala verksamhet att lösa tekniska problem, varför detta inte kan betraktas som extraordinära omständigheter.

16 Det nationella målet gäller huruvida KLM kan åberopa det undantag som föreskrivs i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 under de omständigheter som är för handen i målet.

17 Den hänskjutande domstolen önskar därför att det klargörs hur begreppen ”extraordinära omständigheter” och ”alla rimliga åtgärder” i bestämmelsen ska tolkas, i synnerhet med beaktande av skäl 14 i förordning nr 261/2004 och relevant praxis från EU-domstolen, i synnerhet dom Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Mot denna bakgrund beslutade Rechtbank Amsterdam att vilandeförklara målet och ställa följande frågor till domstolen:

”1. Hur ska begreppet händelse i skäl 14 i förordning nr 261/2004 tolkas?

2. Extraordinära omständigheter i den mening som avses i skäl 14 sammanfaller, enligt punkt 22 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), inte med de exempel på händelser som sammanfattas i andra meningen i skäl 14 och som EU-domstolen betecknar som händelser i punkt 22. Är det riktigt att de händelser som avses i ovannämnda punkt 22 inte är samma typ av händelser som de händelser som avses i skäl 14?

3. Vad avses med begreppet extraordinära omständigheter, som enligt punkt 23 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) är kopplade till de ’oförutsedda brister i flygsäkerheten’ som nämns i ovannämnda skäl 14, eftersom oförutsedda brister i flygsäkerheten, enligt punkt 22, inte i sig kan utgöra extraordinära omständigheter, utan endast ge upphov till sådana omständigheter?

4. Enligt punkt 23 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) kan ett tekniskt problem anses utgöra ’oförutsedda brister i flygsäkerheten’ och således utgöra en ’händelse’ i den mening som avses i punkt 22 i domen i målet Wallentin-Hermann. Enligt punkt 23 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) kan omständigheterna kring en sådan händelse icke desto mindre endast betecknas som ’extraordinära’ om de avser en händelse som till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll. Enligt punkt 24 måste det anses ingå i lufttrafikföretagets normala verksamhet att lösa ett tekniskt problem som har uppstått på grund av bristande underhåll av ett flygplan. Enligt punkt 25 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) kan sådana tekniska problem inte anses utgöra extraordinära omständigheter. Av ovanstående följer att ett tekniskt problem som hör till ’oförutsedda brister i flygsäkerheten’ samtidigt är en händelse som kan kopplas till extraordinära omständigheter, och i sig kan utgöra en extraordinär omständighet. Hur ska punkterna 22–25 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) tolkas för att lösa den motsägelse som här tycks föreligga?

5. Orden ’ingår i [ett] lufttrafikföretags normala verksamhet’ tolkas i lägre instansers rättspraxis i regel som ’verksamhet som hänger samman med ett lufttrafikföretags normala verksamhet’ – vilket dessutom är en tolkning som är förenlig med användningen av ordet ’inherent’ i den nederländska språkversionen av domen (som inte är det språk som domen ursprungligen avfattades på) – vilket innebär att inte heller exempelvis kollisioner med fåglar och askmoln betraktas som händelser i den mening som avses i punkt 23 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). I annan rättspraxis läggs tonvikten vid orden ’en händelse som […] till sin art eller sitt ursprung […] ligger utanför dess faktiska kontroll’, som också förekommer i

punkt 23 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Ska ’ingå i’ tolkas så, att endast händelser som ligger inom lufttrafikföretagets faktiska kontroll omfattas av detta begrepp?

6. Hur ska punkt 26 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) förstås och hur ska denna punkt tolkas mot bakgrund av EU-domstolens svar på frågorna 4 och 5?

7. a) Om fråga 6 besvaras så, att tekniska problem, inklusive oförutsedda brister i flygsäkerheten, ska anses utgöra sådana extraordinära omständigheter att artikel 5.3 i förordningen kan åberopas om problemen beror på en händelse som faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll, innebär detta i så fall att ett plötsligt uppkommet tekniskt problem som inte kan tillskrivas bristande underhåll och som inte heller har upptäckts vid det reguljära underhållsarbetet (de nämnda A–D-kontrollerna och den dagliga kontroll som nämndes i redogörelsen av de faktiska omständigheterna i målet) kan, eller inte kan, utgöra en extraordinär omständighet – under förutsättning att problemet inte kunde upptäckas under det reguljära underhållsarbetet – eftersom det ju i ett sådant fall inte går att åberopa någon händelse i den mening som avses i punkt 26 och det följaktligen inte heller kan fastställas huruvida händelsen faller inom ramen för normal lufttrafikverksamhet och således ligger utanför lufttrafikföretagets kontroll?

   b) Om fråga 6 besvaras så, att tekniska problem, inklusive oförutsedda brister i flygsäkerheten, ska anses utgöra sådana händelser som avses i punkt 22 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) och det plötsligt uppkomna tekniska problemet inte kan tillskrivas bristande underhåll och inte heller har upptäckts vid det reguljära underhållsarbetet (de nämnda A–D-kontrollerna och den dagliga kontrollen), ingår detta tekniska problem i så fall i lufttrafikföretagets normala verksamhet, och ligger det utanför dess kontroll i den mening som avses i punkt 26?

   c) Om fråga 6 besvaras så, att tekniska problem, inklusive oförutsedda brister i flygsäkerheten, ska anses utgöra sådana händelser som avses i punkt 22 i domen i målet Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) och det plötsligt uppkomna tekniska problemet inte kan tillskrivas bristande underhåll och inte heller har upptäckts vid det reguljära underhållsarbetet (de nämnda A–D-kontrollerna och den dagliga kontrollen), till vilka omständigheter ska detta tekniska problem i så fall kopplas och när ska dessa omständigheter betraktas som extraordinära, så att undantaget i artikel 5.3 i förordningen kan åberopas?

8. Ett lufttrafikföretag kan endast åberopa extraordinära omständigheter om det kan visa att den inställda flygningen/förseningen beror på extraordinära omständigheter som inte skulle ha kunnat undvikas även om alla rimliga åtgärder hade vidtagits. Är den slutsatsen riktig att syftet med att vidta alla rimliga åtgärder är att undvika att extraordinära omständigheter inträffar, och inte att vidta åtgärder för att se till att förseningen inte överskrider den gräns på tre timmar som anges i artikel 5.1 c iii i förordning nr 261/2004 jämförd med punkterna 57–61 i domen Sturgeon m.fl. (C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716)?

9. I princip finns det två tänkbara åtgärder som kan vidtas för att begränsa förseningar på grund av tekniska problem till högst tre timmar. Den ena är att ha reservdelslager på flera platser i världen, och således inte enbart på lufttrafikföretagets hemmaflygplats; den andra är att boka om passagerarna på den försenade flygningen. Får lufttrafikföretagen vid fastställandet av hur stora reservdelslager de ska ha, och på vilka platser i världen dessa ska vara belägna, utgå från gängse praxis inom luftfartsektorn, även vid de företag som endast delvis omfattas av förordning nr 261/2004?

10. Ska rätten, för att besvara frågan huruvida alla rimliga åtgärder har vidtagits för att begränsa den försening som orsakats av tekniska problem som påverkar flygsäkerheten, ta hänsyn till omständigheter som förvärrar konsekvenserna av en försening, såsom att det flygplan som har drabbats av tekniska problem innan det återvänder till sin hemmaflygplats måste mellanlanda på flera andra flygplatser, vilket kan leda till en ackumulering av förlorad tid?”

Prövning av tolkningsfrågorna

Huruvida tolkningsfrågorna kan tas upp till sakprövning

19 Den franska regeringen anser att begäran om förhandsavgörande inte kan upptas till sakprövning med motiveringen att förordning nr 261/2014, enligt artikel 3.1 b däri, inte är tillämplig i det nationella målet. I ecuadoriansk rätt föreskrivs nämligen redan regler för kompensation och assistans till flygpassagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller försenade flygningar som Corine van der Lans kan komma i åtnjutande av.

20 EU-domstolen gör i denna del följande bedömning. Enligt fast rättspraxis får EU-domstolen bara avvisa en tolkningsfråga som en nationell domstol har ställt då det är uppenbart att den unionsbestämmelse som EU-domstolen har att tolka inte kan tillämpas (dom Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, punkt 19 och där angiven rättspraxis).

21 Härvid framgår det av artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004 att förordningen ska tillämpas för passagerare som reser från ett tredjeland till en medlemsstat under förutsättning att det lufttrafikföretag som utför flygningen är ett EU-lufttrafikföretag och att de berörda passagerarna inte fått förmåner eller kompensation samt fått assistans i detta tredjeland.

22 Vad gäller det första villkoret är det utrett att KLM är ett EU-lufttrafikföretag.

23 EU-domstolen påpekar sedan vad gäller det andra av dessa villkor att det föreligger en skillnad mellan de olika språkversionerna av artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004. I till exempel den tjeckiska, den tyska, den engelska, den italienska och den nederländska språkversionen används orden ”obdrželi”, ”erhalten”, ”received”, ”ricevuto” och ”ontvangen”. Nämnda uttryck skulle således kunna läsas så, att tillämpning av förordningen är utesluten enbart i det fall då de berörda passagerarna har fått förmåner eller kompensation och assistans i det aktuella tredjelandet.

24 Av andra språkversioner däremot, bland annat den spanska (”disfruten de”), den franska (”bénéficient”) och den rumänska (”beneficiat de”), framgår snarare att förordning nr 261/2004 inte ska tillämpas då de berörda passagerarna har rätt till förmåner eller kompensation samt assistans i detta tredjeland, oberoende av huruvida de verkligen erhållit dem eller inte.

25 Behovet av en enhetlig tolkning av en unionsbestämmelse fordrar dock att den, i händelse av bristande överensstämmelse mellan de olika språkversionerna, tolkas mot bakgrund av sammanhanget och de mål som eftersträvas med de föreskrifter som bestämmelsen ingår i (se, för ett liknande resonemang, dom DR och TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, punkt 45, och dom Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, punkt 40).

26 Det räcker härvid att erinra om att förordning nr 261/2004, såsom tydligt framgår av skälen 1 och 2 däri, syftar till att sörja för ett långtgående skydd för passagerarna (se dom IATA och ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punkt 69, och dom Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punkt 35).

27 Artikel 3.1 b i förordning nr 261/2004 kräver, mot bakgrund av detta syfte, visserligen inte att det styrks att den berörda passageraren verkligen har erhållit förmåner eller kompensation samt assistans i ett tredjeland. Blotta möjligheten att erhålla detta räcker emellertid inte i sig för att motivera att förordningen inte ska tillämpas på denna passagerare.

28 Det kan nämligen inte godtas att en passagerare kan fråntas det skydd som ges i förordning nr 261/2004 enbart för det fall passageraren kan få viss kompensation i ett tredjeland, utan att det fastställts att kompensationen motsvarar syftet med den kompensation som garanteras i förordningen och att de villkor som denna är underställd, samt de olika förutsättningar som gäller för genomförandet, motsvarar dem som föreskrivs i förordningen.

29 De handlingar som tillställts EU-domstolen gör det emellertid inte möjligt att fastställa om syftet med den kompensation som föreskrivs i det berörda tredjelandets rättsordning motsvarar det som ligger bakom den ersättning som garanteras enligt förordning nr 261/2004. Det går inte heller att med utgångspunkt i nämnda handlingar avgöra om de villkor som kompensationen är underställd, samt de olika förutsättningar som gäller för genomförandet, motsvarar dem som föreskrivs i förordningen. Det ankommer på den hänskjutande domstolen att undersöka om detta är fallet.

30 Under dessa omständigheter är det inte uteslutet att den bestämmelse som begäran om förhandsavgörande avser är tillämplig i förevarande fall.

31 Begäran om förhandsavgörande kan således tas upp till sakprövning.

Prövning i sak

32 Enligt det förfarande för samarbete mellan nationella domstolar och EU-domstolen som införts genom artikel 267 FEUF ankommer det enligt fast rättspraxis på EU-domstolen att ge den nationella domstolen ett användbart svar som gör det möjligt för den domstolen att avgöra det mål som den ska pröva. I detta syfte kan EU-domstolen behöva omformulera de frågor som hänskjutits (se bland annat dom Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, punkt 25 och där angiven rättspraxis).

33 Mot bakgrund av denna rättspraxis ska samtliga tio tolkningsfrågor förstås på så sätt att den hänskjutande domstolen har ställt desamma för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett tekniskt problem, såsom det som är aktuellt i det nationella målet, som oförutsett uppstått, som inte beror på bristande underhåll och som inte heller har upptäckts vid det reguljära underhållsarbetet, omfattas av uttrycket ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i denna bestämmelse. Om svaret är jakande, vill den hänskjutande domstolen få klarhet i vilka rimliga åtgärder som lufttrafikföretaget ska vidta för att åtgärda situationen.

34 Enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska det lufttrafikföretag som utför flygningen inte vara skyldigt att betala kompensation enligt artikel 7 i förordningen, 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.

35 EU-domstolen har preciserat att artikel 5.3 utgör ett undantag från principen om passagerares rätt till kompensation och därför ska tolkas restriktivt (dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 20).

36 Vad slutligen särskilt beträffar de tekniska problem som ett flygplan kan råka ut för, följer det av EU-domstolens praxis att sådana problem kan räknas bland de oförutsedda brister som kan påverka flygsäkerheten och som kan omfattas av sådana omständigheter. Omständigheterna kring en sådan händelse kan emellertid icke desto mindre endast betecknas som ”extraordinära”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, om de avser en händelse som, i likhet med dem som

uppräknas i skäl 14 i denna förordning, till sin art eller sitt ursprung faller utanför det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som ligger utanför dess faktiska kontroll (se, för ett liknande resonemang, dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 23).

37 Eftersom det vid driften av flygplan oundvikligen uppstår tekniska problem, är det vanligt att lufttrafikföretagen i sin verksamhet konfronteras med sådana problem. Tekniska problem som uppdagas vid underhåll av flygplanen eller som beror på brister i detta underhåll kan följaktligen inte i sig anses utgöra sådana ”extraordinära omständigheter” som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 (se, för ett liknande resonemang, dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkterna 24 och 25).

38 Vissa tekniska problem kan dock 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. Detta skulle även vara fallet om flygplanen skadas till följd av sabotage eller terrorism (se, för ett liknande resonemang, dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punkt 26).

39 I förevarande fall har KLM preciserat – vilket det dock ankommer på den hänskjutande domstolen att kontrollera – att det tekniska problem som är aktuellt i det nationella målet utgörs av ett motorfel hos det berörda flygplanet och att detta orsakats av att vissa delar var defekta. Delarna var inte äldre än sin genomsnittliga livslängd och tillverkaren hade inte heller lämnat några uppgifter om att det skulle kunna uppstå fel på delarna när dessa har uppnått en viss ålder.

40 Såsom framgår av föregående punkt avser ett sådant tekniskt problem endast ett visst flygplan. Det finns för övrigt inget i de handlingar som tillställts EU-domstolen som ger vid handen att 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. Det ankommer under alla omständigheter på den hänskjutande domstolen att kontrollera detta. Om så skulle vara fallet, är den hypotes i rättspraxis som omtalas i punkt 38 ovan inte tillämplig i förevarande fall.

41 Därefter anmärker EU-domstolen att ett motorfel, såsom det som är aktuellt i det nationella målet och som orsakats av att vissa flygplansdelar gått sönder i förtid, förvisso utgör en oförutsedd händelse. Ett sådant motorfel är dock nära kopplat till ett flygplans mycket komplexa funktion. Lufttrafikföretaget använder nämligen flygplanet under betingelser – bland annat meterologiska – som ofta är svåra, ibland extrema. Ingen flygplansdel har för övrigt obegränsad livslängd.

42 EU-domstolen anser därför att inom ramen för ett lufttrafikföretags verksamhet ingår denna oförutsedda händelse i lufttrafikföretagets normala verksamhet. Det är nämligen vanligt att lufttrafikföretag konfronteras med sådana oförutsedda tekniska problem.

43 Förebyggandet av sådana motorfel eller reparationen som motorfelet förorsakat, inklusive ersättningen av en del som gått sönder i förtid, ligger inte 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.

44 Ett tekniskt problem såsom det som är aktuellt i det nationella målet omfattas därför inte av begreppet ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.

45 Även om ett lufttrafikföretag, beroende på omständigheterna, anser sig kunna göra gällande att tillverkaren av vissa defekta delar gjort sig skyldig till ett fel, utgör det huvudsakliga syftet med förordning nr 261/2004 – det vill säga att garantera en hög skyddsnivå för passagerarna – samt en

restriktiv tolkning av artikel 5.3 i förordningen hinder för att lufttrafikföretaget motiverar sitt eventuella beslut att inte kompensera passagerare som utsatts för allvarliga olägenheter med att det föreligger ”extraordinära omständigheter”.

46 Lufttrafikföretagens fullgörande av skyldigheterna enligt förordning nr 261/2004 inskränker inte deras rätt till gottgörelse från den som orsakat förseningen, däribland tredje man i enlighet med vad som stadgas i artikel 13 i förordningen. Sådan gottgörelse kan således minska eller till och med undanröja de finansiella kostnader som lufttrafikföretagen åsamkats till följd av nämnda skyldigheter (dom Sturgeon m.fl., C-402/07 och C-432/07, EU:C:2009:716, punkt 68 och där angiven rättspraxis).

47 Det kan inte uteslutas att artikel 13 i förordning nr 261/2004 kan åberopas och tillämpas gentemot en tillverkare som begått ett fel för att minska eller till och med undanröja de finansiella kostnader som ett lufttrafikföretag åsamkats till följd av dess skyldigheter enligt förordningen.

48 Eftersom ett tekniskt problem, såsom det som är aktuellt i det nationella målet, inte omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, saknas det anledning att pröva vilka rimliga åtgärder som lufttrafikföretaget borde ha vidtagit enligt artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 för att åtgärda situationen.

49 Av det ovan anförda följer att tolkningsfrågorna ska besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att ett tekniskt problem, såsom det som är aktuellt i det nationella målet, som oförutsett uppstått, som inte beror på bristande underhåll och som inte heller har upptäckts vid det reguljära underhållsarbetet, inte omfattas av uttrycket ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i denna bestämmelse.

Rättegångskostnader

50 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 (nionde avdelningen) följande:

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 ett tekniskt problem, såsom det som är aktuellt i det nationella målet, som oförutsett uppstått, som inte beror på bristande underhåll och som inte heller har upptäckts vid det reguljära underhållsarbetet, inte omfattas av uttrycket ”extraordinära omständigheter” i den mening som avses i denna bestämmelse.

Underskrifter