



# 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 – Tekniskt fel som orsakats av ett dolt konstruktionsfel som upptäckts av tillverkaren efter det att flygningen ställts in – System för att mäta flygplanets bränslemängd”

I mål C-385/23,

angående en begäran om förhandsavgörande enligt artikel 267 FEUF, framställd av Högsta domstolen (Finland) genom beslut av den 22 juni 2023, som inkom till domstolen den 22 juni 2023, i målet

**Matkustaja A**

mot

**Finnair Oyj,**

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:

- Matkustaja A, genom K. Väänänen, konsumentombudsman, och J. Suurla, ledande sakkunnig,
- Finnair Oyj, genom T. Väätäinen, advokat,
- Finlands regering, genom M. Pere, i egenskap av ombud,

\* Rättegångsspråk: finska.

- Nederländernas regering, genom M.K. Bulterman och J.M. Hoogveld, båda i egenskap av ombud,
- Europeiska kommissionen, genom T. Simonen 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 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 mellan passageraren Matkustaja A (nedan kallad A) och Finnair Oyj, som är ett lufttrafikföretag. Målet rör lufttrafikföretagets beslut att inte betala kompensation till nämnde passagerare, vars flygning hade ställts in.

### 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 ”Definitioner”, 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
- i) de minst två veckor före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, eller
  - ii) de mellan två veckor och sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst två timmar före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast fyra timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden, eller
  - iii) de mindre än sju dagar före den tidtabellsenliga avgångstiden underrättas om att flygningen är inställd, och erbjuds ombokning så att de kan avresa högst en timme före den tidtabellsenliga avgångstiden och nå sin slutliga bestämmelseort senast två timmar efter den tidtabellsenliga ankomsttiden.

...

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 I artikel 7 i nämnda förordning, med rubriken ”Rätt till kompensation”, föreskrivs följande i punkt 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.

...”

### **Målet vid den nationella domstolen och tolkningsfrågorna**

- 6 A bokade en flygning hos Finnair från Helsingfors (Finland) till Bangkok (Thailand). Flygningen skulle ske den 25 mars 2016 och skulle genomföras med ett flygplan som hade varit i trafik i drygt fem månader.
- 7 Ett tekniskt fel uppstod i systemet för att mäta flygplanets bränslemängd när det tankades strax före start. Finnair ansåg detta fel vara så allvarligt för flygsäkerheten att flygningen med det aktuella flygplanet ställdes in. Enligt den hänskjutande domstolen genomfördes flygningen först dagen därpå, det vill säga den 26 mars 2016. Denna flygning genomfördes med ett reservflygplan. Bestämmelseorten nåddes med en försening på ungefär 20 timmar.

- 8 Mot bakgrund av att den flygplanstyp som ursprungligen var tänkt att användas för flygningen var ny och att det var den första gången som denna störning uppkommit någonstans i världen, så var felet inte känt före den aktuella händelsen. Följaktligen hade varken flygplanstillverkaren eller flygsäkerhetsmyndigheten kännedom om felet före händelsen och hade således inte kunnat meddela detta.
- 9 Finnair inledde omedelbart en undersökning av orsaken till att bränslemätaren inte fungerade som den skulle. Efter cirka 24 timmar hanterades detta fel genom att bränsletanken tömdes och flygplanet därefter tankades på nytt. Flygplanet kunde då åter flyga.
- 10 Efter ytterligare undersökningar som genomfördes av tillverkaren av det aktuella flygplanet visade det sig att nämnda incident berodde på ett dolt konstruktionsfel som påverkade samtliga flygplan av samma typ.
- 11 Flygplan av den aktuella flygplanstypen fortsatte att användas fram dess att felet slutgiltigt åtgärdades genom en programvaruuppdatering i februari 2017.
- 12 Eftersom Finnair vägrade att betala passageraren A schablonersättning med 600 euro enligt artiklarna 5.1 c och 7.1 c i förordning nr 261/2004, väckte A talan vid den behöriga tingsrätten i Finland. Finnair hävdade att det aktuella felet utgjorde en "extraordinär omständighet", i den mening som avses i artikel 5.3 i förordningen, och att Finnair hade vidtagit alla rimliga åtgärder.
- 13 Tingsrätten biföll A:s talan och slog fast att det fel som var aktuellt i det nationella målet visserligen berodde på ett inbyggt fel som svårigen kunde förutses, men att det ingick i ett lufttrafikföretags normala verksamhet. Enbart den omständigheten att flygplanstillverkaren inte hade gett Finnair instruktioner om hur företaget skulle hantera ett fel av detta slag som påverkade en ny flygplanstyp medförde inte att händelsen i fråga skulle anses vara exceptionell.
- 14 Finnair överklagade tingsrättens dom till behörig hovrätt i Finland. Nämnda domstol slog fast att felet i bränslemätaren utgjorde en "extraordinär omständighet", eftersom den inte ingick i Finnairs normala verksamhet och eftersom den, till sin art eller sitt ursprung, låg utanför Finnairs faktiska kontroll.
- 15 A överklagade domen till Högsta domstolen (Finland), som är den hänskjutande domstolen.
- 16 Den hänskjutande domstolen vill få klarhet i huruvida ett sådant tekniskt fel som det som är aktuellt i det nationella målet, som påverkar ett nytt flygplan, utgör en extraordinär omständighet, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004.
- 17 Den hänskjutande domstolen är närmare bestämt osäker på huruvida det kan anses vara fråga om en extern händelse, i den mening som avses i domen av den 7 juli 2022, SATA International-Azores Airlines (Fel i bränsleförsörjningssystemet) (C-308/21, EU:C:2022:533), och följaktligen en "extraordinär omständighet", i den mening som avses i artikel 5.3 i denna förordning, när det rör sig om ett tekniskt fel som påverkar säkerheten för en flygning och avseende vilket tillverkaren först efter det att flygningen inställts medgett att detta tekniska fel orsakats av ett dolt konstruktionsfel som påverkar alla flygplan av samma typ.

- 18 Om så inte är fallet vill den hänskjutande domstolen få klarhet i huruvida EU-domstolens praxis om att vissa tekniska delar har gått sönder i förtid kan överföras på ett fall av dolt konstruktionsfel som för första gången visar sig på en ny typ av flygplan. Det är nämligen inte ovanligt att en ny flygplanstyp är behäftad med dolda fel som uppdagas under den första tiden då de tas i drift.
- 19 Mot denna bakgrund beslutade Högsta domstolen att vilandeförklara målet och ställa följande tolkningsfrågor till EU-domstolen:
- ”1) Kan ett lufttrafikföretag åberopa extraordinära omständigheter i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 enbart på grundval av att flygplanstillverkaren har meddelat att det förelåg ett dolt konstruktionsfel som påverkade flygsäkerheten och som berörde hela flygplanstypen, fastän detta meddelades först efter det att flygningen försenats eller ställts in?
- 2) Om den första frågan ska besvaras nekande och det ska bedömas huruvida omständigheterna uppkommit till följd av händelser som omfattas av det berörda lufttrafikföretagets normala verksamhet och som till sin art eller sitt ursprung inte ligger utanför dess faktiska kontroll, är EU-domstolens praxis beträffande brister på vissa tekniska delar som uppstår i förtid tillämplig i ett fall som det här aktuella, i vilket varken tillverkaren eller lufttrafikföretaget kände till vilket slags fel som påverkade den aktuella nya flygplanstypen och hur det kunde åtgärdas när flygningen ställdes in?”

### Prövning av tolkningsfrågorna

- 20 Den hänskjutande domstolen har ställt sina två frågor, som ska prövas tillsammans, för att få klarhet i huruvida artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att uppkomsten av ett oanmält och nytt tekniskt fel, som påverkar en ny flygplanstyp som nyligen tagits i bruk och som föranleder lufttrafikföretaget att ställa in en flygning, omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, när tillverkaren av flygplanet, efter det att flygningen ställts in, medger att felet beror på ett dolt konstruktionsfel som påverkar samtliga flygplan av samma typ och som påverkar flygsäkerheten.
- 21 Domstolen erinrar inledningsvis om att det i artikel 5.1 i förordningen föreskrivs att berörda passagerare, för det fall en flygning ställs in, har rätt till kompensation i enlighet med artikel 7.1 i förordningen från det lufttrafikföretag som skulle ha utfört flygningen, såvida de inte, inom de tidsfrister som anges i artikel 5.1, dessförinnan har underrättats om att flygningen ställts in.
- 22 Enligt artikel 5.3 i nämnda förordning, jämförd med skälen 14 och 15 i densamma, undantas lufttrafikföretaget från kompensationskyldigheten 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 och, om en sådan omständighet skulle inträffa, visa att det har vidtagits 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).

- 23 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).
- 24 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).
- 25 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).
- 26 Det är mot denna bakgrund som det ska bedömas huruvida ett oanmält och nytt tekniskt fel kan anses utgöra en ”extraordinär omständighet”, i den mening som avses i artikel 5.3 i förordning nr 261/2004, när felet påverkar en ny flygplanstyp som nyligen tagits i bruk, har uppdragats efter det att en flygning ställts in, har orsakats av ett dolt konstruktionsfel som påverkar samtliga flygplan av samma typ och påverkar flygsäkerheten.
- 27 Det ska för det första fastställas huruvida ett tekniskt fel 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.
- 28 Domstolen har i detta avseende slagit fast att med hänsyn till de särskilda förhållanden under vilka lufttransporter utförs och flygplanens grad av teknisk sofistikation, vilket medför att 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).
- 29 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).
- 30 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 dolt konstruktionsfel som påverkar flygsäkerheten-kan emellertid inte anses ingå som en oundviklig del i

luftrafikföretagets normala verksamhet och kan därmed anses omfattas av begreppet "extraordinära omständigheter" (se, för ett liknande resonemang, dom av den 22 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).

- 31 I förevarande fall är det, såsom framgår av beslutet om hänskjutande, utrett att det tekniska felet beror på ett dolt konstruktionsfel som påverkar samtliga flygplan av samma typ och som påverkar flygsäkerheten, varför denna händelse, i enlighet med den rättspraxis som anges i föregående punkt, inte ska anses ingå som en oundviklig del i luftrafikföretagets normala verksamhet.
- 32 För det andra ska det prövas huruvida ett tekniskt fel, med de egenskaper som nämns i punkt 26 ovan, ska betraktas som en händelse som helt faller utanför det berörda luftrafikföretagets faktiska kontroll, det vill säga en händelse som luftrafikföretaget 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).
- 33 Tekniska fel eller driftsavbrott ligger visserligen i princip inte utanför luftrafikföretagets faktiska kontroll, eftersom förebyggande av driftsavbrott eller reparation av sådana fel ingår i luftrafikföretagets uppgift att säkerställa att det flygplan som luftrafikföretaget 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 fel i ett flygplans konstruktion.
- 34 Även om det ankommer på luftrafikföretaget att säkerställa att det flygplan som används för ekonomiska ändamål underhålls och fungerar väl, finns det nämligen anledning att betvivla att luftrafikföretaget- för det fall att ett dolt konstruktionsfel inte uppdagas av tillverkaren av flygplanet eller av den behöriga myndigheten förrän efter det att en flygning ställts in- faktiskt har kapacitet att identifiera och avhjälpa detta fel, vilket innebär att luftrafikföretaget inte kan anses utöva kontroll över huruvida ett sådant fel uppkommer.
- 35 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 luftrafikföretaget, eftersom det endast är de sistnämnda som kan anses ligga utanför luftrafikföretagets faktiska kontroll. Begreppet "yttre händelser" omfattar händelser som är en följd av dels luftrafikföretagets verksamhet, dels yttre omständigheter, vilka är mer eller mindre frekventa i praktiken men som luftrafikföretaget inte har kontroll över, eftersom dessa omständigheter beror på en tredje parts handlande, såsom ett annat luftrafikföretag 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).
- 36 Det ska således i förevarande fall fastställas huruvida den omständigheten att flygplanstillverkaren, före den aktuella inställda flygningen, hade anmält eller erkänt att det förelåg ett dolt konstruktionsfel som kunde påverka säkerheten för denna flygning kan anses utgöra en tredje mans handling som påverkar luftrafikföretagets flygverksamhet, med följden att det ska anses utgöra en yttre händelse.

- 37 Det ska i detta hänseende preciseras att det inte följer av den rättspraxis som det hänvisas till i punkterna 30 och 35 ovan att domstolen-för att ett dolt konstruktionsfel ska kunna kvalificeras som extraordinära omständigheter-har uppställt villkoret att flygplanstillverkaren eller den behöriga myndigheten måste ha uppdagat felet innan det tekniska fel som konstruktionsfelet därefter orsakade hade inträffat. Den tidpunkt vid vilken sambandet mellan det tekniska felet och det dolda konstruktionsfelet uppdagas av flygplanstillverkaren eller den behöriga myndigheten saknar nämligen relevans, eftersom det dolda konstruktionsfelet förelåg vid tidpunkten för den inställda flygningen och lufttrafikföretaget inte hade något kontrollmedel för att avhjälpa felet.
- 38 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 och i stället prioritera upprätthållandet av sina flygningar och punktligheten hos dessa 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).
- 39 Mot bakgrund av ovanstående skäl ska de hänskjutna frågorna besvaras enligt följande. Artikel 5.3 i förordning nr 261/2004 ska tolkas så, att uppkomsten av ett oanmält och nytt tekniskt fel, som påverkar en ny flygplanstyp som nyligen tagits i bruk och som föranleder lufttrafikföretaget att ställa in en flygning, omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, när tillverkaren av flygplanet, efter det att flygningen ställts in, medger att felet beror på ett dolt konstruktionsfel som påverkar samtliga flygplan av samma typ och som påverkar flygsäkerheten.

### **Rättegångskostnader**

- 40 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:

**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 uppkomsten av ett oanmält och nytt tekniskt fel, som påverkar en ny flygplanstyp som nyligen tagits i bruk och som föranleder lufttrafikföretaget att ställa in en flygning, omfattas av begreppet ”extraordinära omständigheter”, i den mening som avses i denna bestämmelse, när tillverkaren av flygplanet, efter det att flygningen ställts in, medger att felet beror på ett dolt konstruktionsfel som påverkar samtliga flygplan av samma typ och som påverkar flygsäkerheten.**



Underskrifter