



FLYPASSAGERFORORDNINGENS ARTIKEL 5, STK. 3

*- usædvanlige omstændigheder med
særlig fokus på tekniske fejl*

Anne Aagaard Madsen & Juliane Marie Als
Vejleder: Marianne Hundahl Frandsen

Kandidatafhandling
Aalborg Universitet



Indhold

1. INDLEDNING	2
2. PROBLEMFOMULERING	4
3. METODE	4
3.1 KILDEMATERIALE OG ANVENDELSEN HERAF	5
4. AFGRÆSNING	9
5. FLYPASSAGERFORORDNINGEN	13
5.1 BAGGRUND OG FORMÅL	13
5.2 ANVENDELSESOMRÅDE.....	14
6. KOMPENSATION	16
6.1 KOMPENSATION VED AFLYSNING	16
6.1.1 Undtagelsen til hovedreglen – artikel 5, stk. 3	18
6.2 HVORNÅR FORELIGGER DER EN AFLYSNING.....	18
6.2.1 Lange forsinkelser	19
6.2.2 Fly, der vender tilbage til afgangsstedet og omdirigerede flyvninger	20
6.2.3 Mellemlandinge og tilsluttede flyforbindelser	21
6.3 UDMÅLINGEN AF KOMPENSATION	22
6.3.1 Overlappende kompensationsregler	23
6.3.1.1 Kompensation opnået i tredjeland	23
6.3.1.2 Kompensation ved pakkerejser	24
6.4 LUFTFARTSSELSKABERS INFORMATIONSPLOIGT	24
7. ARTIKEL 5, STK. 3	26
7.1 USÆDVANLIGE OMSTÆNDIGHEDER	26
7.1.1 Usædvanlige omstændigheder som begreb	27
7.1.2 Forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.....	29
7.1.3 Usædvanlige omstændigheder som ikke er tekniske fejl	29
7.2 TEKNISKE FEJL.....	31
7.2.1 EU-retspraksis	32
7.2.1.1 C-549/07 Wallentin-Hermann.....	32
7.2.1.2 C-257/14 Van der Lans	33
7.2.2 Tekniske fejl som usædvanlige omstændigheder	34
7.2.2.1 Ikke et led i det berørte luftfartsselskabs aktivitetsudøvelse, og uden for selskabets faktiske kontrol	34
7.2.2.2 Hyppighed	36
7.2.3 Forholdsregler der med rimelighed kunne træffes ved tekniske fejl.....	36
7.2.4 Erstatning fra tredjemand.....	38
7.2.5 OPSUMMERING.....	38
8. DANSK RETSPRAKSIS	40
8.1 U.2016.2357H	40
8.2 U.2016.2377H	42
8.3 OVERENSSTEMMELSE MELLE M EU-RETSPRAKSIS OG DANSK RETSPRAKSIS	43
9. KONKLUSION	45
10. PERSPEKTIVERING	48
11. ABSTRACT	52
12. LITTERATURLISTE	54

1. Indledning

De seneste årtier har ny teknologi og udvidede transportmuligheder gjort verden til "et mindre sted". Der handles og rejses på tværs af landegrænser som aldrig før, og den globaliserede verden er et faktum.

Et område, der især har gennemgået en stor udvikling og tillige har haft stor fremgang, er transportområdet. Særligt når det angår transport med fly, ses en stor stigning både i antallet af passagerer og i antallet af foretagne flyvninger. Siden flytransporten blev et tilgængeligt befordringsmiddel for almenheden, har antallet af flypassagerer været i næsten konstant stigning. I 1970 blev godt 310 millioner passagerer transporteret via luftfart på verdensplan, i 2005 var antallet 1,97 milliarder, og i 2015 var dette tal steget til 3,441 milliarder.¹ Antallet af passagerer, der rejste inden for EU i 2015, udgjorde omkring 918.000.000.² Der er altså tale om en stor stigning, hvoraf det kan udledes, at det med årene er blevet langt mere almindeligt at foretage rejser med fly. Dette har medført et stort antal luftfartsselskaber; The International Airport Association (IATA), hvis medlemmer står for godt 83% af den internationale lufttrafik,³ har i skrivende stund 274 medlemmer på verdensplan, hvoraf 101 er europæiske luftfartsselskaber.⁴

Der er således masser af luftfartsselskaber for passagererne at vælge mellem og dermed også stor konkurrence blandt luftfartsselskaberne. For passagererne er konkurrencen især tydelig på priserne, som presses i bund for at tiltrække flest mulige passagerer. Den hårde kamp om at være billigst mellem luftfartsselskaberne har gennem de senere år medført diskussion og bekymring over, hvorvidt denne priskrig bevirker, at luftfartsselskaberne forringer deres service og sikkerhed for at nedbringe deres udgifter.⁵ En mulig følge heraf er blandt andet, at luftfartsselskaberne kan være nødsagede til at aflyse eller forsinke flyafgange,

¹ <http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2015&start=1970> (data hentet 7. april)

² <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00012&plugin=1> (data hentet 4. maj)

³ <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx> (data hentet 7. April)

⁴ <http://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx?All=true> (data hentet 7. April)

⁵ Therkildsen, Vicki; "Piloter: Flyselskabers konkurrence må aldrig gå ud over sikkerheden", DR Nyheder, 15. oktober 2015 og Keldsen, Christian, U.2012B.80, Luftfartsselskabers forpligtelser i henhold til RfO 261/2004, s. 2 afsnit 2.4.2

hvilket kan være til stor gene for de berørte passagerer.

Som et forsøg på at komme nogle af passagerernes gener til livs vedtog Europa-Parlamentet og Rådet i 2004 Forordning 261/2004, også kaldet flypassagerforordningen,⁶ for derved at klarlægge retsstillingen passagerer og luftfartsselskaber imellem, når en rejse ikke gennemføres som planlagt. Målet med forordningen var at opnå et højt beskyttelsesniveau for passagerer, hvor der tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt; blandt andet beskrives boardingafvisninger, aflysninger og lange forsinkelser, som ovenfor nævnt, som en kilde til alvorlige problemer og gener for passagererne, jf. præambel 1 og 2.

Blandt de rettigheder, som igennem forordningen er blevet tildelt flypassagerer, findes reglen om, at der skal ydes kompensation til berørte passagerer i tilfælde af aflysninger og lange forsinkelser, medmindre der er givet besked om aflysningen eller forsinkelsen inden for en række angivne tidsfrister. Dette fremgår af forordningens artikel 5, stk. 1, litra c. I artikel 5, stk. 3, er der dog indført en undtagelsesbestemmelse til ovenstående hovedregel. Denne medfører, at luftfartsselskaberne ikke i alle tilfælde skal udbetale kompensation til de passagerer, der berøres af en aflysning eller forsinkelse. Et luftfartsselskab er således ikke forpligtet til at yde kompensation, såfremt luftfartsselskabet kan godtgøre, at aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Der har i forbindelse med fortolkning og anvendelse af forordningen været besværet med at fastslå, hvornår en begivenhed kan betegnes som en usædvanlig omstændighed. Luftfartsselskaberne har blandt andet påberåbt sig artikel 5, stk. 3, i de tilfælde, hvor en aflysning eller forsinkelse ifølge luftfartsselskabet skyldes en teknisk fejl, og hvor de ligeledes mener, at de har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes. Dette har resulteret i, at EU-Domstolen har skullet forholde sig til problemstillingen.⁷

⁶ Når afhandlingen herefter henviser til "forordningen" og "flypassagerforordningen", refereres der til Forordning 261/2004. Der veksles mellem begreberne for den flydende læsning skyld.

⁷ Se sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann og C-257/14, Van der Lans

2. Problemformulering

Formålet med afhandlingen er at klarlægge, hvornår der er tale om usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet i henhold til flypassagerforordningens artikel 5, stk. 3, med særlig fokus på tekniske fejl, og dermed hvornår kompensationspligten efter artikel 5, stk. 1, litra c, bortfalder. Herudover vurderes det, hvorvidt dansk retspraksis følger EU-retten på området, og dermed er i overensstemmelse med EU-Domstolens fastlagte praksis.

3. Metode

I det følgende afsnit præsenteres de metodiske overvejelser. Dette gøres med henblik på at belyse, hvorledes diverse retskilder og litteratur er blevet anvendt igennem processen. Indledningsvist kan det fastslås, at formålet med denne afhandling er at beskrive og analysere den eksisterende retstilstand i henhold til flypassagerforordningens artikel 5, stk. 3, hvorfor der er gjort brug af den retsdogmatiske metode.⁸ Til at opnå formålet benyttes relevant lovgivning samt retspraksis. Retsområdet er EU-baseret, og den relevante lovgivning er dermed flypassagerforordningen, hvorfor den retspraksis, der anvendes i afhandlingen, primært vil være fra EU-Domstolen. EU-Domstolens retspraksis er det væsentligste fortolkningsmoment ved behandlingen af emnet. Der vil på baggrund af en analyse af forordningen og relevant EU-retspraksis blive forsøgt at opstille generelle retningslinjer for, hvordan retsstillingen på området er.

For at kunne besvare afhandlingens problemformulering, er der reelt to problemstillinger, som skal undersøges. Første led af problemformuleringen har udelukkende fokus på EU-retten, hvor det andet led fokuserer på dansk retspraksis; hvordan de danske domstole forholder sig til den linje, der er lagt fra EU-Domstolens side. Derfor er der både inddraget rent EU-retspraksis, ligesom der er inddraget dansk retspraksis.

⁸ Se generelt om beskrivelse af den retsdogmatiske metode: Munk-Hansen, Carsten: "Retsvidenskabsteori", 1. udgave, 1. oplag, 2014, s. 86

3.1 Kildemateriale og anvendelsen heraf

Til at belyse den første problemstilling, som handler om EU-retten, benyttes først og fremmest selve flypassagerforordningen (Forordning 261/2004), da det er dennes artikel 5, stk. 3, der danner grundlaget for nærværende afhandling. Endvidere benyttes forordningens bestemmelser til at præcisere dennes generelle anvendelsesområde, samt til at belyse det generelle regelsæt angående kompensation ved aflysninger og lange forsinkelser.

Da der er tale om en forordning, er bestemmelserne gældende lov i samtlige EU-stater. Dette fremgår af Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (herefter TEUF) artikel 288:

*"En forordning er almengyldig. Den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat."*⁹

Der kræves således ingen implementering af forordninger i de forskellige medlemslande for, at de er gældende ret. Set i forhold til dansk ret er flypassagerforordningen dermed direkte anvendelig, og danske domstole er bundet af bestemmelserne heri på lige fod med bestemmelserne i dansk lovgivning. Strider dansk lovgivning imod EU-lovgivning, eksempelvis en forordning, har EU-retten forrang.¹⁰

I forbindelse med fortolkning af forordningen er det relevant at inddrage dennes præambler. Præamblerne beskriver blandt andet lovgivers formål med forordningen, ligesom de uddyber og forklarer begreber, som fremgår af forordningens bestemmelser. Præamblerne er ikke direkte lovgivning og er ikke juridisk bindende, men da de er vedtaget som en del af den pågældende retsakt, må de anses som et væsentligt fortolkningsbidrag som desuden ofte benyttes af EU-Domstolen. Deres retskildemæssige værdi er dermed ikke ligeså stor som selve artiklerne i forordningen, men på baggrund af ovenstående er det relevant at inddrage præamblerne i arbejdet med fortolkning af forordningen, da de bidra-

⁹ Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde, artikel 288

¹⁰ Tvarnø, Christina D. og Nielsen, Ruth: "Retskilder og retsteorier" 4. udgave, 1. oplag, 2014, s. 148

ger til forståelsen af de enkelte artikler.¹¹

Ud over forordningen inddrages endvidere relevante afgørelser fra EU-Domstolen. EU-Domstolen vil herefter i det væsentligste forkortes til "Domstolen". Det overordnede formål med inddragelsen af EU-dommene er at undersøge, hvorledes Domstolen fortolker og anvender bestemmelserne i flypassagerforordningen. For at fastslå hvilken retskildemæssig værdi Domstolens afgørelser har, er det relevant at redegøre for Domstolens kompetence. Af TEUF artikel 267 fremgår:

"Den Europæiske Unions Domstol har kompetence til at afgøre præjudicielle spørgsmål:

a) om fortolkningen af traktaterne

b) om gyldigheden og fortolkningen af retsakter udstedt af Unionens institutioner, organer, kontorer eller agenturer. [...]"¹²

Det er således Domstolen, der besidder kompetencen til at fortolke lovgivning, heriblandt de forordninger, der udstedes af Europa-Parlamentet og Rådet. Dette sker blandt andet ved, at de nationale domstole ved tvivl om, hvorledes en retsakt skal fortolkes, stiller et præjudicielt spørgsmål til Domstolen, som herefter giver et svar.¹³ Svaret på et præjudicielt spørgsmål får præjudikatværdi, idet Domstolens afgørelser fastlægger, hvad der er gældende EU-ret. Dommene skal dermed følges af de nationale domstole, heriblandt naturligvis også de danske. På denne måde bliver det Domstolen, der ved fortolkning fastsætter rækkevidden af EU-lovgivningen, og det er således også Domstolen, der har kompetencen, når det gælder fortolkning af flypassagerforordningen. Det kan derfor konkluderes, at Domstolens afgørelser er af høj retskildemæssig værdi.¹⁴ Dog skal det bemærkes, at Domstolen bruger en dynamisk fortolkningsstil, og at dens resultater ikke er bindende for den selv. Dermed kan Domstolen med tiden vælge at anlæg-

¹¹Blume, Peter: "Retssystemet og juridisk metode", 3. udgave, 2016, s. 279

¹² Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde, artikel 267

¹³ Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde, artikel 267

¹⁴ Blume, Peter: "Retssystemet og juridisk metode", 3. udgave, 2016, s. 280

ge en anden fortolkning, på trods af at selve lovgivningen er uændret.¹⁵

Flere af EU-dommene, der henvises til i denne afhandling, benyttes udelukkende til at uddybe forordningens betragtninger om, hvordan den generelle retstilstand for flypassagerer er, samt hvad der betragtes som en usædvanlig omstændighed. To af dommene, C-549/07 (Wallentin-Hermann) og C-257/14 (Van der Lans), vil blive genstand for en mere dybdegående analyse, idet de omhandler tekniske fejl. Målet med denne analyse er at præcisere, hvornår en teknisk fejl udgør en usædvanlig omstændighed, samt i denne forbindelse at konkretisere hvilke betingelser, der ifølge Domstolen skal være opfyldt. Således vil analysen af EU-dommene indgå som en del af besvarelsen af problemformuleringens første led.

Der er endvidere inddraget to Meddelelser fra Kommissionen, KOM (2011) 174 og 2016/C 214/04, fra henholdsvis 2011 og 2016. Meddelelserne kan blandt andet benyttes af de nationale domstole, som et fortolkningsbidrag i tilfælde af tvivl om retsstillingen på området, men er ikke juridisk bindende.¹⁶ Meddelelsen fra 2011 redegør blandt andet for udviklingen af retstilstanden efter forordningens vedtagelse, hvorfor denne anvendes som kilde til afhandlingens afsnit 5.1 om baggrunden og formålet med forordningen.

I meddelelsen fra 2016 tager Kommissionen stilling til nogle af de gråzoner, der har været i forbindelse med fortolkning og anvendelse af forordningen. Det har været Kommissionens ønske med Meddelelsen at give en tydelig forklaring på en række af bestemmelserne i forordningen. Dette gøres mestendels på baggrund af Domstolens praksis, men hvor Domstolen endnu ikke har taget stilling, er det Kommissionens egne betragtninger, som fremgår. Formålet med meddelelsen er, at forordningens regler skal kunne håndhæves mere effektivt og ensartet på tværs af medlemslandene. Dette gøres ved at besvare nogle af de spørgsmål, som oftest rejses af nationale håndhævelsesorganer, passagerer, Europa-

¹⁵ Tvarnø, Christina D. og Nielsen, Ruth: "Retsskilder og retsteorier" 4. udgave, 1. oplag, 2014, s. 191-192

¹⁶ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 1; det fremgår heraf, at der blot er tale om retningslinjer, som ønsker at give en tydelig forklaring på en række bestemmelser, i forordningen.

Parlamentet og repræsentanter for erhvervslivet.¹⁷ I og med at Meddelelsen blandt andet er rettet mod nationale håndhævelsesorganer, er det sandsynligt, at disse vil benytte sig heraf i forbindelse med fortolkningstvivil. Derfor er det relevant at inddrage den, selv om den ikke er juridisk bindende.

Meddelelse fra Kommissionen fra 2016 vil i denne afhandling benyttes, hvor der endnu ikke er praksis fra Domstolen, som fastslår retsstillingen, samt til en yderligere uddybning af retsstillingen på områder, hvor Domstolen har taget stilling til dele af spørgsmålet.

I henhold til besvarelse af problemformuleringens andet led, som fokuserer på dansk ret, inddrages to nye højesteretsdomme, U.2016.2357H og U.2016.2377H. Disse analyseres med henblik på at fastslå, hvorvidt Højesteret dømmer i overensstemmelse med EU-Domstolens linje.

I begge domme forholder Højesteret sig til lange forsinkelser forårsaget af tekniske fejl, og spørgsmålet om hvorvidt luftfartsselskaberne var forpligtede til at udbetale kompensation, eller om de kunne påberåbe sig usædvanlige omstændigheder. Dommene er valgt på baggrund af deres aktualitet og relevans for belysning af emnet. Da Højesteret er øverste instans i det danske retssystem, og da Højesteret ikke har afsagt andre domme om tekniske fejl, tillægges afgørelserne stor retskildemæssig værdi. Det skal bemærkes, at EU-ret er en del af dansk ret,¹⁸ hvorfor det kan diskuteres, hvorvidt Højesteretsdommene danner præcedens på området. Selve retsstillingen er allerede fastlagt i forbindelse med EU-retten, herunder Domstolens afgørelser, men Højesterets domme kan benyttes til at fastslå, om denne retsstilling følges i dansk ret.

Der er, hvor det er relevant, inddraget retslitteratur. Den almene opfattelse af retslitteratur er, at dette ikke har retskildeværdi, idet der er *“nogenlunde enighed om, at retslitteratur ikke kan udgøre en retskilde, da forfatteren savner legitimitet til at fastlægge ret”*.¹⁹ Dog tillægges den argumentation, som forfatteren benytter

¹⁷ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 1.

¹⁸ Olesen, Karsten Naundrup og Lilja, Troels Michael: “Domsanalyse”, 2. udgave, 2014, s. 160

¹⁹ Munk-Hansen, Carsten: “Retsvidenskabsteori”, 1. udgave, 1. oplag, 2014, s. 346

alligevel betydning.²⁰ Der er derfor løbende lavet henvisninger til litteratur, hvor fagpersoner diskuterer nogle af de problemstillinger, som nævnes i afhandlingen. Denne litteratur omfatter artikler af henholdsvis Christian Keldsen, som er cand.jur. og forhenværende direktør i Air Greenland, Renzo van der Bruggen som har en Master of Law og er forsker ved Ghent University i Belgien, hvor han har specialiseret sig i flypassagerers rettigheder, og Morten Broberg som er forsker ved Københavns Universitet, hvor han blandt andet underviser i EU-ret. Hovedsageligt er der tale om fodnotehenvisninger til de relevante værker, hvor læseren kan finde yderligere diskussioner om diverse emner, ligesom de enkelte steder benyttes til at uddybe detaljer i forordningen og den generelle retsstilling.

Der er under arbejdet med afhandlingen ikke fundet eksempler i den sparsomme juridiske litteratur på området, som bidrager markant til yderligere fortolkning af retsstillingen, end hvad der allerede fremgår af forordningen og Domstolens resultater, samt af Kommissionens Meddelelse fra 2016. Desuden er meget af litteraturen på området af ældre dato.

Til slut skal nævnes, at den litteratur og de statistikker, som er benyttet i indledningen, udelukkende er brugt til at understøtte de påstande, som fremføres deri, med henblik på at indskærpe det område, som afhandlingen omhandler. Sammenfattende for disse kilder kan det siges, at der naturligvis er foretaget en nøje kildekritik, hvor det er overvejet, om den pågældende kildes påstande eller data er pålidelige. Da ingen af disse kilder er benyttet i besvarelsen af problemformuleringen, er der ikke foretaget yderligere metodiske overvejelser herom.

4. Afgræsning

For at indsnævre det felt, der arbejdes med, er det nødvendigt at lave en afgræsning. Med problemformuleringen sigtes først og fremmest til en analyse af anvendelsen af flypassagerforordningens artikel 5, stk. 3, med fokus på tekniske fejl. Der tages således udgangspunkt i de materielle regler og deres anvendelse, hvorfor der generelt afgrænses fra en gennemgang af regler af processuel karakter, heriblandt forordningens artikel 13 og 15-16.

²⁰ Munk-Hansen, Carsten: "Retsvidenskabsteori", 1. udgave, 1. oplag, 2014, s. 346

Der afgrænses fra inddragelse af internationale konventioner om passagerrettigheder, herunder Montrealkonventionen, som fastsætter ensartede regler for luftfartsselskabers ansvar for skade på passagerer og bagage ved internationale flyvninger. Det begrundes i, at det flere gange understreges af Domstolen, at forordningens artikler ikke strider imod Montrealkonventionens bestemmelser, og at det ikke er relevant at benytte konventionen ved fortolkning af forordningen, idet denne er et supplement til Montrealkonventionen, og da forordningens regler virker på et *"tidligere trin"* end konventionens.²¹

Direktivet om pakkerejser (EU) 2015/2302 beskriver ensartede rettigheder og aftalevilkår ved pakkerejser. Formålet er at øge retssikkerheden for rejsende, der benytter sig af sammensatte rejsearrangementer, samt for de erhvervsdrivende. Der refereres enkelte gange til pakkerejsedirektivet i afhandlingen, men herudover afgrænses der fra en videre uddybning og diskussion af direktivet.

Der afgrænses desuden fra en generel diskussion af forholdet mellem nationale domstole og EU-Domstolen. Dermed afgrænses der fra en diskussion af de konsekvenser, det vil have, hvis danske domstole ikke dømmer i overensstemmelse med EU-retten.

Når nationale domstole forelægger en sag for EU-Domstolen, vil en af EU's generaladvokater udarbejde et begrundet forslag til afgørelsen. Denne består af en udtalelse, som er opbygget på samme vis som en EU-dom. Forslaget er dog ikke juridisk bindende hverken for sagens parter eller Domstolen, og der kan dermed være stor forskel på generaladvokatens udtalelse og den dom, som Domstolen efterfølgende afsiger.²² I litteraturen antages det desuden, at retskildeværdien af generaladvokaternes udtalelser er tvivlsom.²³ Idet der således er tale om ikke-juridisk bindende indhold, og da EU-Domstolen har afsagt domme på området, afgrænses der fra at bruge udtalelser fra generaladvokaten.

²¹ Sagerne C-581/10, Nelson m.fl., præmis 55 og C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 32 og 34

²² <http://www.eu.dk/da/spoergsmaal-og-svar-folder/hvad-er-en-generaladvokat>

²³ Tvarnø, Christina D. og Nielsen, Ruth: "Retskilder og retsteorier" 4. udgave, 1. oplag, 2014, s. 192

I Danmark er Trafik-, Bygge-, og Boligstyrelsen (herefter "Trafikstyrelsen") det organ, der er udpeget til at håndhæve flypassagerforordningen, jf. dennes artikel 16, stk. 1. Denne kompetence er tildelt i medfør af BEK nr. 1549 af 16/12/2013.²⁴ Der kunne derfor argumenteres for, at det ville være relevant at inddrage Trafikstyrelsens praksis i forbindelse med undersøgelsen af problemformuleringens andet led. Men på trods af Trafikstyrelsens kompetence, er det stadig Højesterets afgørelser, der har den højeste retskildeværdi. Afgørelser fra Trafikstyrelsen kan ved tvister bringes for domstolene, hvor de kan ende hos Højesteret. Dermed er det Højesteret der, på trods af Trafikstyrelsens kompetence, er sidste instans i bedømmelse af sager angående flypassagerers rettigheder i henhold til flypassagerforordningen. Højesteret er ikke bundet af de afgørelser, som er truffet af Trafikstyrelsen, hvorimod Trafikstyrelsen skal rette sig efter afgørelser truffet af Højesteret. Det er derfor ikke fundet relevant at inddrage afgørelser fra Trafikstyrelsen.

Det er ikke formålet med denne afhandling at gå i dybden med andre former for usædvanlige omstændigheder end de tekniske fejl. Dog vil disse andre usædvanlige omstændigheder blive nævnt i afhandlingen, hvor de indgår naturligt, dog uden en gennemgribende analyse og fortolkning heraf. Dette gøres for at give en bredere forståelse for begrebet "usædvanlige omstændigheder".

I afsnit 6 præsenteres reglerne for kompensation. Her er fokus udelukkende på den kompensation, som kan opnås i medfør af artikel 5, stk. 1, litra c, ved aflyste flyafgange. Det er ligeledes muligt at opnå kompensation som følge af boardingafvisning, jf. forordningens artikel 4, stk. 3, men dette ligger uden for afhandlingens problemfelt, og vil derfor ikke blive behandlet. Endvidere afgrænses der fra reglerne om bistand i form af ret til refusion og omlægning af rejsen, samt ret til forplejning og indkvartering, jf. forordningens artikel 8 og 9.

Som følge af at forordning 261/2004 omhandler flypassagerer, vil der naturligt

²⁴ Lovbekendtgørelse nr. 1549 af 16/12/2013 om bestemmelser for anvendelse af EU-forordning nr. 261/2004 om passagerrettigheder på luftfartsområdet

kun blive fokuseret på reguleringen af disses rettigheder. Der afgrænses dermed fra en gennemgang af lignende regler, gældende for andre passagergrupper, heriblandt tog-, bus- og skibspassagerer. Da afhandlingen afgrænser sig fra en gennemgang af regler angående andre transporttyper og passagergrupper, vil der herefter blive refereret til flypassagerer, når begrebet ”passager” nævnes.

5. Flypassagerforordningen

I dette afsnit vil forordningen kort blive præsenteret i et historisk perspektiv. Først præsenteres forordningens baggrund og formål, hvorefter anvendelsesområdet fastlægges.

5.1 Baggrund og formål

Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om flypassagerers rettigheder trådte i kraft den 17. februar 2005, jf. forordningens artikel 19. Forordningen ophævede samtidig den tidligere Forordning (EØF) nr. 295/91 om kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning.²⁵ Det bagvedliggende hensyn til vedtagelsen af de ovenstående forordninger er EU's frie bevægelighed, hvis formål er at styrke den lige konkurrence i det indre marked.²⁶ Således er det at rejse en forudsætning for at kunne udnytte den frie bevægelighed, hvorfor forordningerne tildeler flypassagerer visse rettigheder.

Forordning (EØF) nr. 295/91 havde hidtil givet passagererne en grundlæggende beskyttelse.²⁷ Men eftersom ikke kun boardingafvisning, men også aflysninger og lange forsinkelser ifølge kommissionen er til stor gene for passagererne,²⁸ var formålet med Forordning (EF) nr. 261/2004, og dermed ophævelsen af Forordning (EØF) nr. 295/91, at sikre et højere beskyttelsesniveau for flypassagerer.²⁹ I præambel 1 i Forordning (EF) nr. 261/2004 fastslås det desuden, at der bør tages fuldt ud hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt. I forlængelse heraf fremgår det af præambel 3, at der med de hidtidigt gældende regler var for mange passagerer, der blev afvist mod deres vilje eller blev berørt af aflysninger, uden forudgående varsel, eller lange forsinkelser. Forordningen sikrer på baggrund heraf flypassagererne minimumsrettigheder i tilfælde af boardingafvisning mod passagerens vilje, samt ved aflysning og forsinkelse af flyafgange, jf. artikel 1, stk. 1, litra a-c. Derudover beskyttes passagererne i tilfælde af opgradering eller nedgradering af deres billet; det vil sige i tilfælde, hvor luftfartsselska-

²⁵ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 18

²⁶ Meddelelse fra Kommissionen, KOM (2011) 174, s. 2, 1. afsnit

²⁷ Forordning (EF) nr. 261/2004, præambel 3

²⁸ Forordning (EF) nr. 261/2004, præambel 2

²⁹ Forordning (EF) nr. 261/2004, præambel 1 og 3

berne placerer passageren i en anden klasse end den, billetten var købt til.³⁰

5.2 Anvendelsesområde

En forudsætning for at kunne påberåbe sig de rettigheder, som reguleres i forordningen, er, at passageren befinder sig inden for forordningens anvendelsesområde. Ifølge artikel 3, stk. 1, litra a, finder forordningen anvendelse på alle flyafgange fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, uanset om bestemmelsesstedet er et tredjeland. Herudover finder den anvendelse på flyafgange fra tredjelande, når bestemmelsesstedet er inden for EU, og såfremt det transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab, jf. artikel 3, stk. 1, litra b. Det er desuden en forudsætning for at anvende forordningen, at flypassageren har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang og er rettidigt til stede ved indcheckning, jf. artikel 3, stk. 2.

Ovenstående resulterer i, at passagerer som rejser fra et medlemsland til et tredjeland med et ikke-EU-luftfartsselskab, kan have rettigheder på udrejsen fra medlemslandet, som de ikke vil være i besiddelse af på returrejsen. Dette gælder uanset, at ud- og returrejse er købt som en sammenhængende returrejse, jf. C-173/07 (Emirates Airlines), præmis 53.³¹ Det kan heraf udledes, at begrebet ”flyafgang” i artikel 3, stk. 1, litra a og litra b, ikke skal fortolkes udvidende, men at der derimod skal ske en konkret ordlydsfortolkning. Dermed betegnes en flyafgang som den enkelte fysiske afgang, altså fra afgangssted til bestemmelsessted, og ikke som den samlede, købte returrejse.³²

Forordningen omfatter både ruteflyvning og charterflyvning, herunder flyvning, der indgår i pakkerejser.³³ Pakkerejser er dog undtaget, såfremt aflysning sker af andre årsager end aflysning af flyafgangen.³⁴ Beskyttelsesområdet er dermed bredere end ved den tidligere forordning (EØF) nr. 295/91, som kun beskyttede

³⁰ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 10

³¹ For uddybende diskussion om definition af begrebet af flyafgang (“flight”), se: Bruggen, Renzo van der (2014): “European air passenger rights- the concept of “flight”, Journal of European Consumer and Market Law

³² Sag C-173/07, Emirates Airlines, præmis 40

³³ Forordning (EF) nr. 261/2004, præambel 5

³⁴ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 3, stk. 6, 2. pkt. og Kommissionens fortolkningsbidrag, afsnit 2.2.6

passagerer ved ruteflyvning. Udvidelsen af beskyttelsen skyldes, at: "[...] *der ikke længere skelnes skarpt mellem ruteflyvning og charterflyvning* [...]"³⁵, hvorfor beskyttelsen bør gælde for begge, jf. forordningens præambel 5.

Artikel 3, stk. 3, angiver undtagelserne til forordningens anvendelsesområde. Det fremgår heraf, at forordningen ikke finder anvendelse for flypassagerer, der rejser gratis eller til en nedsat pris, som hverken direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden. Heraf udleder professor Morten Broberg, at det afgørende må være, om "[...] *luftfartsselskabet har bortgivet billetten eller solgt den til nedsat pris* [...]"³⁶. Han anfører, at det, at den rejsende eksempelvis har modtaget billetten i gave af sin familie, ikke indebærer, at denne mister sine rettigheder i henhold til forordningen.³⁷ Et eksempel på hvornår undtagelsen i artikel 3 finder anvendelse, og hvor forordningen således ikke finder anvendelse, kan, ifølge kommissionen, være når et luftfartsselskab tilbyder dets personale særlige billetter til nedsat pris.³⁸ Forordningen finder modsat anvendelse i de tilfælde, hvor luftfartsselskaber eller rejsearrangører udsteder billetter til passagerer i henhold til et bonusprogram eller andet kommercielt program, jf. artikel 3, stk. 3, sidste pkt.

Forordningen finder endvidere ikke anvendelse ved flyafgange fra en lufthavn i et tredjeland, hvor bestemmelsesstedet er i et medlemsland, i de tilfælde hvor passagererne har "[...] *modtaget modydelse eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland*", jf. artikel 3, stk. 1, litra b, sidste led. I afsnit 6.3.1. om overlappende kompensationsregler vil denne problemstilling blive uddybet for så vidt angår muligheden for kompensation.

³⁵ Forordning (EF) nr. 261/2004, præambel 5

³⁶ Broberg, Morten; U.2008B.319: "Flypassagerers rettigheder i EU – om luftfartsselskabers forpligtelser over flypassagerer efter forordning 261/2004", s. 1, afsnit 2.

³⁷ Broberg, Morten; U.2008B.319 "Flypassagerers rettigheder i EU – om luftfartsselskabers forpligtelser over flypassagerer efter forordning 261/2004", s. 1, afsnit 2.

³⁸ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 2.2.2.

6. Kompensation

I dette afsnit gennemgås de grundlæggende regler for opnåelse af kompensation ifølge forordningens artikel 5, stk. 1, litra c; herunder hvornår der foreligger henholdsvis en aflysning og en lang forsinkelse.³⁹ Det er nødvendigt at have en forståelse for kompensationsreglerne for at kunne besvare afhandlingens problemformulering, idet artikel 5, stk. 3, om usædvanlige omstændigheder er en undtagelsesbestemmelse til disse regler.

Som tidligere nævnt har Europa-Parlamentet og Rådet med flypassagerforordningen blandt andet ønsket at begrænse de problemer og gener, som passagerer udsættes for ved aflysninger af flyafgange.⁴⁰ Derfor har man i forordningens artikel 5 fastsat en række rettigheder, som passagererne opnår i tilfælde af aflysning, heriblandt retten til at modtage kompensation, som vil blive gennemgået i nærværende afsnit. Som hovedregel vil passagerer have ret til kompensation ved aflysninger, *"medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet"*.⁴¹ Denne undtagelsesbestemmelse, som fremgår af artikel 5, stk. 3, vil blive udsat for nærmere behandling i afsnit 6.1.1. og afsnit 7.

6.1 Kompensation ved aflysning

Forordningens artikel 5 regulerer de rettigheder, som berørte passagerer opnår i tilfælde af en aflyst flyafgang. Blandt andet skal passagererne tilbydes refusion, returrejse eller omlægning af rejsen, ligesom de opnår ret til forplejning og indkvartering i overensstemmelse med forordningens artikel 8 og 9.⁴² I dette afsnit vil fokus være rettet mod den kompensation, som flypassagerer har ret til ved aflysning i medfør af forordningens artikel 5, stk. 1, litra c.

Ifølge forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, har berørte passagerer ret til kompensation i de tilfælde, hvor der sker en aflysning af den planlagte flyafgang,

³⁹ Med lange forsinkelser menes forsinkelser på tre timer og derover, se afsnit 6.2.1 for en uddybende forklaring

⁴⁰ Forordning (EF) nr. 261/2004, præambel 12

⁴¹ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 5, stk. 3

⁴² Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 5, stk. 1, litra a-b

og hvor der i denne forbindelse ikke, inden for en række fastsatte tidsfrister, gives meddelelse om aflysningen fra luftfartsselskabet. Hvis disse frister overholdes, skal der således ikke ydes kompensation.

Grænserne for rettidig meddelelse fremgår af artikel 5, stk. 3, litra c, i-iii, hvorefter meddelelse skal gives til passagererne på én af følgende tre måder; enten kan meddelelsen gives mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, *eller* mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt, samtidig med at der tilbydes en omlægning af rejsen, som medfører, at passagererne kan rejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det først planlagte ankomsttidspunkt. Alternativt er det muligt for luftfartsselskabet at give meddelelse mindre end syv dage før det planlagte rejsetidspunkt, og samtidig tilbyde passagererne en omlægning af rejsen, der medfører, at afrejse sker højst en time før det planlagte tidspunkt med ankomst til bestemmelsesstedet senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.⁴³ Dermed må passagerer ved aflysning i sidste øjeblik finde sig i, at rejsen samlet varer tre timer længere end oprindeligt planlagt, uden at der udbetales kompensation.

Gives der ikke rettidig meddelelse, og tilbydes der ikke eventuelle omlægnings af rejsen, medfører dette, at de berørte passagerer som udgangspunkt har ret til kompensation. Kompensationen fastlægges efter de principper, som fremgår af forordningens artikel 7, se afsnit 6.3 om udmåling af kompensation. Det er det transporterende luftfartsselskab, der skal stå for kompensationen, og det er ligeledes det transporterende luftfartsselskab, der har bevisbyrden for, hvorvidt og hvornår passagererne har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen.⁴⁴

Ud over meddelelse om selve aflysningen skal luftfartsselskabet, ifølge forordningens artikel 14, stk. 1 og 2, endvidere give de berørte passagerer skriftlig meddelelse om de rettigheder, som opnås som følge af aflysningen, heriblandt bestemmelserne om kompensation og bistand. Reglerne herom vil blive uddybet i afsnit 6.4 om luftfartsselskabernes informationspligt.

⁴³ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 5, stk. 1, litra c, i-iii

⁴⁴ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 5, stk. 4

6.1.1 Undtagelsen til hovedreglen – artikel 5, stk. 3

Som tidligere nævnt er det ikke uden undtagelse, at passagerer har ret til kompensation ved aflysning. Af forordningens artikel 5, stk. 3, fremgår undtagelsen til hovedreglen om, at der som udgangspunkt skal ydes kompensation i tilfælde af aflysning af en flyafgang:

”Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.”⁴⁵

Bestemmelsen giver anledning til, at luftfartsselskaberne i særlige tilfælde ikke vil være forpligtede til at udbetale kompensation til passagerer, som berøres af en aflysning. Bestemmelsen består af to led, og der skal således først og fremmest være tale om usædvanlige omstændigheder. Herefter må disse usædvanlige omstændigheder ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler der med rimelighed kunne træffes, faktisk var truffet. I afsnit 7 vil artikel 5, stk. 3 og anvendelsen heraf blive uddybet med særlig fokus på de tilfælde, hvor de usædvanlige omstændigheder består i tekniske fejl.

6.2 Hvornår foreligger der en aflysning

Det er fastslået i afsnit 6.1, at en aflysning af en flyafgang, uden rettidig meddelelse, giver de berørte passagerer ret til kompensation. I denne forbindelse er det nødvendigt at definere, hvornår der foreligger en aflysning. Formålet med dette afsnit er således at klarlægge, hvornår der er foreligger en aflysning, samt hvornår en forsinkelse kan medføre, at berørte passagerer stilles retligt, som var der tale om en aflysning, og at de dermed omfattes af reglerne om kompensation.

En aflysning defineres i forordningens artikel 2, litra l, som *”en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres”*. Dermed understreges det, at uanset hvor få passagerer, der har en reservation til en flyafgang, vil

⁴⁵ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 5, stk. 3

luftfartsselskabet ikke kunne aflyse den pågældende afgang uden, at der skal ydes kompensation til den, eller de, berørte passagerer efter artikel 5, stk. 1, litra c.

6.2.1 Lange forsinkelser⁴⁶

Det fremgår af sagen C-432/07 (Sturgeon m.fl.), at en lang forsinkelse, uanset varigheden, *ikke* medfører, at en flyafgang anses for aflyst så længe, at den forsinkede afgang gennemføres i overensstemmelse med den oprindelige planlægning.⁴⁷ Derimod sidestiller Domstolen passagerer på afgang ramt af lange forsinkelser med passagerer, der berøres af en aflyst flyafgang.⁴⁸ Dette begrundes med, at passagerer, som bliver berørt af en aflysning, og passagerer, der berøres af en forsinkelse, står i sammenlignelige situationer; i begge tilfælde lider passagererne et tab af tid.⁴⁹ Grundet ligebehandlingsprincippet kan de to situationer, ifølge Domstolen, ikke behandles forskelligt; der kan ikke gives passagerer, som er udsat for aflysninger, bedre vilkår end passagerer udsat for forsinkelser.⁵⁰ Dette synspunkt understøttes ligeledes i den senere dom, C-581/10 (Nelson m.fl.).⁵¹

Det er ved ankomsten til passagerens endelige bestemmelsessted,⁵² at længden af en forsinkelse beregnes, og Domstolen har dermed fastslået, at ankomst til det endelige bestemmelsessted med mere end tre timers forsinkelse medfører, at passagerer berørt af en sådan forsinkelse retligt skal stilles, som var der tale om en aflysning.⁵³ Således giver forsinkelser på mere end tre timer de berørte passagerer ret til kompensation på samme vis som aflysninger. Det vil altså sige, at luftfartsselskaberne ikke kan forlænge en forsinkelse til mere end tre timer, uden at de berørte passagerer vil være omfattet af kompensationsreglerne i artikel 5, stk. 1, litra c. Luftfartsselskaberne kan dermed ikke omgå kompensationspligten ved at operere med lange forsinkelser i stedet for at aflyse flyafgangen.

⁴⁶ "Lange forsinkelser" og "længere forsinkelser" defineres i denne afhandling som forsinkelser med en varighed af mindst tre timer, med mindre andet tydeligt fremgår.

⁴⁷ Sag C-402/07 Sturgeon m.fl., præmis 39

⁴⁸ Sag C-402/07 Sturgeon m.fl., præmis 61

⁴⁹ Sag C-402/07 Sturgeon m.fl., præmis 54

⁵⁰ Sag C-402/07 Sturgeon m.fl., præmis 60

⁵¹ Sag C-581/10 Nelson m.fl., præmis 34 og 37

⁵² Se afsnit 6.2.3 for en definition af "det endelige bestemmelsessted"

⁵³ Sag C-402/07 Sturgeon m.fl., præmis 69

Det er i overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet, at en forsinkelse skal være på mindst tre timer, for at berørte passagerer stilles, som var der tale om en aflysning.⁵⁴ Dette begrundes med, at en aflysning, som meddeles mindre end syv dage før afgang, som beskrevet i afsnit 6.1, i alt må medføre, at den samlede rejse ikke forlænges med mere end tre timer, før det berettiger til compensation, jf. artikel 5, stk. 1, litra c, iii.

Der kan opstå situationer, hvor en forsinkelse vil være på henholdsvis mere eller mindre end tre timer alt efter, hvornår ankomsttidspunktet skal beregnes fra. I dommen C-452/13 (Germanwings) har Domstolen taget stilling til dette problem. Domstolen slår først og fremmest fast, at "det faktiske ankomsttidspunkt" skal anvendes ensartet i hele Unionen, hvorfor ankomsttidspunktet ikke kan følge af en aftale mellem parterne.⁵⁵ Herefter lægger Domstolen vægt på, at flypassagerer opholder sig i et lukket rum, hvor deres muligheder for at varetage eksempelvis deres familie- eller arbejdsmæssige anliggender er begrænset betydeligt.⁵⁶ Dette ophører først på tidspunktet, hvor passagererne har lov til at forlade flyet. Således skal ankomsttidspunktet fortolkes som det tidspunkt, hvor mindst én af flyets døre åbnes, forudsat at passagererne må forlade flyet.⁵⁷

6.2.2. Fly, der vender tilbage til afgangsstedet og omdirigerede flyvninger

Det er af Domstolen fastslået, at fly, der letter og derefter må vende tilbage til afgangsstedet, hvor passagererne i flyet overføres til andre flyafgange, betragtes som aflyste flyafgange.⁵⁸ Dette kan udledes af dommen C-83/10 (Sousa Rodríguez m.fl.), hvor det i præmis 28 fastslås, at en flyvning, for at være gennemført, skal have nået det bestemmelsessted, som er anført på ruten.

Også flyvninger, der omdirigeres, således at passagererne ankommer til en anden lufthavn end den, der oprindeligt var bestemmelsessted, vil ifølge Kommissionen som udgangspunkt blive betragtet som aflyste flyvninger.⁵⁹ Dette vil være tilfældet, medmindre passagererne i forbindelse med omdirigeringen til-

⁵⁴ Sag C-402/07 Sturgeon m.fl., præmis 69

⁵⁵ Sag C-452/13, Germanwings, præmis 17-18

⁵⁶ Sag C-452/13, Germanwings, præmis 20

⁵⁷ Sag C-452/13, Germanwings, præmis 24-25 og 27

⁵⁸ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 3.2.3.

⁵⁹ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 3.2.4.

bydes en omlægning af rejsen under sammenlignelige transportbetingelser. Luftfartsselskabet skal tilbyde denne omlægning ved først givne lejlighed, og omlægningen skal ske til passagerernes oprindelige bestemmelsessted, eller et nyt bestemmelsessted efter aftale med den enkelte passager. Tilbydes en sådan omlægning anses flyafgangen for værende forsinket, frem for som værende aflyst.⁶⁰ Betyder omdirigeringen, at passageren ankommer til en lufthavn, der betjener samme by eller region som den oprindeligt planlagte ankomstlufthavn, vil flyafgangen også her anses for forsinket, og ikke som aflyst.⁶¹

6.2.3 Mellemlandinger og tilsluttede flyforbindelser

Ofte rejser passagerer over lange distancer, hvor flyskift og mellemlandinger er nødvendige for at nå frem til det endelige bestemmelsessted. Det endelige bestemmelsessted defineres i forordningens artikel 2, litra h, som bestemmelsesstedet, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckning. Ved direkte tilsluttede flyforbindelser, regnes bestemmelsesstedet for den sidste flyvning som det endelige bestemmelsessted.⁶²

Domstolen har indtaget det synspunkt, at det er ankomsten til det endelige bestemmelsessted, der danner grundlag for beregningen af forsinkelsens længde i de tilfælde, hvor der ønskes kompensation efter forordningens artikel 7.⁶³ Har en passager bestilt en samlet flyrejse, hvor der er flere flyafgange i forlængelse af hinanden, vil passageren således være berettiget til kompensation, hvis ankomst til det endelige bestemmelsessted sker med mere end tre timers forsinkelse, uafhængigt af hvilken af flyafgangene i den samlede rejse, forsinkelsen skyldtes.

Ifølge Kommissionen er det uden betydning, om den tilsluttede flyforbindelse drives af et EU-luftfartsselskab eller et tredjelandsluftfartsselskab, i de tilfælde hvor passagererne ikke når en tilsluttet forbindelse, i eller uden for EU, efter ankomst med en flyafgang fra en medlemsstats område.⁶⁴ Rejser passagererne derimod fra et tredjeland til en lufthavn på en medlemsstats område som endeligt bestemmelsessted, er det kun de flyforbindelser, som betjenes af EU-

⁶⁰ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 3.2.4.

⁶¹ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 3.2.4.

⁶² Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 2, litra h

⁶³ Sag C-11/11, Folkerts, præmis 47

⁶⁴ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 4.4.7.

luftfartsselskaber, som bør medtages ved bedømmelsen af retten til kompensation i tilfælde af en lang forsinkelse.⁶⁵

6.3 Udmålingen af kompensation

Det er værd at bemærke, at der i forordningens artikel 5 og 7 er tale om kompensation og ikke erstatning, som det kendes fra dansk ret. Dermed skal hverken danske eller EU-retlige regler for udmåling af erstatning efterleves, hvorfor de almindelige erstatningsretlige betingelser ikke skal være opfyldt, når der gives kompensation. Der vil derfor være mulighed for, at passagerer kan opnå en form for erstatning, eksempelvis refusion af billetten, sideløbende med kompensation.

Kompensationen består af en række faste takster fastsat på baggrund af flyvningens distance og fremgår som nævnt af forordningens artikel 7, stk. 1. Herefter vil passageren modtage henholdsvis 250 euro ved flyvninger på højst 1500 km., og 400 euro ved flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1.500 km, samt alle andre flyvninger på mellem 1.500 og 3500 km. For de flyvninger, som ikke falder ind under de ovenstående situationer, vil kompensationen udgøre 600 euro. Når afstanden mellem afgangssted og bestemmelsessted skal fastlægges, er grundlaget det sidste bestemmelsessted, hvor aflysningen forsinker passagerens ankomst.⁶⁶ Afstanden måles efter storcirkelmetoden.⁶⁷

I medfør af artikel 7, stk. 2, er det muligt for det transporterende luftfartsselskab at halvere satserne i artikel 7, stk. 1, således at kompensationen nedsættes med 50 %. Dette vil være tilfældet, hvis en passager får tilbudt en omlægning af rejsen i form af en alternativ flyvning til det endelige bestemmelsessted. For at en sådan kompensation skal kunne finde sted, må ankomsttidspunktet herefter ikke overstige det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt med mere end henholdsvis to timer ved flyvninger på 1.500 km eller mindre, tre timer ved flyvninger inden for Fællesskabet på over 1.500 km, samt alle andre flyvninger på mellem 1.500 og 3.500 km, og fire timer ved alle flyvninger, der ikke falder ind under

⁶⁵ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 4.4.7.

⁶⁶ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 7, stk. 1

⁶⁷ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 7, stk. 4

ovenstående.⁶⁸

6.3.1 Overlappende kompensationsregler

Ifølge forordningens artikel 12, stk. 1, indskrænker forordningen ikke muligheden for, at passagerer kan opnå yderligere kompensation. Dog vil kompensation efter forordningen kunne fratrækkes i tilfælde af en sådan eventuel yderligere kompensation.

6.3.1.1 Kompensation opnået i tredjeland

I forbindelse med spørgsmålet om fastsættelse af kompensation, skal opmærksomheden henledes på, at der i visse tredjelande findes lignende regler omhandlende kompensation og bistand.

Er der tale om en flyvning til en lufthavn beliggende i et medlemsland fra en lufthavn beliggende i et tredjeland, og er det transporterende luftfartsselskab et EU-luftfartsselskab, vil en sådan flyvning være omfattet af forordningen, jf. artikel 3, stk. 1, litra b. Dermed kan der opstå situationer, hvor passagerer både vil være beskyttet af forordningen, samt af de eventuelle beskyttelsesregler et tredjeland måtte have. Ifølge Kommissionen kan passagerer ikke gøre rettigheder ifølge forordningen gældende, heriblandt kompensation, i tilfælde af, at tilsvarende allerede er modtaget i et tredjeland.⁶⁹

Der er afvigelser mellem de forskellige sprogversioner af forordningen, som gør, at forordningen i de enkelte medlemslande kan læses forskelligt i forhold til, hvornår forordningen finder anvendelse, og dermed hvornår en passager mister retten til kompensation på grund af muligheden for kompensation i et tredjeland. I nogle sprogversioner fremstår det som om, at man har krav på kompensation i medfør af forordningen uafhængigt af, om man allerede har modtaget en sådan i et tredjeland, mens andre sprogversioner kan fortolkes således, at den blotte mulighed for kompensation i et tredjeland, medfører at kompensation *ikke* kan opnås på baggrund af forordningen.⁷⁰

Domstolen har derfor slået fast, at retten til kompensation i henhold til forordningen kun kan fratages, hvis det godtgøres, at et tredjlands kompensation

⁶⁸ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 7, stk. 2

⁶⁹ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 2.1.3.

⁷⁰ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 23-25

opfylder formålet med den i forordningen fastsatte kompensation.⁷¹ Det kræves ikke bevist, at de berørte passagerer rent faktisk har modtaget kompensation på baggrund af et tredjeland's regler, men modsat er den blotte mulighed for at opnå en sådan kompensation ikke tilstrækkeligt til, at kompensation efter forordningen bortfalder.⁷² Ifølge Kommissionen må det transporterende luftfartsselskab godtgøre, at en kompensation ydet i et tredjeland opfylder de i forordningen fastsatte formål med kompensation.⁷³

6.3.1.2 Kompensation ved pakkerejser

I forbindelse med pakkerejser kan der ligeledes opstå problemer vedrørende spørgsmål om kompensation, da berørte passagerer her vil have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab ifølge forordningen, og derudover have ret til erstatning eller prisnedsættelse fra arrangøren af pakkerejsen i henhold til Direktivet om pakkerejser (EU) 2015/2302.⁷⁴ Direktivet om pakkerejser har ingen indvirkning på passagerernes rettigheder i forhold til forordningen. For at undgå overkompensation er det dog bestemt, at erstatning eller prisnedsættelse, der gives i medfør af direktivet, skal fratrækkes eventuelle kompensationer mv., som passagerer har krav på i medfør af forordningen.⁷⁵

Det er ikke bestemt, hvorledes udgifterne til kompensation og erstatning skal fordeles mellem det transporterende luftfartsselskab og arrangøren af pakkerejsen. Som følge heraf vil det være op til kontraktretlige bestemmelser parterne imellem samt national lovgivning at afgøre, hvem der i sidste ende skal bære omkostningerne forbundet hermed.⁷⁶

6.4 luftfartsselskabers informationspligt

Som tidligere nævnt er luftfartsselskaberne forpligtede til at informere passagererne om deres rettigheder i medfør af forordningens artikel 14. Dette skal gøres ved, at der ved indcheckningskranken skal være opsat en klart læselig medde-

⁷¹ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 28

⁷² Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 27

⁷³ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 2.1.3.

⁷⁴ Direktivet om pakkerejser skal senest vedtages og offentliggøres den 1. juli 2018 af medlemsstaterne

⁷⁵ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 2.2.6.

⁷⁶ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 2.2.6.

lelse, som er umiddelbart synligt for passagererne, med følgende tekst: *"Hvis De nægtes boarding, eller Deres flyafgang aflyses eller forsinkes mindst to timer, kan De ved indcheckningskranken eller boardingudgangen få et eksemplar af bestemmelserne om Deres rettigheder, navnlig med hensyn til kompensation og bistand".*⁷⁷

Hvis et luftfartsselskab aflyser en flyafgang, skal den enkelte passager gives skriftlig meddelelse om forordningens bestemmelser om kompensation og bistand. Herunder skal der udleveres detaljerede skriftlige oplysninger til passagererne, om hvorledes henvendelse til det nationale organ skal ske.⁷⁸ Det samme gør sig gældende, hvis der sker forsinkelse på over to timer.⁷⁹

Det er dermed luftfartsselskaberne, der er ansvarlige for at gøre passagererne opmærksomme på de rettigheder, der følger af forordningen. Dette gælder både før, der er opstået en reel kompensationsberettigende situation, såvel som i forbindelse med at en sådan situation faktisk er opstået, eksempelvis i form af en aflysning.

⁷⁷ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 14, stk. 1

⁷⁸ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 14, stk. 2

⁷⁹ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 14, stk. 2

7. Artikel 5, stk. 3

Som ovenfor nævnt i afsnit 6.1.1 er der i forordningens artikel 5, stk. 3, en undtagelse til hovedreglen om, at luftfartsselskaberne skal udbetale kompensation til de passagerer, som berøres af aflyste flyafgange. I nærværende afsnit vil det blive undersøgt, hvad denne undtagelse indebærer, og dermed i hvilke situationer luftfartsselskaberne kan undlade at yde kompensation, når der foreligger usædvanlige omstændigheder i form af tekniske fejl.

Indledende uddybes undtagelsesbestemmelsen generelt. Herefter præsenteres faktum i to EU-domme, der er vitale for fortolkningen af, hvornår tekniske fejl udgør usædvanlige omstændigheder. Med udgangspunkt i disse domme, samt forordningen og dens præambler gennemgås retsstillingen i henhold til tekniske fejl som usædvanlige omstændigheder.

7.1 Usædvanlige omstændigheder

Inden det vurderes, hvornår tekniske fejl kan udgøre usædvanlige omstændigheder, skal betydningen af begrebet "usædvanlig omstændighed" fastslås. Herunder skal det uddybes, hvornår der foreligger usædvanlige omstændigheder, samt hvilke forhold, udover tekniske fejl, der kan være omfattet af begrebet.

Luftfartsselskaber kan undtagelsesvist undlade at udbetale kompensation til berørte passagerer ved aflysning og lange forsinkelser af flyafgange, såfremt "[...] *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.*"⁸⁰

Bestemmelsen består af to led; der skal være tale om usædvanlige omstændigheder og alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, skal være truffet. Begge betingelser skal være opfyldt, før luftfartsselskabet kan blive fritaget for kompensationspligten.⁸¹ Det er luftfartsselskabets opgave at godtgøre, at betingelserne er opfyldt. Det fremgår af Meddelelse fra Kommissionen (2016/C214/04), at luftfartsselskabet skal godtgøre "*eksistensen af og forbindel-*

⁸⁰ Forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 5, stk. 3

⁸¹ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 5.1.

*sen mellem de usædvanlige omstændigheder og forsinkelsen eller aflysningen”⁸² og ”det forhold, at denne forsinkelse eller aflysning ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet”.*⁸³ Bevisbyrden hviler dermed på luftfartsselskabet, hvilket ligeledes fremgår af diverse domme.⁸⁴

De overordnede formål som forfølges med forordningens artikel 5, fremgår af første og anden præambel i forordningen; at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne og endvidere at tage fuldt ud hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt, idet flyafganges aflysning kan forårsage alvorlige problemer og gener for passagererne.⁸⁵ Kommissionen har derfor haft til hensigt at begrænse generne for de passagerer, som berøres af en aflysning, hvorfor luftfartsselskabet blandt andet skal udbetale kompensation i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c, såfremt meddelelse om aflysningen ikke gives rettidigt⁸⁶ (se afsnit 6.4 om rettidig meddelelse). Idet artikel 5, stk. 3, er en undtagelse til princippet om passageres ret til kompensation efter artikel 5, stk. 1, litra c, skal bestemmelsen fortolkes strengt.⁸⁷

7.1.1 Usædvanlige omstændigheder som begreb

Begrebet ”usædvanlige omstændigheder” er ikke blandt de begreber, der defineres i forordningens artikel 2, og det fremgår desuden ikke af artikel 5, stk. 3, eller forordningens øvrige artikler, hvornår der er tale om usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. I præambel 14, sidste pkt., findes dog en række begivenheder, som beskriver, hvornår noget kan være omfattet af undtagelsen i artikel 5, stk. 3:

⁸² Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 5.1.

⁸³ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 5.1.

⁸⁴ Bevisbyrden fremgår bl.a. af sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 40 og C-257/14, Van der Lans, præmis 34

⁸⁵ Sag C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 18

⁸⁶ Forordning (EF) nr. 261/2004, præambel 12

⁸⁷ Sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 17 og 20 og C-257/14, Van der Lans præmis 35 og 45

”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.”⁸⁸

Listen er ikke udtømmende, hvilket understreges ved brugen af ordet *”navnlig”*. Endvidere følger det af ordlyden *”kan”*, at lovgiver ikke har haft til hensigt, at ovenstående begivenheder *skal* udgøre usædvanlige omstændigheder, men blot at de *kan* føre til, at der opstår sådanne omstændigheder. Disse betragtninger understøttes af præmis 22 i C-549/07 (Wallentin-Hermann). Luftfartsselskabet kan således ikke nødvendigvis undgå kompensationspligten ved de i præambel 14 nævnte begivenheder, da det vil være en konkret vurdering, hvorvidt der er tale om usædvanlige omstændigheder.

Af præambel 15 fremgår det ligeledes, at det betragtes som usædvanlige omstændigheder, når en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen, resulterer i en lang forsinkelse eller aflysning af en eller flere flyafgange, hvis det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

Da begrebet *”usædvanlig omstændighed”* ikke defineres i forordningen, skal fastlæggelsen af betydningen og rækkevidden heraf ske efter dets normale mening i sædvanlig sprogbrug. Der skal herunder tages hensyn til den generelle sammenhæng, hvori begrebet anvendes, og de mål, der forfølges med bestemmelsen.⁸⁹

I dommen C-12/11 (McDonagh) fremgår det, at begrebet omfatter omstændigheder, der *”ligger uden for det normale”*, jf. præmis 29. Dette vil i forhold til lufttransport sige, at usædvanlige omstændigheder udgør en begivenhed, *”[...] som ikke er et led i den berørte transportvirksomheds sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for selskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse.”*⁹⁰ Dermed defineres en usædvanlig omstændighed som en omstændighed, der falder uden for luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og

⁸⁸ Forordning (EF) nr. 261/2004, præambel 14, sidste pkt.

⁸⁹ Sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 17 og C-12/11, McDonagh, præmis 28

⁹⁰ Sag C-12/11 McDonagh, præmis 29

hvor fejls karakter eller oprindelse resulterer i, at begivenheden også ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, uanset hvilke omstændigheder der er tale om, og uanset hvor alvorlige de måtte være.⁹¹

7.1.2 Forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes

I forhold til bestemmelsens andet led har Domstolen i C-294/10 (Eglītis og Ratnieks) fastslået, at det kan kræves, at luftfartsselskabet planlægger sine ressourcer i god tid og derved være i stand til at gennemføre en flyvning, når de usædvanlige omstændigheder ophører.⁹² Luftfartsselskabet bør således have en vis tidsmargin, hvis udstrækning skal vurderes i hver enkelt situation; der kan ikke fastsættes en generel mindstemargin.⁹³ Det skal blandt andet tages i betragtning, hvor flyet befinder sig på tidspunktet for de usædvanlige omstændigheder, idet luftfartsselskabet sædvanligvis vil råde over flere ressourcer på sin hjemmebase end andetsteds, og derved har flere muligheder for at begrænse indvirkningen af de usædvanlige omstændigheder.⁹⁴ Omfanget af den krævede tidsmargin må ikke medføre en helt urimelig belastning for luftfartsselskabet på det givne tidspunkt.⁹⁵

7.1.3 Usædvanlige omstændigheder som ikke er tekniske fejl

Nærværende afhandling har primært fokus på usædvanlige omstændigheder i form af tekniske fejl, hvilket vil blive gennemgået i det efterfølgende afsnit 7.2. Formålet med dette afsnit er at give en forståelse for, hvilke begivenheder der, ud over de tekniske fejl, kan blive betragtet som usædvanlige omstændigheder og dermed give en bredere forståelse for begrebet generelt.

Som ovenfor nævnt i afsnit 7.1.1 oplistes i præambel 14 en række omstændigheder, som *kan* opfattes som usædvanlige. Hverken forordningens bestemmelser eller andre præambler indeholder yderligere uddybning af, hvornår disse omstændigheder *vil* medføre en usædvanlig omstændighed. Der findes dog en ræk-

⁹¹ Sag C-12/11 McDonagh, præmis 29

⁹² Sag C-294/10, Eglītis og Ratnieks, præmis 28

⁹³ Sag C-294/10, Eglītis og Ratnieks, præmis 31

⁹⁴ Meddelelse fra Kommissionen, (2016/C 214/04), afsnit 5.5

⁹⁵ Sag C-294/10, Eglītis og Ratnieks, præmis 35

ke domme fra Domstolen, som kan være med til at fastlægge, hvad der blandt andet kan betragtes som en usædvanlig omstændighed:

I C-294/10 (Eglītis og Ratnieks) måtte det svenske luftrum lukkes som følge af en strømafbrydelse. Dette medførte, at radarer og luftnavigationssystemer blev sat ud af funktion. En flyvning fra København til Riga kunne på baggrund heraf ikke lade sig gøre på tidspunktet for flyets planmæssige afgang. Det præjudicielle spørgsmål i denne sag omhandlede ikke usædvanlige omstændigheder, men hvorledes det vurderes, om alle rimelige forholdsregler var truffet. Den forelæggende ret havde ved forelæggelsen fastslået, at situationen udgjorde en usædvanlig omstændighed, og Domstolen erklærede sig ikke uenig heri, men fastlagde blot de kriterier som skal indgå i bedømmelsen af om alle rimelige forholdsregler er truffet, i situationer hvor der foreligger usædvanlige omstændigheder.⁹⁶

Ligeledes fastslog Domstolen i C-12/11 (McDonagh),⁹⁷ at et vulkanudbrud i Island i 2010, der dannede en askesky, som forårsagede at store dele af det europæiske luftrum måtte lukkes, var at betragte som en usædvanlig omstændighed.⁹⁸ Domstolen afviste i samme dom, at der kan indtræffe omstændigheder, som er af så usædvanlig karakter, at de "går ud over" hvad begrebet kan indeholde.

C-22/11 (Finnair)⁹⁹ omhandlede en strejke blandt lufthavnspersonalet. Der var ikke uenighed om, at selve strejken udgjorde en usædvanlig omstændighed.¹⁰⁰ Derimod bestod tvisten i, hvor langt en usædvanlig omstændighed kan strækkes til at omfatte de efterfølgende flyafgange. Luftfartsselskabet valgte at omorganisere passagerer fra den aflyste afgang til efterfølgende flyafgange, hvilket medførte, at passagerer, der oprindeligt var booket ind på disse afgange, ligeledes måtte omorganiseres. Dermed blev passagerer berørt på flere afgange end den, som i første omgang måtte aflyses grundet strejken. Domstolen fastslog, at det

⁹⁶ Sag C-294/10, (Eglītis og Ratnieks), præmis 16 og 37

⁹⁷ Dommen omhandler retten til forplejning og indkvartering, i medfør af forordningens artikel 5, stk. 1, litra b, jf. artikel 9.

⁹⁸ Sag C-12/11 McDonagh, præmis 34

⁹⁹ Sagen omhandler hovedsageligt boardingafvisninger, jf. forordningens artikel 2, litra j og artikel 4

¹⁰⁰ For en diskussion om, hvornår en strejke er omfattet af begrebet "usædvanlig omstændighed", se: Keldsen, Christian, U.2012B.80: "Luftfartsselskabers forpligtelser i henhold til Rfo 261/2004", s. 2-3, afsnit 2.4.4

kun er den flyafgang, som er direkte berørt af den usædvanlige omstændighed, som er omfattet af undtagelsen i artikel 5, stk. 3, og at man dermed ikke kan omorganisere passagerer på efterfølgende flyvninger med henvisning til samme usædvanlige omstændighed.¹⁰¹

Ud over de ovenstående tilfælde, nævnes det ligeledes i afgørelser fra Domstolen, at sabotage- og terrorhandlinger vil udgøre usædvanlige omstændigheder.¹⁰² Endvidere fremgår det af retslitteraturen, at begrebet "usædvanlige omstændigheder" skal fortolkes bredere end "force majeure".¹⁰³ Morten Broberg støtter dette synspunkt på, at "force majeure" under forarbejdet til forordningen blev udskiftet med "usædvanlige omstændigheder", hvilket der måtte have været en mening med.¹⁰⁴

I de situationer som fremgår af ovenstående, har der ikke været megen tvivl om, at de pågældende omstændigheder skulle betragtes som usædvanlige. Terror, uforudsete naturfænomener og vejrforhold, samt strejker blandt personale er omstændigheder, som et luftfartsselskab kan have meget svært ved at værges imod. At der er tale om usædvanlige omstændigheder er dermed tydeligere i situationer som disse, end i tilfælde hvor en aflysning eller forsinkelse skyldes tekniske fejl, hvorfor næste afsnit vil indeholde en analyse af, hvornår tekniske fejl kan udgøre usædvanlige omstændigheder.

7.2 Tekniske fejl

Som det fremgår ovenfor, er tekniske fejl ikke direkte nævnt i forordningen. På trods heraf påberåber luftfartsselskaberne sig tekniske fejl som usædvanlige omstændigheder, som begrundelse for aflysninger og lange forsinkelser. Da det ikke fremgår klart af hverken forordningens bestemmelser eller præambler, er det relevant at undersøge, hvornår disse tekniske fejl rent faktisk kan være omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder".

¹⁰¹ Sag C-22/11 (Finnair), præmis 40

¹⁰² Sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 26 og C-257/14, Van der Lans, præmis 38

¹⁰³ Keldsen, Christian, U.2012B.80: "Luftfartsselskabers forpligtelser i henhold til Rfo 261/2004", s. 3, afsnit 2.4.5. og Broberg, Morten, U.2008B.319: "Flypassagerers rettigheder i EU – om luftfartsselskabers forpligtelser over flypassagerer efter forordning 261/2004", s. 3, afsnit 4.1.

¹⁰⁴ Broberg, Morten, U.2008B.319: "Flypassagerers rettigheder i EU – om luftfartsselskabers forpligtelser over flypassagerer efter forordning 261/2004", s. 6, note 52.

Først præsenteres retspraksis fra Domstolen, hvorefter der foretages en analyse af den generelle retsstilling på baggrund af forordningen og retspraksis.

7.2.1 EU-retspraksis

Der er to banebrydende EU-domme angående kompensation ved aflysninger og lange forsinkelser grundet tekniske fejl, C-549/07 (Wallentin-Hermann) og C-257/14 (Van der Lans). I det følgende vil der kort redegøres for faktum i disse domme, da de er udtryk for Domstolens praksis på området, og da dommenes præmisser efterfølgende bliver benyttet til at indskærpe, hvornår der er tale om usædvanlige omstændigheder, der ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet ved aflysninger forårsaget af tekniske fejl, jf. forordningens artikel 5, stk. 3.

7.2.1.1 C-549/07 Wallentin-Hermann

I C-549/07, Wallentin-Hermann mod Alitalia, foretog tre flypassagerer, heriblandt Friederike Wallentin-Hermann, en flyrejse med luftfartsselskabet Alitalia (Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA) fra Wien i Østrig til Brindisi i Italien den 28. juni 2005. Undervejs skulle der mellemlandes i Rom, Italien. Der var således tale om en flyrejse fra en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, som dermed er omfattet af forordningen, jf. artikel 3, stk. 1, litra a.

Aftenen før flyafgangen fra Wien blev en kompliceret motorskade i flyets turbine opdaget, hvilket medførte, at den pågældende flyafgang måtte aflyses. Aflysningen blev meddelt fem minutter før den planlagte afgang og resulterede i, at sagsøger kom 20 minutter for sent til afgang i Rom. Ankomst til Brindisi skete tre timer og 40 minutter senere end oprindeligt planlagt.

Grundet aflysningen begærede Wallentin-Hermann om kompensation i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, og artikel 7, stk. 1. Alitalia afslog at yde kompensation, da der ifølge dem forelå usædvanlige omstændigheder. Domstolen skulle herefter tage stilling til de forelagte præjudicielle spørgsmål, som blandt andet omhandlede, hvorvidt tekniske fejl er omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder" i henhold til artikel 5, stk. 3, samt hvornår et luftfartsselskab, i tilfælde af usædvanlige omstændigheder, har truffet alle de forholds-

regler, der med rimelighed kunne træffes. Domstolen blev endvidere bedt om at tage stilling til, hvorvidt hyppigheden af tekniske fejl alene kan begrunde, at der ikke er foreliggende usædvanlige omstændigheder i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3.

7.2.1.2 C-257/14 Van der Lans

Den 13. august 2009 kl. 9.15 skulle Corina van der Lans flyve fra Quito i Ecuador til Amsterdam i Holland med det hollandske luftfartsselskab KLM (Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV). Flyafgangen blev imidlertid forsinket, således at flyet først ankom i Amsterdam 29 timer senere end den planlagte ankomst.

Idet flyrejsen foretoges med et EU-luftfartsselskab fra en lufthavn, beliggende i et tredjeland, til en lufthavn beliggende på en medlemsstats område, finder forordningen anvendelse, jf. artikel 3, stk. 1, litra b.

Ifølge KLM var forsinkelsen forårsaget af, at en af luftfartøjets motorer ikke ville starte på grund af manglende brændstofforsyning; både brændstofpumpen og den hydromekaniske enhed var defekte. Luftfartsselskabet havde ikke delene tilgængelige i Quito, hvorfor nye dele måtte transporteres fra Amsterdam for efterfølgende at blive monteret på flyet, hvilket skabte den lange forsinkelse. De defekte dele blev ikke undersøgt nærmere for at fastslå årsagen til hændelsen.

Ved retten i Amsterdam begærede Van der Lans om kompensation på 600 euro i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, og artikel 7, stk. 1, litra c. KLM påstod frifindelse med henvisning til forordningens artikel 5, stk. 3. KLM støttede sin påstand på, at de defekte dele ikke havde overskredet deres gennemsnitlige levetid, og at fabrikanten herudover ikke havde givet oplysninger om, at der ville kunne opstå fejl på delene efter en vis levetid. Delene var ikke blevet inspiceret ved det sædvanlige tjek inden den pågældende flyafgang, men en måned forinden afgang i forbindelse med det seneste "check A". Van der Lans gjorde modsat gældende, at tekniske fejl ikke kan betegnes som usædvanlige omstændigheder, med henvisning til dommen Wallentin-Hermann.

Som følge af ovenstående uoverensstemmelse fik Domstolen forelagt 10 præjudicielle spørgsmål, som Domstolen sammenfattede til, at der ønskedes oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordningen skal fortolkes sådan, "[...] at en teknisk fejl [...],

der er opstået pludseligt, som ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse, og som heller ikke er blevet opdaget under et sædvanligt eftersyn, er omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder" i denne bestemmelses forstand, og såfremt dette er tilfældet, hvilke forholdsregler luftfartsselskabet med rimelighed skal træffe for at imødegå disse omstændigheder".¹⁰⁵

7.2.2 Tekniske fejl som usædvanlige omstændigheder

I de ovenfor nævnte domme, Wallentin Hermann og Van der Lans, tager Domstolen stilling til, hvorvidt og hvornår en teknisk fejl er omfattet af undtagelsen i artikel 5, stk. 3, og dermed kan betragtes som en usædvanlig omstændighed. I forordningens præambel 14 nævnes "uforudsete sikkerhedsproblemer" som en af de begivenheder, der kan udgøre en usædvanlig omstændighed. Af Domstolens praksis fremgår det, at tekniske fejl i visse situationer kan høre under denne kategori.¹⁰⁶

7.2.2.1 Ikke et led i det berørte luftfartsselskabs aktivitetsudøvelse, og uden for selskabets faktiske kontrol

På trods af at en teknisk fejl ved et luftfartøj kan udgøre et sikkerhedsproblem, kan en sådan begivenhed kun kvalificeres som en usædvanlig omstændighed, såfremt den "[...] ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse".¹⁰⁷ Dette fastslås første gang i Wallentin-Hermann, og bliver efterfølgende bekræftet i Van der Lans.

I forlængelse heraf fastslås det, at tekniske fejl, der opstår som følge af manglende vedligeholdelse af et luftfartøj eller som opdages i forbindelse med almindelig vedligeholdelse, ikke i sig selv kan udgøre usædvanlige omstændigheder.¹⁰⁸ Dette skyldes, at tekniske fejl er umulige at undgå ved anvendelsen af luftfartøjer, henset til luftfartøjernes høje teknologiske niveau, og at det dermed må påregnes fra luftfartsselskabernes side, at sådanne situationer vil opstå.¹⁰⁹ Af Van

¹⁰⁵ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 33

¹⁰⁶ Sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 23 og C-257/14, Van der Lans, præmis 36

¹⁰⁷ Sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 23 og 34 og C-257/14, Van der Lans, præmis 36

¹⁰⁸ Sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 25-26 og C-257/14, Van der Lans, præmis 37

¹⁰⁹ Sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 24 og C-257/14, Van der Lans, præmis 37

der Lans præmis 41-43 fremgår det endvidere, at et maskinstop, som resultat af et for tidligt funktionssvigt fra visse af luftfartøjets dele, ganske vist udgør en "pludselig opstået situation", men denne pludselige begivenhed hænger uløseligt sammen med luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, idet denne slags uventede tekniske fejl er almindeligt forekommende; luftfartøjerne udsættes som bekendt jævnligt for voldsomme forhold, heriblandt vejrforhold.¹¹⁰ Det påhviler altså luftfartsselskabet at sikre, at deres luftfartøjer er vedligeholdte og velfungerende, hvorfor forebyggelse af maskinfejl eller reparation heraf ikke er uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.¹¹¹

I lyset af Van der Lans er anvendelsesområdet for undtagelsen i artikel 5, stk. 3, dermed meget begrænset for så vidt angår tekniske fejl, idet en pludselig opstået fejl, der ikke skyldes manglende vedligeholdelse, ifølge Domstolen ikke udgør en usædvanlig omstændighed i forordningens forstand, på trods af at den kan siges af have skabt "uforudsete sikkerhedsproblemer", som nævnt i præambel 14.¹¹²

Tekniske fejl kan dog være omfattet af artikel 5, stk. 3, i de tilfælde, hvor konstruktøren af luftfartsselskabets flåde, eller en kompetent myndighed, opdager, at luftfartøjerne er behæftet med en skjult fabrikationsfejl, som påvirker flysikkerheden, og endvidere i tilfælde hvor luftfartøjet er behæftet med skader som følge af sabotage- eller terrorhandlinger.¹¹³ Sådanne situationer kan ikke karakteriseres som værende et led i den berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse eller inden for luftfartsselskabets faktisk kontrol.

Den pågældende motorfejl i Van der Lans var efter det forelagte ikke en fabrikationsfejl, som et større antal fly var behæftet med. Det var derimod en teknisk fejl, som kun berørte et bestemt fly, hvorfor begivenheden ikke var omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder" i forordningens forstand.¹¹⁴ Domstolen lader det dog være op til den forelæggende ret at efterprøve, hvorvidt den tekni-

¹¹⁰ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 41-42

¹¹¹ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 43

¹¹² Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 49 og U.2016.2377H, s. 15.

¹¹³ Sagerne C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 26 og C-257/14, Van der Lans, præmis 38

¹¹⁴ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 40

ske fejl kun omfatter et bestemt luftfartøj,¹¹⁵ ligesom det er den forelæggende ret, som skal afgøre, hvorvidt en teknisk fejl skyldes en begivenhed, som ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.¹¹⁶

7.2.2.2 Hyppighed

I Wallentin-Hermann blev Domstolen forelagt et præjudicielt spørgsmål, om hvorvidt hyppigheden af tekniske fejl alene kan begrunde, at der ikke er tale om usædvanlige omstændigheder i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3. Domstolen fastslår, at hyppigheden af forekomster af tekniske fejl hos et luftfartsselskab, ikke i sig selv vil være fyldestgørende grundlag for at konkludere, at der foreligger usædvanlige omstændigheder.¹¹⁷ Dette begrundes med, som ovenfor nævnt, at det er den forelæggende ret, der skal foretage en samlet vurdering af, om de tekniske fejl som er påberåbt af et luftfartsselskab, skyldes begivenheder, som ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol,¹¹⁸ og om de dermed skal betragtes som usædvanlige omstændigheder.¹¹⁹

Det afvises altså ikke af Domstolen, at hyppigheden kan indgå som et moment i vurderingen, når den forelæggende ret skal træffe afgørelse, men hyppigheden af tekniske fejl vil ikke kunne stå alene.

7.2.3 Forholdsregler der med rimelighed kunne træffes ved tekniske fejl

Domstolen understreger, at det ikke har været lovgivers ønske at fritage luftfartsselskaberne fra at skulle betale compensation i alle tilfælde, hvor der foreligger usædvanlige omstændigheder, men derimod kun i de tilfælde som ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler der med rimelighed kunne træffes, var blevet truffet.¹²⁰

I Wallentin-Hermann blev Domstolen i forlængelse heraf spurgt, om den omstændighed, at et luftfartsselskab kan godtgøre, at det har foretaget den vedlige-

¹¹⁵ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 40

¹¹⁶ Sag C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 27

¹¹⁷ Sag C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 35-37

¹¹⁸ Sag C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 36

¹¹⁹ Sag C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 35-37

¹²⁰ Sag C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 39

holdelse, som det kræves af loven er nok til, at luftfartsselskabet har truffet alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, og at luftfartsselskabet dermed fritages for pligten til at udbetale kompensation.¹²¹ Domstolen fastslår, at det er luftfartsselskabet, der må godtgøre, at de har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse af luftfartøjerne, og at en aflysning som følge af de usædvanlige omstændigheder ikke kunne være undgået, uden at dette ville være urimeligt belastende for selskabet, økonomisk såvel som teknisk.¹²² Dermed vil det faktum, at et luftfartsselskab har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse, ikke i sig selv være nok til at konkludere, at der er truffet alle de forholdsregler der med rimelighed kunne træffes. Dette minder meget om den konklusion, Domstolen kommer til, som beskrevet ovenfor, i forbindelse med identifikation af om noget kan betragtes som en usædvanlig omstændighed.

Det påhviler den forelæggende ret at afgøre, hvorvidt et luftfartsselskab har truffet alle passende foranstaltninger, herunder om de tekniske og økonomiske betingelser, som luftfartsselskabet havde ansvaret for, var opfyldt på tidspunktet, hvor de usædvanlige omstændigheder forekom, jf. Wallentin-Hermann præmis 42. I forhold til den i Wallentin-Hermann omhandlede tekniske fejl, konkluderes det dermed blot, at det er op til den forelæggende ret at tage stilling til, hvorvidt der foreligger en usædvanlig omstændighed, og, såfremt dette er tilfældet, hvorvidt et luftfartsselskab har truffet alle rimelige foranstaltninger. Da Domstolen ikke tager endeligt stilling hertil, fremgår det således ikke tydeligt, hvorvidt der i den konkrete sag forelå en usædvanlig omstændighed, og dermed om Alitalia var undtaget for pligten til at udbetale kompensation.

Såfremt en teknisk fejl ikke er omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder" i forordningens forstand, er det ifølge Domstolen ikke nødvendigt at tage stilling til, hvilke forholdsregler luftfartsselskabet med rimelighed skulle have truffet for at imødegå disse omstændigheder.¹²³ Der blev således ikke taget stilling til andet led af artikel 5, stk. 3, i Van der Lans, da den omhandlede tekniske fejl, efter det forelagte, ikke kunne karakteriseres som en usædvanlig omstæn-

¹²¹ Sag C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 38

¹²² Sag C-549/07, Wallentin-Hermann, præmis 41 og 43

¹²³ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 48

dighed i forordningens forstand.¹²⁴

7.2.4 Erstatning fra tredjemand

Det fremgår af præmis 45-46 i Van der Lans, at forordningens hovedformål sigter til en høj beskyttelse for passagerer, hvorfor et luftfartsselskab ikke, i de tilfælde hvor det påberåber sig, at fabrikanten af de defekte dele er ansvarlig for forsinkelsen eller aflysningen, kan afvise anmodninger om kompensation i henhold til, at der skulle være tale om usædvanlige omstændigheder efter artikel 5, stk. 3.

Dette resulterer i, at anvendelsesområdet for undtagelsesbestemmelsen i artikel 5, stk. 3, begrænses yderligere for så vidt angår tekniske fejl, da luftfartsselskabet således forpligtes til at udbetale kompensation i langt de fleste tilfælde, uanset om forsinkelsen eller aflysningen kan bebrejdes dem. Dette forhindrer dog ikke luftfartsselskabet i at søge erstatning fra tredjemand, eksempelvis fabrikanten, hvis denne kan anses som ansvarlig for en aflysning eller lang forsinkelse.¹²⁵

7.2.5 Opsummering

I dette afsnit sammenfattes de konklusioner, der kan drages på baggrund af afsnit 7.2. Dette gøres med henblik på at overskueliggøre og indskærpe de rammer, som Domstolen har sat for, at tekniske fejl kan betragtes som usædvanlige omstændigheder.

På baggrund af ovenstående analyse af dommene Wallentin-Hermann og Van der Lans kan det konkluderes, at undtagelsesbestemmelsen i artikel 5, stk. 3, skal fortolkes strengt, og at der derfor skal meget til, før tekniske fejl kan fritage luftfartsselskabet for deres pligt til at udbetale kompensation i tilfælde af en aflyst eller forsinket flyafgang.

Først og fremmest skal den tekniske fejl udgøre en usædvanlig omstændighed. Om usædvanlige omstændigheder fastslår Domstolen, at der kun kan være tale om sådanne i tilfælde af en begivenhed, der ikke er et led i det berørte luftfarts-

¹²⁴ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 49

¹²⁵ Sag C-257/14, Van der Lans, præmis 45-46

selskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som grundet fejlens karakter eller oprindelse ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Det forhold, at en teknisk fejl opstår pludseligt og ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse, medfører ikke, at der foreligger usædvanlig omstændighed. I forlængelse heraf fastslås det, at hyppigheden af tekniske fejl ikke er afgørende, ligesom det ikke er afgørende for luftfartsselskabets ansvar over for passagererne, at tredjemand er ansvarlig for de tekniske fejl.

I de tilfælde hvor der faktisk foreligger usædvanlige omstændigheder, er det desuden en betingelse, at luftfartsselskabet kan godtgøre, at alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Hvad denne betingelse indeholder nærmere, har Domstolen i mindre grad taget stilling til i Walentin-Hermann og Van der Lans. Dog er det ikke tilstrækkeligt, at luftfartsselskabet har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse. Det skal desuden kunne godtgøres af luftfartsselskabet, at aflysning eller forsinkelse som følge af de usædvanlige omstændigheder ikke kunne være undgået uden, at dette ville være urimeligt belastende for selskabet, økonomisk og teknisk.

Domstolen lader det, blandt andet på baggrund af ovennævnte betingelser, være op til de nationale domstole at afgøre, hvorvidt forordningens artikel 5, stk. 3, kan finde anvendelse ved en flyafgangs aflysning eller forsinkelse forårsaget af tekniske fejl.

8. Dansk retspraksis

I forrige afsnit blev det belyst, under hvilke betingelser luftfartsselskaber, ifølge Domstolen, på baggrund af artikel 5, stk. 3, kan undtages for kompensationspligten ved aflysninger og lange forsinkelser. Som nævnt er de danske domstole bundet af forordningens bestemmelser, da den gælder uden implementering i dansk ret. Dermed er de danske domstole også bundet af Domstolens praksis, og de tidligere nævnte afgørelser danner således præcedens. På baggrund heraf, bør dansk retspraksis i teorien stemme overens med EU-retspraksis.

I nærværende afsnit vil det blive undersøgt, om de danske domstole følger Domstolens retningslinjer, og dermed hvorvidt den danske retspraksis er i overensstemmelse med EU-retten. Til dette benyttes to højesteretsdomme fra 2016, henholdsvis U.2016.2357H og U.2016.2377H, som blev behandlet samtidig af Højesteret. Begge sager omhandler forsinkelser forårsaget af tekniske fejl, hvori sagsøgerne påberåber sig retten til kompensation i medfør af forordningens artikel 5, stk. 1, litra c. Først vil dommene i deres helhed blive gennemgået og analyseret, hvorefter der i afsnit 8.3 samles op på de betragtninger, som kan udledes af dommene, sammenholdt med EU-Domstolens praksis.

8.1 U.2016.2357H

Sagsøger skulle den 28. juni 2013 rejse med fly fra Billund til Kreta med luftfartsselskabet Primera Air (Primera Air Scandinavia A/S). Flyet blev forsinket, således ankomst først fandt sted ni timer og 46 minutter efter det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt. Forsinkelsen var på over tre timer, og blev derfor kvalificeret som en længere forsinkelse, hvorfor passagererne blev tildelt de samme rettigheder, som var de blevet udsat for en aflysning. Højesteret henviste i denne forbindelse til de forenede sager C-402/07 (Sturgeon m.fl.).

Ifølge sagsøgte, Primera Air, skyldtes forsinkelsen, at der umiddelbart før afgang blev konstateret en teknisk fejl på to kontakter, som styrer flyets flaps på vingerne. Før flyet kunne lette, krævedes en udbedring af fejlen. Da den relevante reservedel ikke kunne fremskaffes i Billund, måtte reservedele flyves ind fra Göteborg, hvilket medførte den lange forsinkelse.

Primera Air havde mere end tre år inden fejls opståen modtaget en Service Bulletin (servicemeddelelse) fra flyproducenten Boeing, i hvilken Boeing rådede alle med denne flytype til at udskifte de pågældende kontakter med nye, da de gamle kunne være eksponeret over for væskeindtrængning, specielt i lande med køligt klima, hvor der bruges mere anti-isningsvæske. Primera Air valgte ikke at udskifte kontakterne, og havde dermed ikke fulgt den pågældende Service Bulletin. Af dommen fremgår det, at der ikke er noget lovkrav om, at de udsendte Service Bulletins skal følges, men blot at et luftfartsselskab altid skal forholde sig til disse, samt tage stilling til om eller hvordan de vil reagere herpå.

Primera Air afviste at skulle yde kompensation til sagsøger, da Primera Air mente, at den lange forsinkelse skyldtes usædvanlige omstændigheder.

Både byretten og landsretten kom til den konklusion, at der var tale om usædvanlige omstændigheder i den pågældende sag, og henviste til måden hvorpå begrebet beskrives i forordningen, samt hvordan Domstolen fortolker det; både byret og landsret var dermed opmærksomme på den strenge fortolkningslinje, som er lagt fra Domstolen. Da hverken by- eller landsretten fandt, at der forelå usædvanlige omstændigheder, blev der ikke stilling til, hvorvidt alle rimelige forholdsregler var truffet.

I Højesteret var indkaldt en sagkyndig, som i sin erklæring blandt andet forklarede, at det måtte anses som sædvanligt, at et luftfartsselskab ikke gennemfører den ændring, som en Service Bulletin vedrører, hvis luftfartsselskabet ikke anser det for relevant. Ud over udtalelsen fra den sagkyndige blev der henvist til retsgrundlaget, hvor en lang række præmisser fra Domstolens afgørelser i Wallentin-Hermann og Van der Lans refereredes.

Højesteret stadfæstede landsrettens dom, idet Højesteret fandt, at der ikke forelå et uforudset sikkerhedsproblem. Dette blev begrundet med, at Primera Air år forinden var blevet advaret af Boeing om, at den pågældende fejl kunne forekomme, hvorfor der ikke kunne være tale om et uforudset sikkerhedsproblem jf. forordningens præambel 14. Allerede fordi der ikke var tale om et uforudset sikkerhedsproblem, mente Højesteret, at den tekniske fejl ikke kunne anses for væ-

rende en usædvanlig omstændighed.

8.2 U.2016.2377H

Den 22. august 2013 skulle sagsøger rejse fra Kastrup Lufthavn til Varna Lufthavn i Bulgarien med luftfartsselskabet Primera Air. Aftenen forinden blev der imidlertid opdaget en teknisk fejl ved det pågældende fly, hvorfor dette ikke kunne anvendes. De nødvendige reservedele skulle transporteres fra Warszawa til København. Et andet af luftfartsselskabets fly overtog derfor ruten, hvilket dog medførte, at passagererne først ankom til Varna Lufthavn 10 timer og 58 minutter efter det planlagte ankomsttidspunkt. Som i U.2016.2357H var der ligeledes tale om en forsinkelse på over tre timer, hvorefter passagererne som udgangspunkt har ret til kompensation i medfør af forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, og artikel 7, jf. C-402/07 (Sturgeon m.fl.)

Ifølge Primera Air skyldtes forsinkelsen en lækage fra brændstofpumpen, hvori der blev konstateret en revne i et dæksel, hvorfor brændstoffet kunne sive ud. Flyproducenten Boeing havde kendt til problemet siden 2009, men havde efter det oplyste ikke orienteret Primera Air herom inden den pågældende flyvning. Der var ikke stillet noget krav fra myndighederne om udskiftning af brændstoffdækslerne.

Primera Air gjorde på baggrund af ovenstående gældende, at der ikke skulle ydes kompensation, idet der var tale om en usædvanlig omstændighed, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var truffet, jf. præmis 41 i Wallentin-Hermann.

Byretten og landsretten fandt det ikke godtgjort, at der forelå usædvanlige omstændigheder, som kunne fritage Primera Air fra at udbetale kompensation. Der blev lagt vægt på, at passagerers ret til kompensation er forordningens udgangspunkt, samt på Domstolens strenge fortolkning af artikel 5, stk. 3, i Wallentin-Hermann. Dette er uanset, at sagsøgtes vedligeholdelsesprocedure overholder både flyproducentens og Luftfahrtstilsynets krav.

Højesteret understregede, at bestemmelsen i artikel 5, stk. 3, skal fortolkes strengt, jf. Wallentin-Hermann. Udover de momenter, som by- og landsretten lagde vægt på i deres afgørelser, inddrog Højesteret Van der Lans' præmisser til støtte for sit resultat. Herudover blev der indhentet en sagkyndig udtalelse, hvoraf fremgik, at den tekniske fejl formentlig ikke kunne være blevet konstateret på et tidligere tidspunkt, samt at den tekniske fejl ikke ansås for at være opstået som resultat af manglende vedligeholdelse, men snarere på grund af en utilsigtet konstruktion.

Højesteret stadfæstede landsrettens dom med den begrundelse, at der som alt-overvejende hovedregel ikke foreligger usædvanlige omstændigheder efter artikel 5, stk. 3, i de tilfælde, hvor en aflysning eller forsinkelse skyldes tekniske fejl ved luftfartøjet. Dette er uanset, om den tekniske fejl er opstået pludseligt, og derved kan siges at udgøre et "uforudset sikkerhedsproblem" i henhold til forordningens præambel 14. Da undtagelsens anvendelsesområde i artikel 5, stk. 3, efter Domstolens afgørelse i Van der Lans er meget begrænset, fandt Højesteret, at fejlen måtte være opstået i forbindelse med Primera Airs sædvanlige drift, og at en udbedring af fejlen ikke lå uden for den faktiske kontrol. Primera Air var dermed stadig forpligtet til at yde kompensation efter artikel 5, stk. 1, litra c.

8.3 Overensstemmelse mellem EU-retspraksis og dansk retspraksis

I det følgende præsenteres en kort opsummering af, hvad der kan udledes af ovennævnte domme, ligesom der foretages en vurdering af, om ovenstående retspraksis stemmer overens med Domstolens linje fra Wallentin-Hermann og Van der Lans.

I U.2016.2357H var luftfartsselskabet på forhånd blevet advaret af flyproducenten om muligheden for, at den opståede tekniske fejl kunne forekomme. Derfor mente Højesteret ikke, at der var tale om et uforudset sikkerhedsproblem, jf. forordningens præambel 14. Allerede derfor kunne der ifølge Højesteret ikke være tale om en usædvanlig omstændighed. Dermed stemmer Højesterets afgørelse i U.2016.2357H overens med Domstolens afgørelser i Wallentin-Hermann og Van der Lans, idet Højesteret benyttede et synspunkt om streng fortolkning af begre-

bet "usædvanlige omstændigheder".

I U.2016.2377H kunne den tekniske fejl ikke være blevet afdækket på et tidligere tidspunkt, og den tekniske fejl var ikke opstået som resultat af manglende vedligeholdelse, men på grund af en utilsigtet konstruktion. I modsætning til hvad der var tilfældet i U.2016.2357H, havde Primera Air ikke modtaget en Service Bulletin fra flyproducenten, som advarede om problemet, der forårsagede forsinkelsen. Alligevel fastslog Højesteret, med henvisning til Van der Lans, at der ikke forelå usædvanlige omstændigheder.

Højesteret mente endda, at der som "overvejende hovedregel" ikke foreligger usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3, hvor en aflysning eller forsinkelse skyldes en teknisk fejl ved luftfartøjet. Afgørelsen i U.2016.2377H er således også i overensstemmelse med Domstolens strenge fortolkning af begrebet "usædvanlige omstændigheder", og det kan diskuteres, om Højesterets fortolkning, om muligt, går endnu videre ved at kalde det for en "overvejende hovedregel", at tekniske fejl ikke betragtes som usædvanlige omstændigheder.

Det kan på baggrund af ovenstående konkluderes, at Højesteret følger den strenge fortolkningslinje, som er blevet lagt af Domstolen, når det kommer til at vurdere, hvorvidt en teknisk fejl skal anses som en usædvanlig omstændighed.

Højesteret levner, specielt i U.2016.2357H, ikke megen plads til at uddybe begrundelserne for dens afgørelser, men det står klart, at Højesteret lægger stor vægt på praksis fra Domstolen, da der i høj grad henvises til Wallentin-Hermann og Van der Lans. På trods af at specielt den sagkyndiges forklaringer og vurderinger i høj grad fremtræder som værende til fordel for Primera Air og deres påstand, når Højesteret således frem til det resultat, at der ikke i nogen af sagerne var tale om usædvanlige omstændigheder.

9. Konklusion

Formålet med afhandlingen har været at fastlægge, hvornår der i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, er tale om usædvanlige omstændigheder, der ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, med fokus på tekniske fejl; dernæst at undersøge hvorvidt de danske domstole overholder forordningens bestemmelser, og Domstolens fortolkning heraf.

Til besvarelse af problemformuleringens første led kan følgende udledes og konkluderes på baggrund af forordningen og Domstolens konklusioner om fortolkning af artikel 5, stk. 3, i dommene Wallentin-Hermann og Van der Lans:

Forordningens præambel 14 lister en række omstændigheder, som kan anses for at være usædvanlige i henhold til artikel 5, stk. 3, første led, herunder uforudsete sikkerhedsproblemer som blandt andet indbefatter tekniske fejl. For at kunne være omfattet af første led i artikel 5, stk. 3, skal en teknisk fejl derfor udgøre en usædvanlig omstændighed i bestemmelsens forstand. I forbindelse hermed fastslår Domstolen for det første, at en begivenhed, for at kunne betragtes som en usædvanlig omstændighed, *ikke* må være et led i *luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse*. Derudover skal begivenheden, grundet fejlens karakter eller oprindelse, ligge *uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol*. Det fastslås endvidere, at en teknisk fejl, som skyldes *mangelfuld vedligeholdelse* eller som *er opdaget ved sædvanligt eftersyn*, ikke i sig selv udgør usædvanlige omstændigheder. Dette gælder uanset om fejlen er opstået pludseligt. Heller ikke *hyppigheden* af en given teknisk fejl er i sig selv udslagsgivende for, om der er tale om en usædvanlig omstændighed.

Det fremgår direkte af dommene, at der skal ske en *streng fortolkning* af begrebet "usædvanlige omstændigheder", idet artikel 5, stk. 3 er en undtagelsesbestemmelse. Selv om tekniske fejl er anerkendt som en af de begivenheder, der kan høre under begrebet "usædvanlige omstændigheder", er Domstolens fortolkning særdeles restriktiv, og således bliver det i realiteten svært for luftfartsselskaberne at få medhold i, at en given teknisk fejl udgør en usædvanlig omstændighed. Luftfartsselskaberne vil dermed i langt de fleste tilfælde, hvor en

aflysning eller en lang forsinkelse skyldes tekniske fejl, ikke kunne undtages fra deres pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c ved i medfør af artikel 5, stk. 3.

Ifølge andet led i artikel 5, stk. 3, skal et luftfartsselskab kunne godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. I forhold til problemstillingen omkring tekniske fejl, har Domstolen kun i begrænset omfang forholdt sig hertil. Dette skyldes, at der ifølge Domstolen, ikke er grund til at vurdere, hvorvidt alle rimelige forholdsregler var truffet, hvis det allerede er fastslået, at en given situation ikke udgjorde usædvanlige omstændigheder. Dog understreger EU-Domstolen, at det ikke har været lovgivers ønske at fritage luftfartsselskaberne for kompensationspligten i alle de tilfælde, hvor der er tale om usædvanlige omstændigheder, men udelukkende i de tilfælde som ikke kunne være undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet. Ligeledes er det *ikke* i sig selv tilstrækkeligt, at luftfartsselskabet har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse, og luftfartsselskabet skal desuden kunne godtgøre, at de nødvendige forholdsregler, med henblik på at undgå aflysning eller forsinkelse, ville være, teknisk og økonomisk, urimeligt belastende for selskabet.

I forhold til problemformuleringens andet led kan det på baggrund af analyserne af henholdsvis EU-dommene og Højesteretsdommene konkluderes, at dansk retspraksis er i overensstemmelse med den linje, som EU-Domstolen har lagt. Højesteret har, som nævnt, ikke været særligt uddybende i begrundelserne for dens resultater i U.2016.2357H og U.2016.2377H, hvor der dog er mange henvisninger til både Van der Lans og Wallentin-Hermann. I begge domme konkluderer Højesteret, at der ikke foreligger usædvanlige omstændigheder; i U.2016.2357H begrundes det med, at der ikke forelå et uforudset sikkerhedsproblem, idet luftfartsselskabet på forhånd var advaret om muligheden for fejlen. I U.2016.2377H anses den tekniske fejl for opstået i forbindelse med luftfartsselskabets almindelige drift. I dommen går Højesteret så vidt som til at sige, at der, efter deres vurdering, som overvejende hovedregel ikke vil foreligge usædvanli-

ge omstændigheder i tilfælde af tekniske fejl.

Det kan ud fra ovenstående konkluderes, at de danske domstole, lægger stor vægt på at følge den linje, som er lagt fra EU-Domstolens side. Ved Højesteret foretages den samme strenge fortolkning af undtagelsesreglen i artikel 5, stk. 3. Det synes således svært for luftfartsselskaberne at bevise og få medhold i, at de tekniske fejl, der opstår, og som forårsager aflysninger og lange forsinkelser, er usædvanlige omstændigheder og dermed medfører, at luftfartsselskaberne kan undtages fra kompensationspligten i artikel 5, stk. 1, litra c, i medfør af artikel 5, stk. 3.

10. Perspektivering

Den nuværende forordning kan gøre det svært for passagerer at gennemskue deres rettigheder ved forsinkede eller aflyste flyafgange. Dette skyldes blandt andet, at forordningen ikke præciserer og definerer nogle helt grundlæggende begreber, herunder "usædvanlige omstændigheder", men at retsstillingen derimod skal udledes af retspraksis fra Domstolen. Dertil mener både advokat og folketingsmedlem Preben Bang Henriksen og direktør i AirHelp, Henrik Zillmer, at luftfartsselskaberne har en tendens til ikke at informere passagererne om deres rettigheder i henhold til forordningen¹²⁶, hvilket ikke gør det lettere for passagerer at finde frem til deres retsstilling.

Kommissionen har i 2013 udarbejdet et forslag til en ændring af forordningen, blandt andet fordi luftfartsselskaber ifølge kommissionen ofte undlader at opfylde deres forpligtelser over for passagererne i tilfælde af aflysninger og lange forsinkelser af flyafgange.¹²⁷ Formålet med forslaget til den nye forordning er således, at "[...] forbedre håndhævelsen ved at præcisere hovedprincipper og implícitte passagerrettigheder, som tidligere har givet anledning til mange tvister mellem flyselskaber og passagerer,[...]"¹²⁸.

I det følgende diskuteres det, hvilke forandringer Kommissionens forslag til en ændring af flypassagerforordningen kan medføre for så vidt angår usædvanlige omstændigheder.

Når der i det følgende henvises til "forslaget" og "forslaget til den nye forordning", vil der være tale om Kommissionens forslag til en ændring af flypassagerforordningen. Dette gøres af hensyn til læserens bekvemmelighed.

Artikel 5, stk. 3, ifølge forslaget

Kommissionen foreslår, at der skal foretages små ændringer i ordlyden af den nuværende artikel 5, stk. 3, men at det materielle indhold forbliver uændret. Dog

¹²⁶ Witten, Peter: "Foreslår kæmpebøder til flyselskaber", Nordjyske Nyheder, 23. maj 2013, og Bøjesen, Katrine og Øtting, Eric: "Flyselskaber glemmer at informere om kompensation", DR Nyheder, 13. august 2014.

¹²⁷ COM(2013) 130 om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, afsnit 1.2

¹²⁸ COM(2013) 130 om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, afsnit 3.3.1

tilføjes et pkt. til bestemmelsen om, at det kun er usædvanlige omstændigheder, der påvirker den pågældende flyvning eller den tidligere flyvning foretaget med samme fly, som kan påberåbes.¹²⁹

I forslaget er det desuden præciseret, at de forholdsregler, som skal være truffet, lægger sig til selve aflysningen og ikke til de usædvanlige omstændigheder. Det vil altså sige, at det er aflysningen, som ikke skal kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Præcisering af "usædvanlige omstændigheder"

Ifølge Kommissionen er en mere præcis definition af "usædvanlige omstændigheder" nødvendig for at øge retssikkerheden for flypassagerer og luftfartsselskaber.¹³⁰ I henhold til formålet med forslaget til den nye forordning, er "usædvanlige omstændigheder" derfor nu et af de begreber, som bliver defineret i artikel 2, stk. 1, litra m:

"m) "Usædvanlige omstændigheder": omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. I forbindelse med denne forordning omfatter usædvanlige omstændigheder de i bilaget anførte omstændigheder".¹³¹

Definitionen er i overensstemmelse med den definition, som Domstolen har fastlagt i blandt andet Wallentin-Hermann og Van der Lans, og skaber således ikke en ny retsstilling på området, men klargør blot den allerede eksisterende definition udledt af retspraksis. Udover præciseringen af begrebet omfatter forslaget til den nye forordning ligeledes et bilag, "Bilag 1", med en liste over omstændigheder, som kan anses for at være usædvanlige omstændigheder i henhold til forordningen. Listen minder delvist om den nuværende forordnings præambel 14 og 15, men er dog mere præciserende. Eksempelvis fremgår det af præambel 14,

¹²⁹ COM(2013) 130 om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 1, stk. 4, litra b

¹³⁰ COM(2013) 130 om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, præambel 3

¹³¹ COM(2013) 130 om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 1, stk. 1, litra e.

at "vejrforhold" kan udgøre en usædvanlig omstændighed, mens det i bilaget til forslaget til den nye forordning er "*naturkatastrofer, som gør det umuligt at gennemføre flyvningen på sikker måde*"¹³² og "*meteorologiske forhold, som ikke er forenelige med flysikkerhed*"¹³³, som kan udgøre sådanne omstændigheder.

Bilaget i forslaget til den nye forordning udgør en ikke-udtømmende liste af usædvanlige omstændigheder. Det er endvidere værd at bemærke, at begivenhederne på listen *anses for at være* usædvanlige omstændigheder, hvorimod usædvanlige omstændigheder ifølge den nugældende forordning *kan indtræffe* som følge af begivenhederne nævnt i præambel 14. Det vil sige, at de begivenheder, som er omfattet af listen i bilaget, med sikkerhed vil udgøre usædvanlige omstændigheder.

Tekniske fejl ifølge forslaget

I modsætning til præambel 14 i den nugældende forordning er tekniske fejl direkte omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder" i forslagets bilag 1. Det fremgår af punkt. 1, ii, at "*tekniske problemer, som ikke er en del af luftfartøjets normale drift, f.eks. konstatering af en defekt under gennemførelsen af den pågældende flyvning, som gør det umuligt at fortsætte flyvningen normalt; eller en skjult defekt, som opdages af fabrikanten eller en kompetent myndighed, og som indvirker på flysikkerheden*" anses for at være en usædvanlig omstændighed. Dette er ikke en udvidelse i forhold til rækkevidden af den gældende forordning i henhold til Domstolens afgørelser i Wallentin-Hermann og Van der Lans, men blot endnu en præcisering, som skal gøre det lettere at definere begrebet ud fra forordningens ordlyd.

Nederst i bilaget er oplistet to omstændigheder, som ikke anses som værende usædvanlige, heriblandt tekniske fejl "*som er en del af luftfartøjets normale drift, f.eks. et problem, der er konstateret under rutinevedligeholdelsen eller under inspektion af luftfartøjet før flyvningen, eller som opstår, fordi denne vedligeholdelse eller inspektion før flyvningen ikke er udført korrekt*".¹³⁴ Dette er ligeledes, hvad der udledes af den nuværende praksis, fastlagt af Domstolen i Wallentin-

¹³² COM(2013) 130 om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, bilag 1, pkt. 1, ii

¹³³ COM(2013) 130 om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, bilag 1, pkt. 1, vi

¹³⁴ COM(2013) 130 om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, bilag 1, pkt. 2, i

Hermann og Van der Lans.

På baggrund af ovenstående kan det fastslås, at retsstillingen for så vidt angår “usædvanlige omstændigheder” i henhold til forordningens artikel 5, stk. 3, ikke er ændret, men blot er blevet defineret og præciseret i selve forordningen.

Når eksemplerne, på hvad der blandt andet vil udgøre usædvanlige omstændigheder, flyttes fra forordningens præambler til et bilag, medfører dette desuden, at disse bliver juridisk bindende.

Lange forsinkelser

Til sidst tilføjes det, at Kommissionen foreslår at lave to forskellige regelsæt; ét, der gælder for aflysninger, og ét, der gælder for lange forsinkelser. På denne vis vil lange forsinkelser ikke længere skulle behandles efter reglerne om aflysninger, men vil derimod få deres egen regulering i en ny artikel 6, stk. 2, hvor også tidsmarginen, for hvornår en forsinkelse er kompensationsberettigende, foreslås ændret.¹³⁵

¹³⁵ [COM\(2013\) 130](#) om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, artikel 1, stk. 5.

11. Abstract

This thesis revolves around air passenger rights in case of cancellations and delays. The main goal is to establish in which cases a circumstance, particularly technical problems, can be categorized as extraordinary, causing the operating air carrier to not be obliged to pay compensation. In addition, Danish case law is analyzed, in order to establish whether Danish courts of law follow the guidelines and rulings made by the European Court of Justice.

Air passenger rights are regulated by EU-regulation (EC) No 261/2004. The main goal of the regulation is to ensure a high level of protection for passengers. According to the European Parliament and the Commission, denied boarding, cancellations and long delays of flights cause serious trouble and inconvenience to passengers.

According to article 5(1)(c), in case of a cancellation of a flight, the passengers concerned shall have the right to compensation by the operating air carrier. Article 5(3), states that the operating air carrier shall not be obliged to pay said compensation, if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.

As the regulation does not explain the full concept of extraordinary circumstances, The European Court has clarified the legal position in a number of judgments, e.g. Wallentin-Hermann and Van der Lans. Both revolve around long delays or cancellations caused by technical problems, the air carriers claiming the technical problems to be extraordinary circumstances. According to the European Court in the ruling of Wallentin Hermann, a technical problem in an aircraft which leads to the cancellation of a flight is not covered by the concept of “extraordinary circumstances”, unless the problem stems from events which, by their nature or origin, are not inherent in the normal exercise of the activity of the air carrier concerned and are beyond its actual control. According to the ruling in Van der Lans, a technical problem which occurred unexpectedly, is not attributable to poor maintenance, and was also not detected during routine maintenance checks does not fall within the definition of “extraordinary cir-

cumstances". Furthermore, The European Court makes it clear that the concept of extraordinary circumstances must be interpreted strictly.

The conclusions of the rulings from The European Court will be compared to the Danish Supreme Court's rulings regarding technical problems. The goal is to establish whether the Danish Supreme Court follows the strict interpretation of the concept of extraordinary circumstances, and whether Danish case law is in accordance with The European Court's rulings on the matter in general.

12. Litteraturliste

Lovgivning

- Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF)
- 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
- Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning
- Lovbekendtgørelse nr. 1549 af 16/12/2013 om bestemmelser for anvendelse af EU-forordning nr. 261/2004 om passagerrettigheder på luftfartsområdet

Domme

EU-Domstolen:

- C-11/11, Folkerts
- C-12/11, McDonagh
- C-173/07, Emirates Airlines
- C-257/14, van der Lans
- C-294/10, Eglītis og Ratnieks
- C-402/07 og 432/07, Sturgeon m.fl.
- C-452/13, Germanwings,
- C-549/07, Wallentin-Hermann
- C-581/10 og C-629/10, Nelson m.fl.

Højesteret:

- U.2016.2357H
- U.2016.2377H

Kommissionen

- COM (2013) 130: Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning

om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar ved luftbefordring af passagerer og deres bagage

- KOM (2011) 174: Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen af forordning 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser 2016/C 214/04: Meddelelse fra Kommissionen, Fortolkningsvejledning vedrørende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002

Bøger og anden litteratur

- Blume, Peter: "Retssystemet og juridisk metode", 3. udgave, Jurist- og Økonomforbundets forlag, 2016
- Broberg, Morten, U.2008B.319: "Flypassagerers rettigheder i EU – om luftfartsselskabers forpligtelser over flypassagerer efter forordning 261/2004", 2008
- Bruggen, Renzo van der: European air passenger rights- the concept of "flight", Journal of European Consumer and Market Law, 2014
- Keldsen, Christian, U.2012B.80: "Luftfartsselskabers forpligtelser i henhold til Rfo 261/2004", 2012
- Munk-Hansen, Carsten: "Retsvidenskabsteori", 1. udgave, 1. oplag, Jurist og Økonomiforbundets Forlag, 2014
- Tvarnø, Christina D. og Nielsen, Ruth: "Retskilder og retsteorier" 4. udgave

ve, 1. oplag, Jurist og økonomforbundets Forlag, 2014

Internetsider/artikler

- Bøjesen, Katrine og Øtting, Eric: "Flyselskaber glemmer at informere om kompensation", DR Nyheder, 13. august 2014
<http://www.dr.dk/nyheder/regionale/oestjylland/flyselskaber-glemmer-informere-om-kompensation> (senest tilgået 6. maj 2017)
- EU-Oplysningen
<http://www.eu.dk/da/spoergsmaal-og-svar-folder/hvad-er-en-generaladvokat> (senest tilgået den 14. april 2017)
- <http://data.worldbank.org/indicator/IS.AIR.PSGR?end=2015&start=1970> (The World Bank, senest tilgået den 7. april 2017)
- <http://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00012&plugin=1> (Eurostat - senest tilgået den 4. maj 2017)
- <https://nordjyske.dk/nyheder/foreslaar-kaempeboeder-til-flyselskaber/083de2d9-fac0-4b44-94be-bc3a56dfc778>(senest tilgået 6. maj 2017)
- <http://www.iata.org/about/Pages/index.aspx> (IATA, senest tilgået den 7. april 2017)
- <http://www.iata.org/about/members/Pages/airline-list.aspx?All=true> (IATA, senest tilgået den 7. april 2017)
- Statistics from DG Justice and Consumers.E.5. Data: ECC Database, 2015
http://www.forbrugereuropa.dk/~/_media/ForbrugerEuropa/Publikationer/Arkiv/infographicapr%20final.pdf (Forbruger Europa, senest tilgået 7. april 2017)
- Therkildsen, Vicki; Piloter: Flyselskabers konkurrence må aldrig gå ud over sikkerheden, DR Nyheder, 14. oktober 2015
<https://www.dr.dk/nyheder/indland/piloter-flyselskabers-konkurrence->

[maa-aldrig-gaa-ud-over-sikkerheden](#) (senest tilgået 7. april 2017)

- Witten, Peter: "Foreslår kæmpebøder til flyselskaber", Nordjyske Nyheder, 23. maj 2013
<https://nordjyske.dk/nyheder/foreslaar-kaempeboeder-til-flyselskaber/083de2d9-fac0-4b44-94be-bc3a56dfc778> (senest tilgået 6. maj 2017)