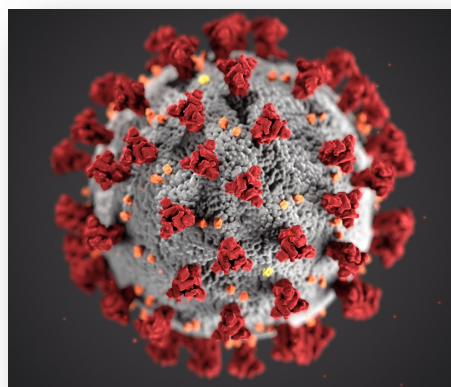


KANDIDATSPECIALE

**Flypassagerens ret til kompensation ved aflysninger efter
forordning 261/2004 set i lyset af Covid-19-pandemiens udvikling**



**AALBORG
UNIVERSITET**

Titelblad

Universitet:	Aalborg Universitet
Uddannelse:	Jura
Semester:	9. semester
Afhandling:	Kandidatspeciale
Dansk titel:	Flypassagerens ret til kompensation ved aflysninger efter forordning 261/2004 set i lyset af Covid-19-pandemiens udvikling
Engelsk titel:	Air passengers' right to compensation in case of cancellations under Regulation 261/2004 in the light of the development of the Covid-19 pandemic
Forfatter:	Line Krogsgaard - 20166278
Vejleder:	Marie Jull Sørensen
Afleveringsdato:	3. december 2020

Indholdsfortegnelse

Abstract	4
1. Indledning	6
1.1 Problemformulering og afgrænsning	7
1.2 Covid-19-pandemien	9
2. Metode	11
2.1 Kildemateriale og anvendelse heraf	12
3. Forordning 261/04	16
3.1 Baggrund og formål	16
3.2 Anvendelsesområde	17
3.2.1 Territorial anvendelsesområde	18
3.2.1.1 Begrebet "flyafgang"	19
3.2.2 Materiel anvendelsesområde	20
3.2.2.1 Beskyttelsessubjekt	21
3.2.2.2 Pligtsubjekt	22
4. Aflysninger	25
4.1 Definition af en aflysning	26
4.2 Forskellen mellem aflysning og forsinkelse	27
4.3 Bevisbyrden	29
4.4 Passagerens rettigheder i tilfælde af aflysning	30
5. Kompensation	31
5.1 Generelt	31
5.2 Forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii	33
5.2.1 Den akutte Covid-19-situation i foråret 2020	34
5.2.2 Den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020	36
5.3 Usædvanlige omstændigheder	37
5.3.1 Første betingelse	38
5.3.2 Anden betingelse	40
6. Er Covid-19 en usædvanlig omstændighed?	42
6.1 Den akutte Covid-19-situation i foråret 2020	43
6.1.1 Offentlige myndigheders foranstaltninger	43
6.1.1.1 Kommissionens fortolkningsvejledning 2020	44
6.1.1.2 Lignende afgørelser fra EU-Domstolen - C-12/11 og C-159/18	46
6.1.2 Andre årsager	50
6.1.2.1 Afgørelser fra Trafikstyrelsen	52
6.1.3 Delkonklusion	55
6.2 Den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020	56
6.2.1 Offentlige myndigheders foranstaltninger	57
6.2.2 Andre årsager	60
6.2.3 Delkonklusion	62
6.3 Sygdom hos personalet	63
6.4 Helt ekstraordinære usædvanlige omstændigheder	66
6.5 Fremtiden	67
7. Konklusion	68
Litteraturliste	72

Abstract

The outbreak of Covid-19 has affected Denmark and the rest of the world this year. The aviation industry is particularly affected due to flights all over the world being cancelled. In the European Union air passengers' rights are regulated by Regulation No 261/2004.

This master thesis examines air passengers' right to compensation in case of cancellations under Regulation 261/2004, Article 5 in the light of the development of the Covid-19 pandemic. The main focus in this thesis is the exception in Article 5(3). This thesis will therefore provide an analysis of whether the Covid-19 pandemic can be regarded as an extraordinary circumstance that exempts the operating air carrier from paying compensation. To do this relevant case-law and the Regulation 261/2004 has mainly been used along with communication from the Commission.

First, this thesis will provide a brief description of the Covid-19 pandemic and how it has developed. The Covid-19 pandemic will in this thesis be separated into two periods in order to answer the above - the acute Covid-19 situation in the spring of 2020 and the subsequent period in the summer/autumn of 2020. Following this the scope of the Regulation in Article 3 is analysed to determine whether the air passenger is covered by the Regulation. The air passenger must be within the territorial and material scope of the Regulation.

Second, if the air passenger is covered by the scope of the Regulation there has to be a cancellation of a flight. Therefor the definition of a cancellation and the burden of proof has been examined. It applies that if the air passenger is covered by the scope of the Regulation and is exposed to a cancellation of a flight, including a cancellation due to Covid-19, the air passenger is entitled to compensation according to the Regulation, Article 5(1)(c). The compensation will be paid in accordance with Article 7 of the Regulation.

The third and last part of the analysis concerns the two exceptions in Article 5(1)(c)(i-iii) and Article 5(3) in the Regulation. According to Article 5(1)(c)(i-iii) an operating air carrier can avoid paying compensation by informing the air passenger of the cancellation in a specified timeframe. This exception does not seem that relevant in the acute Covid-19 situation in the

spring of 2020 but it will be more relevant in the subsequent period in the summer/autumn of 2020.

According to Article 5(3) an operating air carrier is not obliged to pay compensation, if it can be proven that the cancellation is caused by extraordinary circumstances. In general, all cancellations resulting from Covid-19 must meet the cumulative conditions established in Article 5(3) and relevant case-law. First, the event has to be non-inherent in the normal exercise of the activity of the air carrier. Second, the event has to be outside the air carrier's actual control. Third, the air carrier must prove that the cancellation is a direct consequence of the outbreak of Covid-19. Last but not least, the air carrier must prove that the extraordinary circumstances could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.

The question of whether or not the Covid-19 pandemic can be characterized as extraordinary circumstances is more complex than a simple 'yes' or 'no'. The answer depends on the exact reason why the flight is cancelled. From an immediate point of view, the conditions do not seem to be difficult to meet regarding cancellations due to measures taken by the public authorities in the form of flight bans and travel restrictions. In addition, the assessment may also depend on the period in which the cancellation took place. The conditions seem to be easier to meet regarding cancellations during the acute Covid-19 situation in the spring of 2020 compared to the subsequent period in the summer/autumn of 2020. The most difficult condition to meet seems to be the condition that the event has to be non-inherent in the normal exercise of the activity of the air carrier. Whether the conditions are met will, however, always depend on a specific assessment.

1. Indledning

Verden har gennem tiden været ramt af store epidemier og pandemier med smitsomme sygdomme, der har ført til millioner af menneskers død. Omkring år 1350 hærgede den første store pestepidemi, den Sorte Død, som slog halvdelen af Europas befolkning ihjel.¹ De seneste år har verden været præget af flere forskellige sundhedskriser, herunder H1N1 influenzapandemien i 2009, Ebola-epidemien i Vestafrika i 2014, udbruddet af Zikavirus i 2016 og Ebola-epidemien i Kivu i 2018.

Senest har luftvejsinfektionen Covid-19 ramt store dele af verden. Den 11. marts 2020 erklærede Verdenssundhedsorganisationen (WHO) udbruddet af Covid-19 for en pandemi.² I skrivende stund er der konstateret 62.195.274 tilfælde af Covid-19, herunder har 1.453.355 personer mistet livet som følge af Covid-19.³

Udbruddet af Covid-19 medførte i marts 2020, at offentlige myndigheder verden over indførte en række foranstaltninger for at inddæmme udbruddet af Covid-19, herunder nedlukninger, rejserestriktioner og karantæneområder. Som følge heraf blev transportsektoren inklusive luftfartsindustrien særligt hårdt ramt af udbruddet af Covid-19. Flyafgange verden over blev aflyst på stribe, og passagerer måtte blive hjemme fra rejser og arbejde, mens andre var strandet i udlandet. Samtidig står luftfartsselskaberne i 2020 til at miste 118,5 milliarder US\$, og de forventes ikke at være tilbage på 2019-niveau før et sted mellem 2024-2029.⁴

Europa var og er stadig særligt hårdt ramt af Covid-19-pandemien, og aflysninger af passagerers flyafgange er ingen undtagelse her. Dog er passageren i EU beskyttet af en lang række rettigheder, uanset om der er tale om rejser med fly, tog, bus eller skib.⁵ Passagerens rettigheder ved flyafgange er reguleret i Europa-Parlamentet og Rådets forordning nr. 261/2004.⁶ Her tildeles passageren en række rettigheder ved aflysninger, forsinkelser,

¹ Dansk Sygeplejehistorisk Museum: *"Historien om bekæmpelsen af de store epidemier"* - besøgt den 10-10-20

² World Health Organization: *"WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020"* - besøgt den 10-10-20

³ World Health Organization: *"Coronavirus disease (COVID-19) pandemic"* - besøgt den 30-11-20

⁴ The International Air Transport Association - besøgt den 02-12-20; EUROCONTROL: *"EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020-2024"* - besøgt den 14-11-20

⁵ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 1

⁶ 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. I det følgende enten benævnt som forordning 261/2004 eller forordningen.

boardingafvisninger samt op- og nedgraderinger, hvis betingelserne er opfyldt. Udbruddet af Covid-19 er en helt ny og uforudsigelig situation, som både passagerer og luftfartsselskaber står overfor. Det er derfor vigtigt at klargøre, hvilke rettigheder passageren har, og dermed også hvilke pligter luftfartsselskabet har, når en flyafgang bliver aflyst på grund af Covid-19.

1.1 Problemformulering og afgrænsning

Dette speciale er udarbejdet på baggrund af følgende problemformulering:

- *Hvornår har passageren ret til kompensation efter artikel 5 i forordning 261/2004 set i lyset af Covid-19-pandemiens udvikling?*

Specialet har derfor til formål at undersøge og klarlægge retstilstanden for passageren, hvis fly er blevet aflyst som følge af Covid-19, og om passageren i den forbindelse har ret til kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c. Fokus i specialet vil i den sammenhæng være, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed efter forordningens artikel 5, stk. 3, der fritager luftfartsselskabet fra at betale kompensation.

Indledningsvist i specialet vil der blive givet en kort beskrivelse af Covid-19-situationen, og hvordan den har udviklet sig. Hernæst vil forordningens baggrund og formål samt territoriale og materielle anvendelsesområde i forordningens artikel 3 blive analyseret. Derefter følger en analyse af, hvornår der er tale om en aflysning efter forordningens artikel 5, hvorefter retten til kompensation vil blive nærmere analyseret. Dette vil ske ved først at gennemgå de generelle regler for kompensation i forordningens artikel 7 og for det andet ved at analysere passagerens ret til kompensation ved aflysninger som følge af Covid-19. I den sammenhæng vil undtagelserne i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii og artikel 5, stk. 3 blive analyseret, hvor fokus vil være, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed. Retten til kompensation skal ses i lyset af Covid-19-pandemiens udvikling, hvorfor Covid-19-pandemien i specialet vil blive opdelt i to perioder til brug for analysen af undtagelserne. Der vil blive redegjort nærmere for disse perioder i afsnit 1.2.

Fokus for specialet vil være aflysninger efter forordningens artikel 5 og ikke forsinkelser, boardingafvisninger og op- og nedgraderinger efter forordningens artikel 4, 6 og 10, da aflysninger er den mest udbredte situation under Covid-19-pandemien. Fokus for specialet vil endvidere kun være retten til kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c og ikke retten til refusion eller omlægning af rejsen og retten til forplejning og indkvartering efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra a og b. Disse situationer og rettigheder vil blive refereret til enkelte gange for at skabe en overordnet sammenhæng i specialet, men der afgrænses fra at uddybe disse nærmere. Det bemærkes i den forbindelse, at specialet kun omfatter aflysninger fra luftfartsselskabets side. Aflysninger fra passageren selv vil ikke blive behandlet nærmere, da forordningen ikke finder anvendelse på de situationer, hvor passageren ikke kan rejse eller aflyser rejsen på eget initiativ.

Af hensyn til specialets omfang afgrænses der fra inddragelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/2302 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer.⁷ Specialet omhandler derfor kun køb af enkeltstående rejseydelser i form af en flyrejse og ikke køb af pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer. Foruden en historisk sammenhæng afgrænses der endvidere fra inddragelse af internationale konventioner om passagerers rettigheder, herunder Montrealkonventionen. Det skyldes, at EU-Domstolen i flere afgørelser har understreget, at Montrealkonventionen og forordningen optræder i forskellige sammenhænge, og at det ikke er relevant at anvende Montrealkonventionen til fortolkning af forordningen.⁸

Forordning 261/2004 omhandler rettigheder for *flypassagerer*, hvorfor der alene fokuseres på deres rettigheder. Specialet afgrænses derfor fra en gennemgang af EU's øvrige reguleringer af bus-, tog- og skibspassagerers rettigheder. Af den grund vil begrebet "passager" blive anvendt i specialet i stedet for begrebet "flypassager".

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 af 25. november 2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF

⁸ C-549/07, præmis 32 og 33; C-139/11, præmis 28

1.2 Covid-19-pandemien

Specialet omhandler, hvornår passageren har ret til kompensation efter forordningens artikel 5 set i lyset af Covid-19-pandemiens udvikling. I det følgende vil der blive givet et kort indblik i Covid-19-pandemien, og hvordan den har udviklet sig i løbet af 2020. Der vil endvidere blive redegjort for, hvordan Covid-19-pandemien er opdelt i to forskellige perioder for at besvare af problemformuleringen.

Covid-19 er en sygdom, der skyldes en infektion i luftvejene med typen af coronavirus kaldet SARS-CoV-2.⁹ Covid-19 kan resultere i et varieret sygdomsbillede, hvor nogle vil få milde forkølelses- eller influenzalignende symptomer, mens andre kan blive alvorligt syge med for eksempel lungebetændelse.¹⁰

Udbruddet af Covid-19 blev i første omgang påvist i den kinesiske millionby Wuhan i Hubei-provinsen i december 2019, idet der skete en stigning af tilfælde af svær lungebetændelse. Da der er tale om et nyt virus, findes der ingen immunitet, hvorfor verdensbefolkningen er modtagelig for smitte, og det vil medføre hurtig smittespredning. Udbruddet spredte sig derfor hurtigt fra Hubei-provinsen til resten af Kina og videre til resten af verden. I flere lande i Europa blev der i foråret 2020 set en kraftig stigning i antallet af smittede med Covid-19, hvilket i begyndelsen var relateret til rejser fra Norditalien og senere Østrig. I Danmark blev den første smittede med Covid-19 påvist den 27. februar 2020. Den 11. marts 2020 erklærede WHO udbruddet af Covid-19 for en pandemi, og den 13. marts 2020 blev Europa erklæret epicentret for Covid-19.¹¹

Udbruddet af Covid-19 resulterede i foråret 2020 i, at offentlige myndigheder verden over indførte en række foranstaltninger for at inddæmme udbruddet af Covid-19 såsom nedlukninger, rejserestriktioner og karantæneområder. I Danmark besluttede transportministeren for eksempel at forbyde flyvninger fra de såkaldte røde zoner til Danmark. Forbuddet trådte i kraft natten mellem den 10. og 11. marts 2020 og omfattede på

⁹ I specialet vil begrebet "Covid-19" alene blive anvendt hver gang der henvises til Covid-19, coronavirus eller SARS-CoV-2

¹⁰ Statens Serum Institut: "Om covid-19" - besøgt 22-11-20

¹¹ Statens Serum Institut: "Om covid-19" - besøgt 22-11-20

daværende tidspunkt Iran og dele af Kina, Sydkorea, Østrig og Italien.¹² Senere den 14. marts 2020 kl. 12 trådte regeringens beslutning om at lukke Danmarks grænser for alle udlændinge uden et anerkendelsesværdigt formål i Danmark i kraft.¹³ I løbet af den første bølge af Covid-19-udbruddet i foråret 2020 blev der i både Danmark og andre europæiske lande set en kraftig stigning i antallet af smittede med Covid-19 samt et stigende antal svært syge og døde.¹⁴

Efter mange uger og måneder med mere eller mindre nedlukning i Europa begyndte regeringerne rundt om i de europæiske lande i slutningen af foråret og starten af sommeren 2020 så småt at åbne op igen. Antallet af nye smittede med Covid-19 var stagnerende eller faldende i mange af de europæiske lande.¹⁵ I Danmark blev der fra den 27. juni 2020 indført en ny model for åbningen af grænserne og lempelse af rejsevejledningerne for lande i EU- og Schengenområdet samt Storbritannien. Åbningen af grænserne tog udgangspunkt i objektive kriterier som blandt andet antal smittede. Rejsevejledningerne for danskerne ville endvidere blive lempet for "de åbne lande", hvis de ikke havde betydelige indrejserestriktioner for danskerne.¹⁶

Selvom smittetallet faldt markant i løbet af sommeren 2020, ses der nu i efteråret 2020 en stigning i antallet af nye smittede rundt omkring i de europæiske lande, hvorfor flere lande inklusive Danmark har valgt at indføre nye tiltag for endnu engang at bremse udbredelsen af Covid-19. Senest er der i Danmark fundet en muteret form af Covid-19 i mink, hvorfor der blev udmeldt en række særlige restriktioner for borgerne i syv nordjyske kommuner i november.¹⁷ Dette medførte blandt andet, at Storbritannien den 7. november 2020 indførte indrejseforbud for rejsende fra Danmark på grund af udbruddet af Covid-19 blandt mink.¹⁸

¹² Transport- og Boligministeriet: *"Transportministeren forbyder flyvninger fra de hårdest coronaramte områder"* - besøgt den 15-11-20. Bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren fremgår af LBK nr. 1149 af 13/10/2017 § 3

¹³ Statsministeriet: *"Pressemøde om coronavirus 13.03.20"*, Statsminister Mette Frederikssens indledning, 5:28, besøgt den 15-11-20. Reglerne for at foretage midlertidig grænsekontrol ved de indre grænser fremgår af Schengen-grænsekodeksets kap. II

¹⁴ Sundhedsstyrelsen: *"Status ved indgang til 5. epidemiuge"*, 2020, s. 4

¹⁵ Sundhedsstyrelsen: *"Status 15. epidemiuge"*, 2020, s. 15

¹⁶ Udenrigsministeriet: *"Danmark åbner grænserne yderligere og lemper rejsevejledningerne"* - besøgt den 22-11-20

¹⁷ Rigspolitiet: *"Mink og COVID-19"* - besøgt den 22-11-20

¹⁸ The Government of the United Kingdom: *"Travel ban implemented to protect public health following Denmark COVID-19 mink outbreak"* - besøgt den 22-11-20

Covid-19-pandemien vil i specialet blive opdelt i to overordnede perioder til brug for besvarelsen af problemformuleringen. Den første periode er den akutte Covid-19-situation, der opstod tilbage i foråret 2020, hvor det meste af Europa og mange andre lande lukkede ned på meget kort tid, og offentlige myndigheder verden over implementerede en lang række foranstaltninger for at inddæmme udbruddet af Covid-19. Den anden periode er den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020, hvor Covid-19-pandemien stilnede af, og mange lande begyndte at åbne op, men hvor Covid-19-pandemien efterfølgende blussede op igen mange steder, hvilket medførte, at de offentlige myndigheder indførte nye tiltag for at begrænse udbruddet. Disse to perioder vil blive brugt i forbindelse med analysen af anvendeligheden af undtagelserne i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii samt analysen af, hvorvidt Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed efter forordningens artikel 5, stk. 3.

2. Metode

I det følgende vil de metodiske overvejelser blive præsenteret. Foruden at belyse valg af metode vil kildematerialet og anvendelsen heraf igennem specialet endvidere blive præsenteret.

Formålet med specialet er som nævnt oven for at undersøge og klarlægge retstilstanden for, hvornår passageren har ret til kompensation efter forordningens artikel 5, hvis deres fly bliver aflyst som følge af Covid-19. Derfor vil den retsdogmatiske metode blive anvendt i dette speciale.

Den retsdogmatiske metode har til formål at beskrive og analysere gældende ret. Det overordnede formål med analysen er at finde ny viden om gældende ret ved hjælp af en systematisk, metodisk og transparent virksomhed.¹⁹ Den retsdogmatiske metode bliver derfor anvendt i teoretiske sammenhænge, når retstilstanden på et givent retsområde skal klarlægges. Den retsdogmatiske metode er ikke rettet en løsning af konkrete juridiske

¹⁹ Munk-Hansen, Carsten: *"Retsvidenskabsteori"*, 2018, s. 207

konflikter, hvorfor den adskiller sig fra den juridiske metode, hvor praktikerne med udgangspunkt i denne afgør uenigheder og problemstillinger.²⁰

Gældende ret inden for problemformuleringens område vil blive fundet ved hjælp af en analyse af relevante nationale og EU-retlige retskilder. Retskilderne består hovedsageligt af EU-retsakter, afgørelser fra EU-Domstolen og nationale domstole samt afgørelser fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Desuden vil der blive anvendt meddelelser fra Kommissionen, retslitteratur samt generaladvokaters forslag til afgørelse i det omfang, det er relevant. De anvendte retskilder vil blive beskrevet nærmere i næste afsnit.

2.1 Kildemateriale og anvendelse heraf

De primære retskilder i dansk ret efter det traditionelle retskildehierarki er loven, retspraksis, sædvane og forholdets natur.²¹ Retskildegruppen, loven, består foruden grundloven og love vedtaget i Folketinget også af EU-retsakter.²² I dette speciale vil Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 261/2004 udgøre omdrejningspunktet, hvor fokus vil ligge på dennes artikel 5. Der vil desuden blive gjort brug af forordningens øvrige bestemmelser til at klarlægge forordningens formål og anvendelsesområde samt det generelle regelsæt vedrørende aflysninger og compensation.

Det følger af Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (herefter TEUF) artikel 288, at *"en forordning er almen gyldig. Den er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat."* Det betyder, at bestemmelserne i forordning 261/2004 er gældende ret i samtlige medlemsstater, uden at medlemsstaterne foretager gennemførelsesforanstaltninger. Hensigten har været at skabe en fuldstændig identisk lovgivning i alle medlemsstater.²³ I relation til dansk ret er forordning 261/2004 derfor direkte anvendelig, og de danske domstole bliver dermed bundet af dennes bestemmelser på samme måde som den øvrige danske lovgivning.

²⁰ Munk-Hansen, Carsten: *"Retsvidenskabsteori"*, 2018, s. 204-205

²¹ Munk-Hansen, Carsten: *"Retsvidenskabsteori"*, 2018, s. 315

²² Tvarnø, Christina D. og Nielsen, Ruth: *"Retskilder og retsteorier"*, 2017, s. 47

²³ Sørensen, Karsten Engsig og Danielsen, Jens Hartig: *"EU-Retten"*, 2019, s. 104

Betragtningerne til forordning 261/2004 vil desuden blive inddraget til fortolkningen af den og forståelsen af de enkelte bestemmelser. Betragtningerne findes i indledningen til forordningen og er med til at beskrive lovgivers formål med og baggrund for forordningen. Betragtningerne kan ikke anses som direkte lovgivning, og de er af den grund ikke juridisk bindende. De udgør derimod et væsentligt grundlag for fortolkningen af bestemmelserne i forordningen, da de er vedtaget som en del af den. Desuden henviser EU-Domstolen ofte til betragtningerne i deres afgørelser. Betragtninger tillægges derfor en vis retskildemæssig værdi, men dog ikke lige så stor som selve bestemmelserne i forordningen.²⁴

I specialet vil der blive inddraget relevante afgørelser fra EU-Domstolen. Formålet med at inddrage disse afgørelser er at klarlægge, hvordan EU-Domstolen anvender og fortolker bestemmelserne i forordning 261/2004. Det fremgår af Traktaten om den Europæiske Union (herefter TEU) artikel 19, at EU-Domstolen skal sikre *"overholdelse af lov og ret ved fortolkningen og anvendelsen af traktaterne."* Det er dermed EU-Domstolens hovedopgave at sikre, at EU-retten bliver fortolket ensartet.²⁵

I forhold til EU-Domstolens kompetence fremgår det af TEUF artikel 267, at EU-Domstolen blandt andet har kompetence til at afgøre præjudicielle spørgsmål *"om gyldigheden og fortolkningen af retsakter udstedt af Unionens institutioner, organer, kontorer eller agenturer."* Det er derfor EU-Domstolen, som har kompetencen til at fortolke forordning 261/2004. Det følger af TEUF artikel 267, at en ret i en af medlemsstaterne kan anmode EU-Domstolen om at besvare et præjudicielt spørgsmål, hvis den skønner, at det er nødvendigt med en afgørelse af dette spørgsmål, før den afsiger sin dom. EU-Domstolens svar på det præjudicielle spørgsmål har dermed høj præjudikatværdi, hvorfor de tillægges stor betydning i specialet. Det bemærkes dog, at EU-Domstolen har en dynamisk fortolkningsstil, hvorfor EU-Domstolens fortolkning af forordningen kan ændre sig over tid, selvom forordningen forbliver uændret.²⁶

EU-Domstolens afgørelser vil først og fremmest blive brugt til at analysere passagerens ret til kompensation efter forordning 261/2004 i lyset af Covid-19-pandemiens udvikling. EU-Domstolens afgørelser anvendes endvidere til at analysere forordningens anvendelsesområde

²⁴ Tvarnø, Christina D. og Nielsen, Ruth: *"Retskilder og retsteorier"*, 2017, s. 100

²⁵ Tvarnø, Christina D. og Nielsen, Ruth: *"Retskilder og retsteorier"*, 2017, s. 149

²⁶ Neergaard, Ulla og Nielsen, Ruth: *"EU-ret"*, 2020, s. 154

samt det generelle regelsæt vedrørende aflysninger og compensation. Ved udvælgelsen af afgørelserne har der været fokus på at udvælge nyere afgørelser. Dog vil der også indgå lidt ældre afgørelser, da disse har haft høj præjudikatværdi, idet der er henvist meget til dem i nyere afgørelser.

EU-Domstolen bistås af generaladvokater, som har til opgave at fremsætte forslag til afgørelse i en konkret sag. EU-Domstolen er dog på ingen måde bundet eller forpligtet af generaladvokatens forslag til afgørelse.²⁷ Det er derudover antaget i litteraturen, at retskildeværdien af generaladvokatens udtalelser er tvivlsom.²⁸ Derfor vil generaladvokatens forslag til afgørelse blive anvendt som et fortolkningsbidrag samt et bidrag til en mere dybdegående og nuanceret argumentation.

I specialet vil der blive inddraget relevante afgørelser fra de danske domstole. Dommene er valgt ud fra deres relevans i forhold til emnet. Det skal påpeges, at da Højesteret er øverste instans i det danske retssystem, vil afgørelser herfra have en højere retskildeværdi end afgørelser fra byretten og landsretten. Som udgangspunkt er en dom kun gældende og bindende for sagens parter. En dom kan dog have betydning for efterfølgende afgørelser. Denne vurdering beror blandt andet på, om dommen er konkret begrundet i det enkelte sagsforløb, eller om dommen sigter mod en mere generel regulering af retsområdet. Jo mere generel en dom er, desto større præjudikatværdi tillægges den.²⁹

Der vil endvidere blive inddraget afgørelser fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (herefter Trafikstyrelsen), der er det danske håndhævelsesorgan i henhold til forordning 261/2004.³⁰ Trafikstyrelsens afgørelser vedrørende Covid-19 vil blive inddraget i specialet, da Covid-19-situationen stadig er forholdsvist ny, og der derfor endnu ikke foreligger afgørelser fra de danske domstole eller EU-Domstolen specifikt om Covid-19 og passagerens ret til compensation. Det bemærkes dog, at afgørelser fra Trafikstyrelsen kan indbringes for domstolene, og at domstolene ikke er bundet af Trafikstyrelsens afgørelser.³¹ Afgørelser fra domstolene har derfor en højere retskildeværdi end afgørelser fra Trafikstyrelsen.

²⁷ Sørensen, Karsten Engsig og Danielsen, Jens Hartig: *"EU-Retten"*, 2019, s. 94

²⁸ Neergaard, Ulla og Nielsen, Ruth: *"EU-ret"*, 2020, s. 155

²⁹ Munk-Hansen, Carsten: *"Retsvidenskabsteori"*, 2018, s. 323-324

³⁰ Jf. forordningens artikel 16, stk. 1. Denne kompetence er tildelt i medfør af BEK nr. 1549 af 16/12/2013

³¹ Munk-Hansen, Carsten: *"Retsvidenskabsteori"*, 2018, s. 331

Anskaffelse af afgørelser fra Trafikstyrelsen er sket efter anmodning om aktindsigt i afgørelser omhandlende manglende udbetaling af kompensation i forbindelse med Covid-19-relateret aflysninger.

Som et bidrag til fortolkningen af forordningen vil der i specialet blive anvendt to meddelelser fra Kommissionen samt Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004 fra 2013. Den første meddelelse fra Kommissionen er en fortolkningsvejledning vedrørende forordning 261/2004 fra 2016 (herefter Kommissionens fortolkningsvejledning 2016). Kommissionen har her ønsket at give en tydeligere forklaring på nogle af forordningens bestemmelser og besvare de spørgsmål, der oftest rejses i praksis, så reglerne kan håndhæves mere effektivt og ensartet. Retningslinjerne er udarbejdet med udgangspunkt i EU-Domstolens praksis, derfor er der også klare henvisninger hertil i retningslinjerne. Når der i retningslinjerne ikke er henvist til praksis, er det Kommissionens egen fortolkning af forordningen.³² Den anden meddelelse fra Kommissionen er en fortolkningsvejledning omhandlende EU's forordninger om passagerrettigheder i lyset af Covid-19-krisens udvikling fra 2020 (herefter Kommissionens fortolkningsvejledning 2020). Fortolkningsvejledningens formål er at præcisere, hvordan visse bestemmelser i EU-lovgivningen om passagerrettigheder finder anvendelse i forbindelse med udbruddet af Covid-19. Disse retningslinjer er et supplement til de retningslinjer, som Kommissionen tidligere har offentliggjort, herunder førnævnte fortolkningsvejledning fra 2016.³³ Det bemærkes, at meddelelserne og ændringsforslaget fra Kommissionen ikke er juridisk bindende for hverken de nationale domstole eller EU-Domstolen, hvorfor de alene anvendes som et fortolkningsbidrag.

I specialet vil der blive inddraget relevant retslitteratur. Retslitteraturen betragtes ikke som en egentlig retskilde efter det traditionelle retskildehierarki. Dette skyldes, at forfatteren ikke har legitimitet til at kunne fastlægge ret. Retslitteraturen bliver anset som en sekundær retskilde, der bidrager til fortolkningen af de primære retskilder.³⁴ Retslitteraturen vil derfor i dette speciale blive inddraget, når det bidrager til analysen og argumentationen.

³² Kommissionens fortolkningsvejledning 2016, afsnit 1 og note 11

³³ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 1

³⁴ Munk-Hansen, Carsten: *"Retsvidenskabsteori"*, 2018, s. 372-373

3. Forordning 261/04

I dette afsnit bliver forordningen kort præsenteret fra en historisk vinkel inklusive forordningens baggrund og formål. Efterfølgende vil forordningens anvendelsesområde blive analyseret, herunder både det territoriale og det materielle anvendelsesområde.

3.1 Baggrund og formål

Igennem mange år har området for beskyttelse af passagerens rettigheder været reguleret. På internationalt plan har Warszawa-konventionen, der omhandler international luftbefordring af passagerer og gods, været gældende siden 1933. Den blev i 1999 erstattet af Montreal-konventionen, der indførte visse ensrettede regler for international luftbefordring, herunder regler for flyselskabers ansvar for skader på passagerer og deres bagage under internationale flyrejser.³⁵ I 1997 ved forordning 2027/97³⁶ indførte EU regler om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker. Denne blev senere ændret ved forordning 889/2002.³⁷ Disse regler har sammen med forordning 261/2004, som specialet omhandler, til formål at beskytte passagerens rettigheder i EU.

Forud for vedtagelsen af forordning 261/04 var Rådets forordning 295/91 af 4. februar 1991 gældende.³⁸ Af anden til fjerde betragtning i forordning 295/91 fremgår det, at der var behov for at beskytte passagerens interesser gennem en fælles foranstaltning for at sikre en harmonisk udvikling i luftfartssektoren. Indtil da havde der været meget forskellige praksisser hos luftfartsselskaberne i forbindelse med kompensation til passagerer, der blev afvist på grund af overbookning. Der skulle derfor visse minimumsregler til for at sikre, at øget konkurrence inden for luftfarten ikke førte til en sænkning af kvaliteten af den service, der blev ydet. Forordning 295/91 indførte dermed blandt andet regler vedrørende kompensation til ruteflypassagerer, der blev afvist på grund af overbookning.

³⁵ Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *"Juraen på rejsen"*, 2019, s. 561

³⁶ Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

³⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

³⁸ Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning. I det følgende benævnt som forordning 295/91

Forordningen 261/04 trådte i kraft den 17. februar 2005, og den tidligere gældende forordning 295/91 blev dermed ophævet.³⁹ Forordning 295/91 havde hidtil skabt en grundlæggende beskyttelse for passageren, men ud over boardingafvisning forårsager aflysninger og lange forsinkelser også alvorlige problemer og gener for passageren.⁴⁰ Der var for mange passagerer, som blev afvist mod deres vilje eller blev berørt af aflysninger uden forudgående varsel eller lange forsinkelser.⁴¹ Derfor er det overordnede formål i forordning 261/04 at fremme passagerens rettigheder ved at sikre et højt beskyttelsesniveau for passageren og samtidig tage fuldt ud hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.⁴² Foruden at styrke passagerens rettigheder er formålet også at sikre, at luftfartsselskaberne opererer under ensartede betingelser.⁴³

På den baggrund sikrer forordning 261/04 ifølge artikel 1, stk. 1 passageren en række minimumsrettigheder i tilfælde af boardingafvisning mod passagerens vilje, aflysning og forsinkelse. Samtidig sikrer forordningen også ifølge artikel 10, at passageren beskyttes i tilfælde af opgradering og nedgradering af deres billet. Afhængigt af situationen består passagerens minimumsrettigheder af retten til kompensation, retten til refusion eller omlægning af rejsen, retten til forplejning og indkvartering samt retten til information.

3.2 Anvendelsesområde

For at passageren kan påberåbe sig forordningens rettigheder, herunder kompensation ved aflysning, er det en forudsætning, at passageren befinder sig inden for forordningens anvendelsesområde. Forordningens anvendelsesområde er reguleret i forordningens artikel 3, som både regulerer det territoriale og materielle anvendelsesområde. I det følgende vil først det territoriale anvendelsesområde og derefter det materielle anvendelsesområde blive analyseret.

³⁹ Jf. forordning 261/04, artikel 18 og 19

⁴⁰ Betragtning 2 og 3 i forordning 261/04

⁴¹ Betragtning 3 i forordning 261/04

⁴² Betragtning 1 i forordning 261/04

⁴³ Betragtning 4 i forordning 261/04

3.2.1 Territorial anvendelsesområde

Forordningens territoriale anvendelsesområde fremgår af forordningens artikel 3, stk. 1. Det territoriale anvendelsesområde tager afsæt i en geografisk afgrænsning. Her udgør begrebet "flyafgang" en central rolle for afgrænsningen. Nedenfor vil den geografiske afgrænsning samt begrebet "flyafgang" blive analyseret nærmere.

Overordnet gælder forordningen for to typer af flyafgange. For det første fremgår det af artikel 3, stk. 1, litra a, at *"forordningen gælder for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten⁴⁴ finder anvendelse."* For det andet fremgår det af artikel 3, stk. 1, litra b, at *"forordningen gælder for passagerer til en flyafgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab.⁴⁵"* Dog er passageren ikke omfattet af forordningens artikel 3, stk. 1, litra b, hvis passageren har modtaget modbydelser eller kompensation og har fået bistand i det pågældende tredjeland.

Det fremgår af TEUF artikel 355, stk. 2, at EU-retten ikke gælder for de oversøiske lande og territorier, der er opregnet i listen i bilag II. Det gælder blandt andet Grønland og Fransk Polynesien. Det fremgår endvidere af TEUF artikel 355, stk. 5, litra a, at EU-retten ikke finder anvendelse på Færøerne. Derfor skal disse lande og territorier sammen med andre lande beliggende uden for EU betragtes som et tredjeland i relation til forordningens anvendelsesområde.⁴⁶

På den anden side følger det af TEUF artikel 355, stk. 1, at EU-retten også gælder for blandt andet Azorerne, Madeira og De Kanariske Øer, hvorfor lufthavne på disse turistede steder i relation til forordningens anvendelsesområde er lufthavne beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse. Ud over EU's medlemslande finder forordningen også anvendelse på Norge og Island ifølge EØS-aftalen og på Schweiz ifølge aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (1999).⁴⁷

⁴⁴ Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF)

⁴⁵ I det følgende anvendes begrebet EU-luftfartsselskab

⁴⁶ Kommissionens fortolkningsvejledning 2016, afsnit 2.1.1

⁴⁷ Kommissionens fortolkningsvejledning 2016, afsnit 2.1.1 og note 17

For at gøre fremstillingen mere overskuelig i de kommende afsnit vil betegnelsen "en lufthavn i EU" blive anvendt i stedet for "en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse", og betegnelsen "en lufthavn uden for EU" vil blive anvendt, når der er tale om "en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland".

3.2.1.1 Begrebet "flyafgang"

Begrebet "flyafgang" bliver nævnt flere gange i forbindelse med afgrænsningen af det territoriale anvendelsesområde i forordningens artikel 3, stk. 1. Det er derfor væsentligt at analysere, hvordan dette begreb skal fortolkes. Begrebet "flyafgang" er ikke defineret i forordningen. I stedet for skal begrebet "flyafgang" fortolkes ud fra forordningens bestemmelser som helhed samt ud fra formålet med forordningen.⁴⁸

I *C-173/07 - Emirates Airlines – Direktion für Deutschland mod Diether Schenkel* tog EU-Domstolen stilling til, om en flyrejse bestående af både en udrejse og hjemrejse kunne betragtes som én flyafgang og dermed være omfattet af anvendelsesområdet i forordningens artikel 3, stk. 1, litra a. EU-Domstolen lagde blandt andet til grund, at begrebet flyafgang skal fortolkes som en transporthandling med fly, som udgør en "enhed", og som udføres af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute.⁴⁹ EU-Domstolen lagde endvidere til grund, at begrebet flyafgang ikke kan ligestilles med begrebet flyrejse, da begrebet flyrejse er knyttet til passageren som person, der vælger sit bestemmelsessted ud fra personlige formål med rejsen.⁵⁰ EU-domstolen fandt derfor, *"at en flyrejse fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet og retur ikke kan anses for én og samme flyafgang."* Det havde ingen betydning, at ud- og hjemrejsen er reserveret samtidigt.⁵¹ EU-Domstolen fortolker her begrebet "flyafgang" snævert til kun at udgøre den fysiske afgang - altså fra afgangsstedet til bestemmelsesstedet, men ikke hele den købte flyrejse.

Det fremgår heller ikke klart af forordningen, hvordan flyafgange med mellemlandinger uden for EU skal behandles, og om sådanne flyafgange er omfattet af forordningens

⁴⁸ C-173/07, præmis 27 og 28

⁴⁹ C-173/07, præmis 40

⁵⁰ C-173/07, præmis 41

⁵¹ C-173/07, præmis 51

anvendelsesområde i artikel 3, stk. 1.⁵² I *C-537/17 - Claudia Wegener mod Royal Air Maroc SA* tog EU-Domstolen stilling til, om der er tale om en flyafgang som omhandlet i forordningens artikel 3, stk. 1, litra a, når et luftfartsselskabs transporthandling indbefatter planlagte mellemlandinger med et flyskift i en lufthavn uden for EU.⁵³ EU-Domstolen udtalte med reference til *C-11/11 - Air France SA mod Heinz-Gerke Folkerts m.fl.*, at begrebet "endelig bestemmelsessted" i forordningens artikel 2, litra h er defineret som "*det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningsskranken eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning*". Begrebet "direkte tilsluttede flyforbindelser" skal i relation til udtrykket "sidste flyvning" ifølge EU-Domstolen forstås som en henvisning til to eller flere flyvninger, der udgør en helhed. Det vil sige, når de har været genstand for en samlet reservation.⁵⁴ EU-Domstolen udtalte endvidere, at det ingen betydning har, at der er et flyskift ved mellemlandingen.⁵⁵

EU-Domstolen fandt derfor, at Claudia Wegeners flyrejse skulle anses for i sin helhed at udgøre en "direkte tilsluttet flyforbindelse", hvorfor flyrejsen havde karakter af en samlet rejse og var omfattet af forordningens artikel 3, stk. 1, litra a. Forordningens artikel 3, stk. 1, litra a skal derfor fortolkes således, at forordningens anvendelsesområde dækker alle flyafgange fra en lufthavn i EU til en lufthavn uden for EU uanset antallet af mellemlandinger med flyskift, og uanset hvor disse mellemlandinger finder sted, så længe der er tale om en samlet reservation. EU-Domstolen foretager i dommen en udvidende fortolkning af begrebet "flyafgang" i relation til forordningens anvendelsesområde, hvilket er i fin overensstemmelse med forordningens beskyttelsesformål som nævnt i afsnit 3.1, nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for passageren.

3.2.2 Materiel anvendelsesområde

Forordningens materielle anvendelsesområde fremgår blandt andet af forordningens artikel 3, stk. 2, 3 og 5. Det materielle anvendelsesområde omhandler hvem, der kan gøre forordningens rettigheder gældende som beskyttelsessubjekt, og hvem, der er underlagt

⁵² Mikkelsen, Jakob Dahl: "*Wet lease, code share og mellemlandinger - en analyse af seneste retspraksis om forordning 261/2004*", ET.2020.015, afsnit 1

⁵³ C-537/17, præmis 8

⁵⁴ C-537/17, præmis 17, 18 og 19

⁵⁵ C-537/17, præmis 23

forordningens bestemmelser som pligtsubjekt. I det følgende vil først forordningens beskyttelsessubjekt og derefter forordningens pligtsubjekt blive analyseret.

3.2.2.1 Beskyttelsessubjekt

Der findes ikke i forordningen nogen nærmere definition af forordningens beskyttelsessubjekt. I forordningen bliver begrebet "passager" og "luftfartspassager" anvendt, og der bliver derfor ikke skelnet mellem forbrugere og erhvervsdrivende i forhold til forordningens beskyttelsessubjekt. På den baggrund må forordningens bestemmelser finde anvendelse, når der er tale om enhver fysisk person. Før forordningen finder anvendelse, er der dog nogle krav til beskyttelsessubjektet, som vil blive analyseret i det følgende.

Det følger af forordningens artikel 3, stk. 2, litra a, at hvis passageren skal være omfattet af forordningens artikel 3, stk. 1, skal de have en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang, og medmindre flyafgangen aflyses som omhandlet i forordningens artikel 5, skal passageren være rettidigt til stede ved check-in.

Passageren skal derfor som den første betingelse have en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang. Begrebet "reservation" er defineret i forordningens artikel 2, litra g som *"en billet eller andet bevis, hvorefter fremgår, at passagerens reservation er blevet accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller rejsearrangøren."* En "billet" er endvidere i forordningens artikel 2, litra f defineret som *"et gyldigt dokument, der giver ret til transport, og som er udstedt eller autoriseret af luftfartsselskabet eller dets autoriserede agent, herunder tilsvarende dokumentation i papirløs eller elektronisk form."* Ud fra ordlyden skal passageren for at have en bekræftet reservation derfor have et gyldigt dokument eller andet bevis, der giver passageren ret til transport på den pågældende flyafgang, hvorefter det samtidig fremgår, at reservationen er accepteret og registreret af luftfartsselskabet eller en rejsearrangør.⁵⁶

Den anden betingelse omhandler, at passageren skal være rettidigt til stede ved check-in. Dog når en flyafgang bliver aflyst som i omhandlet i forordningens artikel 5, er det ifølge forordningens artikel 3, stk. 2, litra a ikke et krav, at passageren er rettidigt til stede ved

⁵⁶ Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *"Juraen på rejsen"*, 2019, s. 584

check-in. Specialet omhandler aflysninger, hvorfor passageren kan påberåbe sig forordningen uden at være mødt frem i lufthavnen.

Det følger af forordningens artikel 3, stk. 3, 1. pkt., at passageren er undtaget fra forordningens anvendelsesområde, hvis de *"rejser gratis eller til nedsat billetpris, der ikke direkte eller indirekte er til rådighed for offentligheden."* Et eksempel på det kan være særlige billetter, som luftfartsselskabet tilbyder deres personale til nedsat pris.⁵⁷ Ifølge forordningens artikel 3, stk. 3, 2. pkt. er passageren dog omfattet af forordningens anvendelsesområde, hvis passagerens billet *"er udstedt i henhold til et luftfartsselskabs eller en rejsearrangørs bonusprogram eller andet kommercielt program."* Det kan for eksempel være Norwegians loyalitetsprogram *Norwegian Reward*, hvor passageren optjener Cashpoints, jo flere gange passageren flyver, og herefter kan bruge disse Cashpoints til at betale den næste flyrejse.⁵⁸

3.2.2.2 Pligtsubjekt

Forordningen opererer med forskellige begreber vedrørende luftfartsselskaber. Nedenfor vil begreberne "luftfartsselskab", "EU-luftfartsselskab" og "transporterende luftfartsselskab" blive analyseret.

Et luftfartsselskab er i forordningens artikel 2, litra a defineret som *"et lufttransportsselskab med en gyldig licens."* Et luftfartsselskab kan derfor både være et EU-luftfartsselskab og et ikke-EU-luftfartsselskab, når begrebet bliver brugt i forordningen. Et EU-luftfartsselskab er derimod i forordningens artikel 2, litra c defineret som *"et luftfartsselskab med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber."* Forordning 2407/92 er senere blevet erstattet af forordning 1008/2008.⁵⁹ Når et luftfartsselskab har fået udstedt en licens i overensstemmelse med forordning 1008/2008 kapitel 2, skal det betragtes som et EU-luftfartsselskab som nævnt i definitionen i forordning 261/04 artikel 3, litra c.⁶⁰ Forordningen finder anvendelse på både EU-luftfartsselskaber og ikke-EU-luftfartsselskaber.

⁵⁷ Kommissionens fortolkningsvejledning 2016, afsnit 2.2.2.

⁵⁸ Norwegian: *"Norwegian Reward"* - besøgt 11-10-20

⁵⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet. Herefter forordning 1008/2008

⁶⁰ Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *"Juraen på rejsen"*, 2019, s. 586

Dog når der er tale om en flyafgang fra en lufthavn uden for EU til en lufthavn i EU, finder forordningen kun anvendelse, når det transporterende luftfartsselskab er et EU-luftfartsselskab.

I forordningens artikel 2, litra b er et "transporterende luftfartsselskab" defineret som *"et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager."* Det følger af forordningens artikel 3, stk. 5, 1. pkt., at forordningen *"gælder for transporterende luftfartsselskaber, der stiller transportydelser til rådighed for de passagerer, der er omfattet af stk. 1 og stk. 2."* Dermed bliver pligtsubjektet efter forordningen det transporterende luftfartsselskab som defineret i artikel 2, litra b.

Af forordningens betragtning 7 fremgår det, at forordningens forpligtelser bør *"påhvile det transporterende luftfartsselskab, der gennemfører eller har til hensigt at gennemføre en flyvning, uanset om det sker med eget luftfartøj, under dry eller wet lease eller i hvilken som helst anden form."* Rækkeviden af artikel 3, stk. 5 og herunder artikel 2, litra b har dog givet anledning til tvivl. Det gælder for eksempel i de tilfælde, hvor luftfartsselskabet gør brug af eksempelvis codeshare-aftaler. En codeshare-aftale er en aftale mellem to eller flere luftfartsselskaber, som begge offentliggør og markedsfører flyvningen i sit eget navn og flynummer. Dog er det kun et af de pågældende luftfartsselskaber, som gennemfører flyvningen.⁶¹

EU-Domstolen har for nyligt i *C-502/18 - CS m.fl. mod České aerolinie a.s.* taget stilling til codeshare-aftalers betydning i forhold til fortolkningen af begrebet "transporterende luftfartsselskab". Sagen omhandlede 11 passagerer, der alle havde booket en flyrejse hos České aerolinie fra Prag i Tjekkiet via Abu Dhabi i De Forenede Arabiske Emirater til Bangkok i Thailand. Den første del af flyvningen fra Prag til Abu Dhabi blev udført af České aerolinie og ankom til tiden i Abu Dhabi. Passagererne havde herefter en direkte tilsluttet flyforbindelse til Bangkok, der i henhold til en codeshare-aftale blev udført af Etihad Airways, der ikke er et EU-luftfartsselskab i henhold til forordningens artikel 2, litra c. Flyet fra Abu Dhabi til Bangkok blev forsinket med over 8 timer, hvorfor passagererne anmodede om kompensation hos

⁶¹ Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *"Juraen på rejsen"*, 2019, s. 589

České aerolinie. České aerolinie afviste kompensationen.⁶² Spørgsmålet var herefter, om det kontraherende selskab České aerolinie også var ansvarligt for den forsinkelse, der indtrådte på den del af rejsen, som blev fløjet af et andet selskab, og som foregik fuldstændigt uden for EU.

Indledningsvist henviste EU-Domstolen til sin tidligere afgørelse i *C-537/17 - Claudia Wegener mod Royal Air Maroc SA*, som også er omtalt i afsnit 3.2.1.1, hvor en flyvning med en eller flere tilsluttede flyforbindelser, som havde været genstand for en samlet reservation, udgjorde en helhed med henblik på passagerens ret til kompensation.⁶³ Derfor skal anvendeligheden af forordningen vurderes ud fra det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted. I sagen skulle passagererne fra Prag via Abu Dhabi til Bangkok. Da flyafgangen skete fra en lufthavn beliggende i EU, var den derfor omfattet af forordningens anvendelsesområde, jf. forordningens artikel 3, stk. 1, litra a.⁶⁴

Herefter var spørgsmålet, om České aerolinie kunne betragtes som et transporterende luftfartsselskab. EU-Domstolen udtalte med henvisning til afgørelsen *C-532/17 - Wolfgang Wirth m.fl. mod Thomson Airways Ltd*, at definitionen af begrebet "transporterende luftfartsselskab" i forordningens artikel 2, litra b opstiller to kumulative betingelser.⁶⁵ Den første betingelse omhandler, om luftfartsselskabet har gennemført eller har til hensigt at gennemføre den pågældende flyvning. Den anden betingelse omhandler eksistensen af en kontrakt indgået med en passager. EU-Domstolen lagde til grund, at det var ubestridt, at České aerolinie havde udført den første flyvning mellem Prag og Abu Dhabi, og at der var en transportaftale mellem passagererne og České aerolinie.⁶⁶ EU-Domstolen udtalte endvidere, at det ikke kunne føre til et andet resultat, at forsinkelsen ikke skyldtes den første flyvning med České aerolinie, men derimod den anden flyvning, som blev udført af Etihad Airways.⁶⁷

EU-Domstolen konkluderede derfor, at når der er tale om en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse fra en lufthavn i EU til en lufthavn uden for EU via en lufthavn uden for EU, som

⁶² C-502/18, præmis 8, 9 og 10

⁶³ C-537/17, præmis 18 og 19; C-502/18, præmis 16

⁶⁴ C-502/18, præmis 18

⁶⁵ C-532/17, præmis 18; C-502/18, præmis 23

⁶⁶ C-502/18, præmis 24

⁶⁷ C-502/18, præmis 26 og 27. Se også Mikkelsen, Jakob Dahl: "Wet lease, code share og mellemlandinger - en analyse af seneste retspraksis om forordning 261/2004", ET.2020.015, afsnit 4.3

har været genstand for en samlet reservation, er det transporterende luftfartsselskab, som udfører den første del af flyvningen, stadig forpligtet i henhold til forordningen, selvom forsinkelsen først opstår på den anden del af flyvningen, som i kraft af en codeshare-aftale bliver udført af et andet (ikke-EU) luftfartsselskab.⁶⁸ České aerolinie skulle derfor i sagen betragtes som det transporterende luftfartsselskab.

Formålet fra EU-Domstolens side er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passageren, som også nævnt i betragtning 1 til forordningen. Formålet er endvidere at tilsidesætte de aftaler, som er indgået mellem luftfartsselskaberne vedrørende udførslen af flyvningen af hensyn til passageren. Passagerens rettigheder skal ikke begrænses eller besværliggøres blot fordi, der er en aftale mellem luftfartsselskaberne. Passageren skal derfor kunne holde sig til det luftfartsselskab, som passageren har indgået aftalen med.⁶⁹ Afslutningsvist bemærker EU-Domstolen, at České aerolinie har mulighed for at rette et erstatningskrav mod Etihad Airways efter forordningens artikel 13 for det tab, som České aerolinie må have lidt grundet Etihad Airways' forsinkelse.⁷⁰ EU-Domstolen foretager i afgørelsen en udvidende fortolkning af begrebet "transporterende luftfartsselskab". Dog er det ikke klart, i hvilket omfang afgørelsens præmisser kan strækkes vedrørende flyvninger med direkte tilsluttede flyforbindelser i henhold til en codeshare-aftale.

4. Aflysninger

Når passageren befinder sig inden for forordningens anvendelsesområde, kan passageren påberåbe sig forordningens rettigheder i fire forskellige situationer. De fire situationer er boardingafvisning efter forordningens artikel 4, aflysning efter forordningens artikel 5, forsinkelse efter forordningens artikel 6 samt op- og nedgradering efter forordningens artikel 10. Passagerens rettigheder afhænger af, hvilken situation passageren har befundet sig i.

Dette speciale omhandler aflysninger, da luftfartsindustrien har været ramt af massive aflysninger fra luftfartsselskabernes side, siden Covid-19-pandemien ramte hele verden. Det

⁶⁸ C-502/18, præmis 33

⁶⁹ C-502/18, præmis 30. Se også Cadain, Aurélia og Rezlan, Chloé: *"Overview of Recent Case-Law and Trends on Regulation (EC) 261/2004, Both from a European and a French Law Perspective"*, 2019, s. 483

⁷⁰ C-502/18, præmis 31 og 32

vil derfor være omdrejningspunktet i det følgende, hvor først definitionen af en aflysning og sondringen mellem aflysninger og forsinkelser vil blive analyseret. Efterfølgende vil det blive analyseret, hvem der har bevisbyrden samt passagerens rettigheder i tilfælde af aflysning.

4.1 Definition af en aflysning

En aflysning defineres i forordningens artikel 2, litra l, som *"en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gennemføres."* Af Kommissionens fortolkningsvejledning 2016 fremgår det med henvisning til EU-Domstolens afgørelser *C-83/10 - Sousa Rodríguez m.fl. mod Air France SA* og de forenede sager *C-402/07 - Christopher Sturgeon m.fl. mod Condor Flugdienst GmbH* og *C-432/07 - Stefan Böck m.fl. mod Air France SA*, at en *"aflysning forekommer i princippet, når den oprindelige flyveplanlægning opgives, og passagererne på denne flyafgang slutter sig til passagererne på en anden flyafgang, der er planlagt uafhængigt af den oprindelige flyafgang."* Dermed er det ikke påkrævet, at der foreligger en udtrykkelig beslutning fra luftfartsselskabets side om at aflyse flyafgangen, før der er tale om en aflysning i henhold til forordningens artikel 2, litra l.⁷¹

EU-Domstolens afgørelse *C-83/10 - Sousa Rodríguez m.fl. mod Air France SA* tog endvidere stilling til fortolkningen af forordningens artikel 2, litra l vedrørende den situation, hvor flyet er lettet men efterfølgende vender tilbage til afgangslufthavnen uden at have nået bestemmelsesstedet. EU-Domstolen lagde blandt andet til grund, *"at for at en flyvning kan anses for gennemført, er det ikke tilstrækkeligt, at flyet er afgået i overensstemmelse med den planlagte rute, men at det også skal være nået frem til dets bestemmelsessted, som anført på nævnte rute."*⁷² Derfor konkluderede EU-Domstolen, at begrebet "aflysning" skal fortolkes således, at det ikke kun vedrører de situationer, hvor flyet ikke letter, men også de situationer, hvor flyet er lettet, men efterfølgende af en eller anden grund er blevet tvunget til at returnere til afgangslufthavnen, og hvor flyets passagerer bliver flyttet til andre flyafgange.⁷³ Dette har Kommissionen også forsøgt at videreføre i deres forslag til ændring af forordningen, som indebærer, at der tilføjes følgende sætning i forordningens artikel 2, litra l: *"En flyvning, hvor flyet lettede, men af en eller anden grund derefter blev tvunget til at lande i en anden lufthavn*

⁷¹ C-83/10, præmis 29 og 30; de forenede sager C-402/07 og C-432/07, præmis 36. Se også Kommissionens fortolkningsvejledning 2016, afsnit 3.2.1

⁷² C-83/10, præmis 28

⁷³ C-83/10, præmis 35

end bestemmelseslufthavnen eller til at vende tilbage til afgangslufthavnen, betragtes som en aflyst flyvning.”⁷⁴

I det ovennævnte forslag til ændring af forordningen foreslår Kommissionen også, at det skal betragtes som en aflysning, når flyet af en eller anden grund bliver tvunget til at lande i en anden lufthavn end bestemmelseslufthavnen. I Kommissionens fortolkningsvejledning 2016 er det ligeledes anført, at en omdirigeret flyafgang, hvor passageren ankommer til en lufthavn, der ikke er det endelige bestemmelsessted som anført i den oprindelige rejseplan, skal behandles som en aflysning. Det gælder dog ikke, hvis passageren bliver tilbudt transport til vedkommendes endelige bestemmelsessted eller et andet aftalt bestemmelsessted. I dette tilfælde anses flyafgangen i sidste ende som forsinket. Der er heller ikke tale om en aflysning, hvis ankomstlufthavnen og bestemmelseslufthavnen betjener samme by eller region. I Paris er der for eksempel både lufthavnene Charles de Gaulle og Orly. Her vil flyet blive opfattet som forsinket, hvis det ankommer til den ene lufthavn frem for den anden.⁷⁵

4.2 Forskellen mellem aflysning og forsinkelse

Forordningen indeholder en klar sondring mellem aflysning og forsinkelse, der ud fra en umiddelbar betragtning fremstår forskellige. Efter ordlyden har forordningens artikel 6 om forsinkelse ikke en direkte henvisning til forordningens artikel 7 vedrørende kompensation, som det er tilfældet med både artikel 4 om boardingafvisning og artikel 5 om aflysning. Forordningens artikel 7 omtaler derudover kun boardingafvisning og aflysning, men ikke forsinkelse. I en periode var det derfor afgørende for både passageren og luftfartsselskabet, om de kunne karakterisere en hændelse som en aflysning eller en forsinkelse. Luftfartsselskabet havde en stor interesse i, at hændelserne blev karakteriseret som forsinkelser for at undgå at betale kompensation til passageren. Modsat var passageren meget interesseret i, at hændelserne blev karakteriseret som aflysninger for på den måde at blive tilkendt kompensation.⁷⁶

⁷⁴ Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004, 2013 - artikel 1, stk. 1, litra d

⁷⁵ Kommissionens fortolkningsvejledning 2016, afsnit 3.2.4. Se også Nielsen, Anne-Dorte Bruun: *”Rejsejura”*, 2019, s. 53

⁷⁶ Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *”Juraen på rejsen”*, 2019, s. 616; Keldsen, Christian: *”Luftfartsselskabers forpligtelser i henhold til Rfo 261/2004”*, U.2012B.80, afsnit 3

Dette blev dog ændret med EU-Domstolens afgørelse i de forenede sager *C-402/07 - Christopher Sturgeon m.fl. mod Condor Flugdienst GmbH* og *C-432/07 - Stefan Böck m.fl. mod Air France SA*. EU-Domstolen konkluderede blandt andet, at passagerer på flyafgange, der var forsinkede med mere end 3 timer til deres endelige bestemmelsessted, kunne sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til anvendelsen af retten til kompensation. Passagerer på flyafgange, der er mere end 3 timer forsinket til deres endelige bestemmelsessted, kan derfor også påberåbe sig retten til kompensation i forordningens artikel 7.⁷⁷

I de forenede sager *C-402/07 - Christopher Sturgeon m.fl. mod Condor Flugdienst GmbH* og *C-432/07 - Stefan Böck m.fl. mod Air France SA* konkluderede EU-Domstolen endvidere i relation til forordningens artikel 2, litra l og artikel 5 og 6, "*at en forsinket flyafgang, uanset varigheden af forsinkelsen, herunder hvis der er tale om en lang forsinkelse, ikke kan anses for aflyst, når den gennemføres i overensstemmelse med luftfartsselskabets oprindelige planlægning.*"⁷⁸ Hvis en flyafgang gennemføres i overensstemmelse med luftfartsselskabets oprindelige planlægning, vil der stadig være tale om en forsinkelse, selvom forsinkelsen er meget lang. På den anden side er der tale om en aflysning, hvis den oprindelige flyveplanlægning opgives, og passageren overflyttes til en anden flyafgang, som er uafhængigt planlagt i forhold til den oprindelige flyafgang.⁷⁹

Under Covid-19-pandemien vil der som udgangspunkt være tale om flest aflysninger af flyafgange. Det kan dog ikke udelukkes, at sondringen mellem aflysninger og forsinkelser kan være relevant, idet passageren, der ønsker at flyve, kan blive forflyttet til andre flyafgange for at fylde flyene op og ikke flyve med næsten tomme fly. Hvis passageren overflyttes til en flyafgang, som er uafhængigt planlagt i forhold til den oprindelige flyafgang, og den oprindelige flyveplanlægning opgives, vil der som udgangspunkt være tale om en aflysning.

⁷⁷ De forenede sager C-402/07 og C-432/07, præmis 69

⁷⁸ De forenede sager C-402/07 og C-432/07, præmis 39

⁷⁹ C-83/10, præmis 29 og 30; de forenede sager C-402/07 og C-432/07, præmis 36. Se også Kommissionens fortolkningsvejledning 2016, afsnit 3.2.1

4.3 Bevisbyrden

Spørgsmålet om bevisbyrden er reguleret i forordningens artikel 5, stk. 4. Det fremgår heraf, at *"bevisbyrden med hensyn til, hvorvidt og hvornår passageren har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen, påhviler det transporterende luftfartsselskab."* Det er altså det transporterende luftfartsselskab, som beskrevet i afsnit 3.2.2.2, der har bevisbyrden. Spørgsmålet om, hvorvidt og hvornår en passager har fået meddelelse om aflysningen, har især betydning for de tidsfrister, der er nævnt i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii vedrørende retten til kompensation. Disse tidsfrister er nærmere beskrevet nedenfor i afsnit 5.2.

EU-Domstolen tog i sagen *C-302/16 - Bas Jacob Adriaan Krijgsman mod Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV (SLM)* stilling til, om luftfartsselskabet også er ansvarligt for, at meddelelser om aflysninger ikke kommer frem i rette tid til passageren i den situation, hvor luftfartsselskabet har givet rettidig meddelelse om aflysningen til en rejseagent eller anden formidler, men hvor denne ikke får givet meddelelsen videre til passageren i rette tid. I sagen havde Bas Krijgsman bestilt en flybillet hos et online-rejsebureau med afgang den 14. november 2014. Den 9. oktober 2014 meddelte SLM online-rejsebureauet, at flyafgangen var aflyst. Først den 4. november 2014 gav online-rejsebureauet Bas Krijgsman meddelelse om, at hans flyafgang var aflyst.⁸⁰ På denne baggrund anmodede Bas Krijgsman SLM om kompensation.

EU-Domstolen konkluderede, at SLM var forpligtede til at udbetale kompensation i tilfælde af aflysning af en flyafgang, hvis passageren ikke blev meddelt derom mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt. Det gjaldt også, selvom SLM rettidigt havde meddelt online-rejsebureauet, der havde indgået en transportaftale med passageren, men ikke fik givet meddelelsen videre til passageren inden for fristen.⁸¹ Denne fortolkning opfylder forordningens formål i første betragtning om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passageren.⁸² Det er ikke nok, at en rejseagent eller anden formidler bliver underrettet om aflysningen fra luftfartsselskabet. Denne oplysning skal også meddeles passageren, da passageren først fra dette tidspunkt har mulighed for at reagere herpå og lave eventuelle

⁸⁰ C-302/16, præmis 9, 10, 11

⁸¹ C-302/16, præmis 31

⁸² C-302/16, præmis 28

ændringer i rejsen. Samtidig stemmer EU-Domstolens fortolkning overens med forordningens artikel 13, hvor det fremgår, at forordningen på ingen måde begrænser det transporterende luftfartsselskabs ret til at rejse et erstatningskrav over for en rejseagent eller anden formidler, som de har kontrakt med.⁸³

4.4 Passagerens rettigheder i tilfælde af aflysning

Når luftfartsselskabet aflyser en flyafgang, er det en forholdsvis grov misligholdelse af aftalen mellem luftfartsselskabet og passageren. Aflysninger forårsager alvorlige problemer og gener for passageren, hvorfor disse bør begrænses.⁸⁴ Derfor får passageren tildelt en række rettigheder efter forordningens artikel 5, stk. 1, når luftfartsselskabet aflyser en flyafgang. Forordningens artikel 5, stk. 1 henviser til forordningens artikel 7, 8 og 9, hvor rettighederne fremgår.

Den første rettighed er efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra a, at passageren ved en aflysning har ret til refusion, omlægning af rejsen eller returflyvning fra det transportende luftfartsselskab i overensstemmelse med forordningens artikel 8.

Den anden rettighed er efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra b, at passageren ved en aflysning har ret til forplejning og indkvartering i overensstemmelse med forordningens artikel 9. Generelt skal det transporterende luftfartsselskab yde bistand i form måltider og forfriskninger samt to gratis telefonopringninger eller lignende. Hvis der har været en omlægning af rejsen med afgang tidligst dagen efter, skal det transporterende luftfartsselskab ligeledes tilbyde hotelophold og transport mellem lufthavnen og overnatningsstedet.

Den tredje rettighed er efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, at passageren ved en aflysning har ret til kompensation fra det transportende luftfartsselskab i overensstemmelse med forordningens artikel 7. Når passageren befinder sig inden for forordningens anvendelsesområde, og der er tale om en aflysning fra luftfartsselskabets side, herunder en aflysning på grund af Covid-19, har passageren derfor som udgangspunkt ret til kompensation. Passagerens ret til kompensation i overensstemmelse med forordningens

⁸³ C-302/16, præmis 30

⁸⁴ Betragtning 2 og 12 i forordningens 261/2004

artikel 7 vil blive behandlet nærmere nedenfor i afsnit 5.1. Der findes endvidere en række undtagelser til passagerens ret til kompensation, som vil blive behandlet nedenfor i afsnit 5.2 og afsnit 5.3.

Det bemærkes, at passageren ved aflysninger også har retten til information. Det fremgår af forordningens artikel 14, stk. 2, at det transporterende luftfartsselskab, som aflyser en flyafgang, skal give passageren skriftlig meddelelse om forordningens bestemmelser om kompensation og bistand.

5. Kompensation

Retten til kompensation ved aflysninger fremgår af forordningens artikel 5, stk. 1, litra c. I det kommende afsnit vil først de generelle regler i forordningens artikel 7 vedrørende udbetaling af kompensation blive gennemgået. Efterfølgende vil undtagelsen i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii blive analyseret i henhold til den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 samt den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020. Til sidst vil undtagelsen i forordningens artikel 5, stk. 3 vedrørende usædvanlige omstændigheder blive analyseret.

5.1 Generelt

Det følger af forordningens artikel 7, stk. 1, at der opereres med faste kompensationsbeløb opdelt i tre kategorier, der gensidigt udelukker hinanden. Afgrænsningen mellem de tre kategorier sker baseret på selve længden af den pågældende strækning, og hvorvidt flyvningen foregår inden for EU eller uden for EU. I den første kategori er passageren ifølge forordningens artikel 7, stk. 1, litra a berettiget til 250 EUR i kompensation for alle flyvninger på højst 1500 km. I den anden kategori er passageren berettiget til 400 EUR i kompensation for alle flyvninger inden for EU på mere end 1500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1500 og 3000 km efter forordningens artikel 7, stk. 1, litra b. I den tredje og sidste kategori er passageren ifølge forordningens artikel 7, stk. 1, litra c berettiget til 600 EUR i kompensation for alle flyvninger, der ikke falder under litra a eller b.

Kompensationsbeløbet, som passageren kan være berettiget til, er en standardkompensation. Den afhænger dermed ikke af eksempelvis prisen på den pågældende billet.⁸⁵ Hermed kan nogle passagerer opleve at stå i den situation, at de modtager mere i kompensation, end det de rent faktisk havde betalt for billetten. På den anden side kan passagerer på samme flyvning opleve at modtage mindre i kompensation, end hvad de havde betalt for billetten, for eksempel hvis de rejser på business class. I de situationer, hvor passageren overkompenseres, er en del af begrundelsen for kompensationsbeløbene, at formålet med forordningen blandt andet er at begrænse luftfartsselskabets anvendelse af en for stram planlægning med uundgåelige aflysninger.⁸⁶ Dette præventionshensyn giver et incitament til, at luftfartsselskabet planlægger flyafgangene hensigtsmæssigt og afvikler dem som planlagt.

Det følger af forordningens artikel 7, stk. 4, at de afstande, der beregnes i stk. 1 og 2, sker ud fra den såkaldte storcirkelmetode. Det vil sige den kortest mulige afstand mellem to punkter.⁸⁷ Beregningen sker derfor ikke ud fra den faktisk planlagte rute mellem to lufthavne, der ofte er påvirket af forskellige forhold som for eksempel vejr, tilladelser og flyvehøjde.⁸⁸ Vedrørende flyafgange med mellemlandinger konkluderede EU-Domstolen i *C-559/16 - Birgit Bossen m.fl. mod Brussels Airlines SA/NV*, "at begrebet "distancen" i tilfælde af flyvninger med tilsluttede flyforbindelser alene omfatter distance mellem det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted, beregnet efter storcirkelmetoden, uanset den faktisk tilbagelagte flyverutes længde."⁸⁹ Det har derfor ingen betydning for afstanden, at flyafgangen har en mellemlanding, da afstanden beregnes mellem det første afgangssted og det endelige bestemmelsessted.

Forordningens artikel 7, stk. 2 fastsætter, at luftfartsselskabet i visse tilfælde kan nedsætte passagerens ret til kompensation efter stk. 1 med 50 %, hvis passageren i henhold til forordningens artikel 8 får tilbudt en omlægning af rejsen på en alternativ flyvning. Denne omlægning af rejsen skal medføre, at passageren ankommer til sit endelige bestemmelsessted inden for en nærmere bestemt tidsgrænse. Tidsgrænsen afhænger af distancen på den pågældende flyvning, som i overensstemmelse med forordningens artikel, stk. 1 er opdelt i tre

⁸⁵ Nielsen, Anne-Dorte Bruun: *"Rejsejura"*, 2019, s. 65

⁸⁶ Betragtning 2 og 3 i forordning 261/2004. Se også Nielsen, Anne-Dorte Bruun: *"Rejsejura"*, 2019, s. 65

⁸⁷ Broberg, Morten: *"Flypassagerers rettigheder i EU - om luftfartsselskabers forpligtelser over for flypassagerer efter forordning 261/2004"*, U.2008B.319, note 39

⁸⁸ Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *"Juraen på rejsen"*, 2019, s. 654

⁸⁹ C-559/16, præmis 33

kategorier. I den første kategori kan compensationen ifølge forordningens artikel 7, stk. 2, litra a nedsættes fra 250 EUR til 125 EUR, hvis passageren ankommer mindre end 2 timer forsinket til sit endelige bestemmelsessted for alle flyvninger på 1500 km eller mindre. I den anden kategori kan compensationen ifølge forordningens artikel 7, stk. 2, litra b nedsættes fra 400 EUR til 200 EUR, hvis passageren ankommer mindre end 3 timer forsinket til sit endelige bestemmelsessted for alle flyvninger inden for EU på over 1500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1500 og 3000 km. I den tredje og sidste kategori kan compensationen ifølge forordningens artikel 7, stk. 2, litra c nedsættes fra 600 EUR til 300 EUR, hvis passageren ankommer mindre end 4 timer forsinket til sit endelige bestemmelsessted for alle flyvninger, der ikke falder under litra a eller b. Dette er et incitament for luftfartsselskabet til at begrænse generne ved en aflysning ved at omlægge rejsen, så de i sidste ende skal betale mindre i compensation til passageren. Disse situationer vil som udgangspunkt sjældent være relevante i forbindelse med det akutte udbrud af Covid-19 i foråret 2020. Det skyldes, at det vil være svært for luftfartsselskabet at ombooke passageren inden for tidsfristen grundet antallet af aflysninger over hele verden. I den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020 anses denne mulighed for luftfartsselskabet også som begrænset. Dette vil dog afhænge af passagerens afgangs- og bestemmelsessted samt antallet af flyafgange i den pågældende periode.

Kompensationen skal ifølge forordningens artikel 7, stk. 3 udbetales enten kontant, ved elektronisk bankoverførsel, med bankanvisning eller bankcheck. Desuden kan compensationen blive udbetalt som rejsekuponer og/eller andre tjenesteydelser. Det er dog en forudsætning, at passageren skriftligt accepterer dette.

5.2 Forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii

Når en flyafgang bliver aflyst, også på grund af Covid-19, har passageren ifølge forordningens artikel 5, stk. 1, litra c som udgangspunkt ret til compensation i overensstemmelse med forordningens artikel 7. Denne ret til compensation for passageren er dog ikke ubetinget. Der er to tilfælde, hvor luftfartsselskabet kan undgå at udbetale compensation til passageren. For det første hvis passageren bliver informeret om aflysningen i overensstemmelse med de fastlagte tidsfrister i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii, og for det andet hvis

aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, jf. forordningens artikel 5, stk. 3. Tidsfristerne i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii vil blive analyseret nedenfor, og usædvanlige omstændigheder vil blive analyseret i afsnit 5.3.

Passageren har for det første ikke ret til kompensation ifølge forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i, hvis passageren har fået meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt. For det andet bortfalder retten til kompensation ifølge forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii, hvis passageren har fået meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og samtidigt bliver tilbudt omlægning af rejsen, så passageren afrejser højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankommer senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt til det endelige bestemmelsessted. For det tredje bortfalder retten til kompensation ifølge forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. iii, hvis passageren har fået meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og samtidigt bliver tilbudt omlægning af rejsen, så passageren afrejser højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankommer senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt til det endelige bestemmelsessted. I det næste afsnit vil anvendeligheden af undtagelserne i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii blive analyseret i henhold til den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 samt den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020.

5.2.1 Den akutte Covid-19-situation i foråret 2020

Som nævnt i afsnit 1.2 inddeles Covid-19-pandemien i dette speciale i to overordnede kategorier. I forhold til den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 indførte myndigheder verden over foranstaltninger såsom rejserestriktioner og nedlukninger. For eksempel lukkede Danmark den 14. marts 2020 kl. 12 sine grænser for alle udlændinge, der ikke havde et anerkendelsesværdigt formål i Danmark, hvilket medførte, at flyafgange blev aflyst på stribe verden over.⁹⁰ I forhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i ville det være umuligt for luftfartsselskabet at nå at give meddelelse til passageren mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt for de afgange, der skulle gennemføres inden for få dage eller uger efter, at myndighederne indførte foranstaltningerne. Passageren vil derfor som udgangspunkt have

⁹⁰ Statsministeriet: *"Pressemøde om coronavirus I 13.03.20"*, Statsminister Mette Frederiksens indledning, 5:28, besøgt den 15-11-20. Reglerne for at foretage midlertidig grænsekontrol ved de indre grænser fremgår af Schengen-grænsekodeksets kap. II

ret til kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, medmindre passageren blev tilbudt ombooking inden for tidsrammerne i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii og iii.

Vedrørende de flyafgange, der var længere ude i fremtiden, havde luftfartsselskabet bedre tid og mulighed for at aflyse flyafgangene inden for fristen. Derfor vil passagerer på alle flyafgange, som luftfartsselskabet har aflyst mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, ikke have ret til kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c. Det er dog en balancegang for luftfartsselskabet, da det på den ene side må antages, at de gerne vil gennemføre flyafgangene og derfor ikke aflyser dem lige med det samme i håb om, at myndighedernes foranstaltninger bliver ophævet inden afgangstidspunktet. På den anden side vil det også være unødvendige udgifter for en i forvejen hårdt ramt branche at eventuelt skulle betale kompensation til passageren, fordi aflysningen ikke skete mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt.

Vedrørende forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii og iii vil disse situationer sjældent være relevante i forhold til den akutte Covid-19-situation i foråret 2020, når antallet af aflysninger over hele verden tages i betragtning.⁹¹ Tal fra SAS viser, at deres planlagte kapacitet i april 2020 faldt med 93,9 % sammenlignet med samme periode sidste år.⁹² Ifølge forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii og iii skal passageren tilbydes ombookning, så passageren afrejser henholdsvis højst to timer og en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankommer henholdsvis senest fire og to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt til det endelige bestemmelsessted. Det må dog anses som svært for luftfartsselskabet at ombooke passageren i denne periode, da antallet af flyafgange var stærkt begrænset eller slet ikke eksisterende. Derfor vil passageren i den situation, hvor der sker en aflysning under to uger før det planlagte afgangstidspunkt og uden mulighed for ombooking, som udgangspunkt have ret til kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c.

⁹¹ Erotokritou, Chrystel og Grigorieff, Cyril-Igor: *"EU Regulation No 261/2004 on Air Passengers Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances"*, 2020, s. 131-132

⁹² SAS Group: *"SAS traffic figures - april 2020"* - besøgt den 07-11-20

5.2.2 Den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020

Den anden kategori i opdelingen af Covid-19-pandemien, som beskrevet i afsnit 1.2, omhandler den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020, hvor Covid-19-pandemien stilnede af, og mange lande begyndte at åbne op, men hvor Covid-19-pandemien senere blussede op igen flere steder. Vedrørende forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i har sommeren og efteråret 2020 ikke båret præg af en akut Covid-19-situation ligesom foråret 2020. Rapporter fra SAS viser, at der henover sommeren var et langsomt, men støt opsving i efterspørgslen på flyafgange. Denne efterspørgsel blev dog reduceret en del i september grundet øgede rejsebegrænsninger, som den samlede efterspørgsel er meget afhængig af. Efterspørgslen hos SAS forblev stort set uændret i løbet af oktober. Ifølge tallene havde SAS i oktober 2020 et fald i passagerer på 78,7 % sammenlignet med oktober sidste år, og SAS reducerede på samme tid deres kapacitet med 73,3 %.⁹³ Covid-19-pandemien har fortsat en alvorlig indvirkning på SAS og luftfartsindustrien generelt. Rickard Gustafson, CEO for SAS, udtaler, at de forventer en fortsat lav efterspørgsel de kommende måneder, men at de fortsat vil overvåge markedsudviklingen og er klar til at foretage justeringer i overensstemmelse med, hvordan efterspørgslen udvikler sig.⁹⁴ Henover sommeren og efteråret 2020 har luftfartsselskaber dermed kunnet tilpasse sig udbud og efterspørgsel og dermed ikke have så mange "akutte" aflysninger, som da Covid-19-pandemien ramte i foråret 2020. I takt med at efterspørgslen udvikler sig negativt, kan luftfartsselskabet dermed eventuelt nå at aflyse flyafgangene mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt og dermed undgå at skulle betale kompensation til passageren, jf. forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i.

Dog er Covid-19-pandemien blusset op igen i flere lande, hvilket har medført nye foranstaltninger fra myndighederne, herunder rejserestriktioner. De mere akutte aflysninger kan derfor godt forekomme i takt med øgede rejserestriktioner, da dette har indflydelse på efterspørgslen. Passageren på disse flyafgange vil dermed som udgangspunkt have ret til kompensation, hvis de ikke bliver tilbudt ombooking inden for tidsrammerne i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii og iii. Det understreges i den forbindelse som nævnt i afsnit 4.3, at EU-Domstolen i *C-302/16 - Bas Jacob Adriaan Krijgsman mod Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV* konkluderede, at luftfartsselskabet også er ansvarlige for, at meddelelser om

⁹³ SAS Group: "SAS traffic figures - september 2020" - besøgt den 07-11-20; SAS Group: "SAS traffic figures - oktober 2020" - besøgt den 07-11-20

⁹⁴ SAS Group: "SAS traffic figures - september 2020" - besøgt den 07-11-20

aflysninger ikke kommer frem i rette tid til passageren i situationer, hvor luftfartsselskabet har givet rettidigt meddelelse om aflysningen til en rejseagent eller anden formidler, men hvor denne ikke får givet meddelelsen rettidigt videre til passageren.⁹⁵ I forbindelse med Covid-19-pandemien har både luftfartsselskaber, rejseagenter og andre rejseformidlere haft travlt i forbindelse med de massive aflysninger, hvorfor der sandsynligvis kan opstå lignende situationer.

Angående forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii og iii vil disse situationer være mere relevante i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020, end de vil være i den akutte Covid-19-situation i foråret 2020, hvor antallet af flyafgange var stærkt begrænset eller slet ikke eksisterende. Tal fra SAS viser, at de i april 2020 reducerede deres kapacitet med 93,9 %, mens de i oktober 2020 reducerede deres kapacitet med 73,3 % sammenlignet med samme måneder i 2019.⁹⁶ Det må alt andet lige betyde, at der er flere flyafgange at vælge imellem, når luftfartsselskabet skal tilbyde at ombooke passageren inden for tidsfristerne i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii og iii. På den anden side må det antages, at muligheden for ombooking også er afhængig af passagerens afgang- og bestemmelsessted, da der grundet diverse foranstaltninger fra myndighederne kan være begrænsede afgange til bestemmelsesstedet. Derfor kan det være umuligt at tilbyde passageren ombooking inden for tidsfristerne i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii og iii.

5.3 Usædvanlige omstændigheder

Det andet tilfælde, hvor luftfartsselskabet kan undgå at udbetale kompensation til passageren, er ifølge forordningens artikel 5, stk. 3, hvis aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder. Det fremgår af forordningens artikel 5, stk. 3, at *"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."* Luftfartsselskabets chance for at undgå at betale kompensation har stor økonomisk betydning for dem, idet udbetalingen af kompensation ofte overstiger det beløb, som

⁹⁵ C-302/16, præmis 31

⁹⁶ SAS Group: "SAS traffic figures - april 2020" - besøgt den 07-11-20; SAS Group: "SAS traffic figures - oktober 2020" - besøgt den 07-11-20

passageren rent faktisk har betalt for billetten.⁹⁷ For eksempel skal luftfartsselskabet betale 450.000 kr. i kompensation, hvis der er tale om et fly med 150 passagerer på en strækning over 1500 km inden for EU. Det er derfor naturligt, at luftfartsselskabet har en interesse i at kunne påberåbe sig usædvanlige omstændigheder.

Forordningens artikel 5, stk. 3 består af to kumulative betingelser, som skal være opfyldt, for at luftfartsselskabet kan blive fritaget fra kompensationspligten. For det første skal luftfartsselskabet godtgøre eksistensen af den usædvanlige omstændighed og dens forbindelse til aflysningen. For det andet skal luftfartsselskabet godtgøre, at den ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.⁹⁸ Det er dermed også luftfartsselskabet, som har bevisbyrden. Som dokumentation kan der blandt andet fremlægges udskrifter af logbøger eller hændelsesrapporter.⁹⁹ De to kumulative betingelser vil blive analyseret nedenfor.

5.3.1 Første betingelse

Som den første betingelse skal luftfartsselskabet godtgøre eksistensen af den usædvanlige omstændighed og forbindelsen mellem denne og aflysningen. Selve fortolkningen af begrebet "usædvanlige omstændigheder" har været omtvistet, hvilket også har medført en række principielle afgørelser, som dog oftest vedrører tekniske fejl og strejker.

Forordningen indeholder ingen definition af begrebet "usædvanlige omstændigheder" hverken blandt de begreber, der er defineret i artikel 2, eller i forordningens øvrige artikler. Der findes dog i forordningens betragtning 14, 2. pkt. en række begivenheder, som kan være usædvanlige omstændigheder. Det kan blandt være *"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."* Disse begivenheder udgør ikke en udtømmende opregning. Samtidig har det ikke været lovgivers ønske, at de ovennævnte begivenheder *skal* udgøre usædvanlig omstændighed, men at de *kan* føre til, at der opstår sådanne omstændigheder. Derfor kan begivenhederne i

⁹⁷ Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *"Juraen på rejsen"*, 2019, s. 668

⁹⁸ Kommissionens fortolkningsvejledning 2016, afsnit 5.1

⁹⁹ Kommissionens fortolkningsvejledning 2016, afsnit 5.1

betragtning 14 ikke nødvendigvis begrunde fritagelse fra kompensationspligten, men de skal derimod vurderes i hvert enkelt tilfælde ud fra en konkret vurdering.¹⁰⁰ Det fremgår endvidere af forordningens betragtning 15, at det betragtes som usædvanlige omstændigheder, når der er truffet en beslutning som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, og dette medfører en aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

Idet begrebet "usædvanlige omstændigheder" ikke er defineret i forordningen, skal fastlæggelsen af betydningen og rækkevidden af begrebet i stedet for ske efter dets normale betydning i sædvanligt sprogbrug. I den forbindelse skal der tages hensyn til den generelle sammenhæng, hvori begrebet bliver anvendt, og de mål, der forfølges med forordningen.¹⁰¹ Formålet med forordningen er blandt andet at sikre et højt beskyttelsesniveau for passageren og generelt at tage hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav, idet en flyafgangs aflysning forårsager alvorlige problemer og gener for passageren.¹⁰² Da begrebet "usædvanlige omstændigheder" i forordningens artikel 5, stk. 3 er en undtagelse fra princippet om, at passageren har ret til kompensation i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, skal begrebet fortolkes strengt.¹⁰³

I afgørelsen *C-549/07 - Friederike Wallentin-Hermann mod Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA* (herefter Wallentin-dommen) tog EU-Domstolen stilling til fortolkningen af begrebet "usædvanlige omstændigheder". Sagen omhandlede Friederike Wallentin-Hermann, der havde købt billetter til en flyafgang, som blev aflyst på grund af en kompliceret motorskade i turbinen. Friederike Wallentin-Hermann fremsatte herefter krav om kompensation i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, men Alitalia afviste dette. EU-Domstolen konkluderede, at den tekniske fejl, som blev omtalt i sagen, ikke var en usædvanlig omstændighed. Forordningens artikel 5, stk. 3 skal derimod fortolkes således, at for at der kan være tale om usædvanlige omstændigheder, skal den tekniske fejl "*skyldes begivenheder, der*

¹⁰⁰ C-549/07, præmis 22

¹⁰¹ C-549/07, præmis 17

¹⁰² Betragtning 1 og 2 i forordning 261/2004

¹⁰³ C-549/07, præmis 20

på grund af fejls karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.”¹⁰⁴

Selvom Wallentin-dommen omhandler en teknisk fejl, er definitionen af ”usædvanlige omstændigheder” heri siden hen blevet anvendt som en mere generel definition af begrebet ”usædvanlige omstændigheder” i EU-Domstolens afgørelser vedrørende forordningens artikel 5, stk. 3.¹⁰⁵ Det fremgår blandt andet af afgørelsen *C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd*, at *”ifølge fast retspraksis kan begivenheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, kvalificeres som ”usædvanlige omstændigheder” i den forstand, hvori dette udtryk er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.”*¹⁰⁶ Det bemærkes endvidere, at Kommissionen i deres forslag til ændring af forordningen har tilføjet en definition af begrebet ”usædvanlige omstændigheder”, som er lig den ovenstående.¹⁰⁷

5.3.2 Anden betingelse

Vedrørende den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 er det i sætningen, *”hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet”*, ikke klart, om ordet ”som” fører tilbage til ordet ”aflysning” eller ”usædvanlige omstændigheder”. Spørgsmålet er herefter, om det er aflysningen eller den usædvanlige omstændighed, der skal være uundgåelig, da dette kan have betydning for anvendelsen af den anden betingelse.

Det fremgår ikke af den nuværende forordning, om det er aflysningen eller den usædvanlige omstændighed, der skal være uundgåelig. I Kommissionens forslag til ændring af forordningen er der dog ændret i forordningens artikel 5, stk. 3, så der i bestemmelsen i stedet for står: *”hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, og at aflysningen ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed*

¹⁰⁴ C-549/07, præmis 34

¹⁰⁵ Se for eksempel C-315/15, C-501/17 og C-159/18. Se også Mikkelsen, Jakob Dahl: *”Forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3: En analyse af retstilstanden vedrørende usædvanlige omstændigheder”*, U.2018B.168, side 169-170

¹⁰⁶ C-159/18, præmis 16

¹⁰⁷ Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004, 2013 - artikel 1, stk. 1, litra e

kunne træffes, faktisk var blevet truffet".¹⁰⁸ Ud fra den formulering er det aflysningen, som skal være uundgåelig, og ikke den usædvanlige omstændighed.

I sit forslag til afgørelse i C-396/06 - *Eivind F. Kramme mod SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S* anførte generaladvokaten Eleanor Sharpston, at *"det fremgår imidlertid klart af syntaksen i artikel 5, stk. 3, navnlig placeringen af det henførende stedord "som", at ordene "ikke kunne have været undgået" skal læses sammen med "usædvanlige omstændigheder"*".¹⁰⁹ Sharpston anfører videre, at syntaksen er den samme i forordningens forskellige sproglige udgaver.¹¹⁰ Ud fra denne formulering er det den usædvanlige omstændighed, som skal være uundgåelig. Fortolkningen fra Eleanor Sharpston stemmer også overens med retspraksis fra EU-Domstolen. Det fremgår blandt andet af EU-Domstolens afgørelse C-159/18 - *André Moens mod Ryanair Ltd*, at det påhviler *"den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået..."*, og at *"et luftfartsselskab som det i hovedsagen omhandlede havde derfor ikke mulighed for at træffe eventuelle forholdsregler, som med rimelighed kunne træffes for at undgå den omhandlede usædvanlige omstændighed."*¹¹¹ Det afgørende må være, hvad EU-Domstolen har udtalt i deres afgørelser. Ordet "som" skal derfor læses i sammenhæng med "usædvanlige omstændigheder". Den anden betingelse er hermed, at luftfartsselskabet skal godtgøre, at den usædvanlige omstændighed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Om betingelsen er opfyldt vil oftest afhænge af en konkret vurdering baseret på luftfartsselskabets beredskab og ageren i forbindelse med den usædvanlige omstændighed. Det er af den grund mere besværligt at udlede generelle retningslinjer fra retspraksis sammenlignet med den første betingelse.¹¹² I Wallentin-dommen fastslog EU-Domstolen, at luftfartsselskabet skal godtgøre, at den usædvanlige omstændighed ikke kunne have været undgået ved at iværksætte *passende foranstaltninger*.¹¹³ EU-Domstolen konkluderede

¹⁰⁸ Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004, 2013 - artikel 1, stk. 4, litra b

¹⁰⁹ C-396/06 - Forslag til afgørelse fra generaladvokat Eleanor Sharpston, præmis 26

¹¹⁰ C-396/06 - Forslag til afgørelse fra generaladvokat Eleanor Sharpston, note 13

¹¹¹ C-159/18, præmis 25 og 28. Se endvidere C-549/07, præmis 40; C-294/10, præmis 25; C-315/15, præmis 28

¹¹² Mikkelsen, Jakob Dahl: "Forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3: En analyse af retstilstanden vedrørende usædvanlige omstændigheder", U.2018B.168, side 169

¹¹³ C-549/07, præmis 40. Se også Mikkelsen, Jakob Dahl: "Forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3: En analyse af retstilstanden vedrørende usædvanlige omstændigheder", U.2018B.168, side 176

endvidere i samme sag, at det er et krav, at luftfartsselskabet godtgør, at selvom de har anvendt alt personale samt alle materielle og økonomiske midler, som de råder over, kunne de ikke på det pågældende tidspunkt undgå de usædvanlige omstændigheder, som førte til aflysningen. Dog skal der i denne vurdering også indfortolkes et rimelighedsprincip, da de forholdsregler, der bliver truffet, ikke skal være urimeligt belastende for virksomheden.¹¹⁴ Dette skal afgøres konkret i hver enkelt sag ud fra de foreliggende faktiske omstændigheder. Ud fra ordlyden af Wallentin-dommens præmis 41 bemærkes i den forbindelse, at det ikke er et krav, at luftfartsselskabet *rent faktisk* træffer alle forholdsregler, der med rimelighed kunne kræves, men blot at de usædvanlige omstændigheder ikke kunne undgås, selv hvis luftfartsselskabet traf sådanne forholdsregler.¹¹⁵

6. Er Covid-19 en usædvanlig omstændighed?

I det følgende vil det blive analyseret, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed efter forordningens artikel 5, stk. 3, og derved om luftfartsselskabet kan blive fritaget fra at betale kompensation. Det vil først blive analyseret i forhold til den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 og herefter den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020 som omtalt nærmere i afsnit 1.2. Derudover vil både den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 og den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020 blive opdelt i offentlige myndigheders foranstaltninger og andre årsager. Til sidst vil der blive foretaget en aflyse af, om sygdom hos personalet kan udgøre en usædvanlig omstændighed, og om der i en hidtil uset situation som Covid-19 kan være tale om helt ekstraordinære usædvanlige omstændigheder, der fritager luftfartsselskabet for alle forpligtelser i henhold til forordningen.

For at afgøre om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, vil der blive gjort brug af relevante afgørelser fra EU-Domstolen og nationale domstole samt afgørelser fra Trafikstyrelsen. Der vil desuden blive gjort brug af Kommissionens fortolkningsvejledning 2020. Det bemærkes i den forbindelse, som tidligere nævnt i afsnit 2.1, at Kommissionens

¹¹⁴ C-549/07, præmis 41. Se også Mikkelsen, Jakob Dahl: "Forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3: En analyse af retstilstanden vedrørende usædvanlige omstændigheder", U.2018B.168, side 176

¹¹⁵ Se også C-396/06 - Forslag til afgørelse fra generaladvokat Elanor Sharpston, præmis 25; Broberg, Morten: "Flypassagerers rettigheder i EU - om luftfartsselskabers forpligtelser over for flypassagerer efter forordning 261/2004", U.2008B.319, afsnit 4.1

fortolkningsvejledning ikke er juridisk bindende for hverken de nationale domstole eller EU-Domstolen.

6.1 Den akutte Covid-19-situation i foråret 2020

Nedefor vil den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 blive nærmere analyseret. Situationen i foråret vil blive opdelt i aflyste flyafgange, der i forbindelse med Covid-19 skyldes offentlige myndigheders foranstaltninger og andre årsager.

6.1.1 Offentlige myndigheders foranstaltninger

Under den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 indførte offentlige myndigheder verden over foranstaltninger, herunder flyveforbud og rejserestriktioner. Det er dog ikke første gang, at luftfartsindustrien har oplevet nedlukninger af lufthavne eller luftrum. Efter terrorangrebet den 11. september 2001 i USA var det civile luftrum lukket i tre dage over USA og Canada.¹¹⁶ I 2010 blev over 100.000 flyafgange aflyst, og passagerer strandede i over 313 lufthavne. Dette skyldtes, at flere landes lufthavne og luftrum blev lukket grundet askeskyen forårsaget af den islandske vulkan Eyjafjallajökull.¹¹⁷ Der er før set nedlukninger af lufthavne og luftrum i kortere tid inden for et begrænset geografisk område grundet sikkerhedsrisici og naturkatastrofer, men de massive verdensomspændende flyveforbud og rejserestriktioner, der blev indført under Covid-19-pandemien i foråret 2020, og som varede flere uger og måneder, er umiddelbart ikke set før i luftfartsindustriens historie.¹¹⁸ Covid-19-pandemien er derfor svær at sammenligne med tidligere lignende begivenheder. Som nævnt ovenfor i afsnit 5.3.1 indeholder forordningen ingen definition af begrebet "usædvanlige omstændigheder". En pandemi, der fører til, at offentlige myndigheder indfører foranstaltninger som flyveforbud og rejserestriktioner, synes ikke at være omfattet af de begivenheder, der er oplistet i forordningens betragtning 14, 2. pkt. Dog kan denne situation ligne situationen i bilag 1, stk. 1, nr. 5 i Kommissionens forslag til ændring af forordningen, hvor restriktioner fra lufttrafikledelsen eller lukning af luftrum eller en lufthavn som udgangspunkt anses som en usædvanlig omstændighed.

¹¹⁶ Cain, Patrick: "Empty skies after 9/11 set the stage for an unlikely climate change experiment" - besøgt 10-11-20

¹¹⁷ Gram, Kasper Duncan: "Tilbageblik da askeskyen lukkede luftrummet" - besøgt den 10-11-20

¹¹⁸ Erotokritou, Chrystel og Grigorieff, Cyril-Igor: "EU Regulation No 261/2004 on Air Passengers Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances", 2020, s. 135

6.1.1.1 Kommissionens fortolkningsvejledning 2020

For at Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, skal de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3 være opfyldt. I forhold til den første betingelse kan en begivenhed, som tidligere nævnt i afsnit 5.3.1, karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, når den grundet dens karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og når den ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. I Kommissionens fortolkningsvejledning 2020 anfører Kommissionen, at de er af den opfattelse, *"at når offentlige myndigheder træffer foranstaltninger med henblik på at inddæmme covid-19-pandemien, er sådanne foranstaltninger i kraft af deres art eller oprindelse ikke et led i transportørernes sædvanlige aktivitetsudøvelse, og de ligger uden for transportørernes faktiske kontrol."*¹¹⁹ Luftfartsselskabet har ikke mulighed for at påvirke de offentlige myndigheder i deres beslutning om pludseligt at vedtage flyveforbud og rejserestriktioner eller at lukke grænserne for at beskytte landets indbyggere. Det skyldes, at luftfartsselskabet ikke bliver hørt og inddraget i beslutningen, og de er derfor forpligtede til at følge myndighedernes foranstaltninger. Situationen, hvor Covid-19-pandemien fører til, at offentlige myndigheder indfører foranstaltninger som flyveforbud og rejserestriktioner, der resulterer i aflysninger hos luftfartsselskabet, er ifølge Kommissionen derfor ikke et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.¹²⁰

Kommissionen er af den opfattelse, at den ovenfor nævnte betingelse er opfyldt i flere forskellige situationer. For det første: *"Denne betingelse bør anses for opfyldt, hvis de offentlige myndigheder enten direkte forbyder visse flyvninger eller forbyder persontrafikken på en måde, der reelt udelukker gennemførelsen af flyvningen."*¹²¹ Et eksempel herpå kan være transportministerens beslutning om forbyde flyvninger fra de såkaldte røde zoner til Danmark for at forhindre yderligere spredning af Covid-19. Forbuddet trådte i kraft natten mellem den 10. og 11. marts 2020 og omfattede på daværende tidspunkt Iran og dele af Kina,

¹¹⁹ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 3.4

¹²⁰ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 3.4. Se også Erotokritou, Chrystel og Grigorieff, Cyril-Igor: *"EU Regulation No 261/2004 on Air Passengers Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances"*, 2020, s. 135 og 136

¹²¹ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 3.4

Sydkorea, Østrig og Italien.¹²² Kommissionen bruger ordet "bør". Derfor må det være Kommissionens holdning, at der er tale om en usædvanlig omstændighed i alle tilfælde, hvor offentlige myndigheder indfører foranstaltninger som flyveforbud eller forbyder persontrafikken på en måde, der reelt udelukker gennemførelsen af flyvningen. Det er derfor i disse tilfælde ikke op til en konkret vurdering at afgøre, om en aflysning skyldes de offentlige myndigheders foranstaltninger.

For det andet: *"Denne betingelse kan anses for opfyldt, hvis aflysningen sker under omstændigheder, hvor der ikke er nedlagt et totalforbud mod den pågældende persontrafik, men hvor trafikken begrænses til personer, der er omfattet af undtagelser (f.eks. statsborgere eller personer med bopæl i den pågældende stat)."*¹²³ Et eksempel herpå kan være regeringens beslutning om at lukke for Danmarks grænser den 14. marts 2020 for alle udlændinge uden et anerkendelsesværdigt formål i Danmark.¹²⁴ Kommissionen anser begrænsningen i persontrafikken som en legitim grund, blandt andet af hensyn til at ingen har interesse i at gennemføre en flyafgang med et tomt fly. Det kan derfor i disse tilfælde være legitimt for luftfartsselskabet at aflyse i god tid, selvom det ikke er afklaret, hvorvidt passageren rent faktisk har ret til at rejse eller ej. Dermed kan luftfartsselskabet også nå at træffe organisatoriske foranstaltninger. Efter omstændighederne mener Kommissionen også, at flyafgange i den modsatte retning af flyafgangen, som er direkte berørt af forbuddet mod persontrafik, kan være omfattet.¹²⁵ Ved brug af ordet "kan" og som Kommissionen også flere gange selv påpeger, skal der i disse tilfælde foretages en konkret vurdering af, om aflysningerne kan anses for at være begrundet i de offentlige myndigheders foranstaltninger. Ved vurderingen antages det for eksempel at kunne spille ind, hvilke statsborgere der skal med på den pågældende flyafgang. Det kan for eksempel være en flyafgang til Danmark, hvor grænserne er lukkede for alle udlændinge uden et anerkendelsesværdigt formål, men størstedelen af passagererne på flyafgangen er danske statsborgere. Hvis en sådan flyafgang bliver aflyst, vil denne sandsynligvis ikke kunne begrundes med de offentlige myndigheders foranstaltninger. Det understreges i denne forbindelse, at det stadig er luftfartsselskabet, der

¹²² Transport- og Boligministeriet: *"Transportministeren forbyder flyvninger fra de hårdest coronaramte områder"* - besøgt den 15-11-20. Bemyndigelse til transport-, bygnings- og boligministeren fremgår af LBK nr. 1149 af 13/10/2017 § 3

¹²³ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 3.4

¹²⁴ Statsministeriet: *"Pressemøde om coronavirus I 13.03.20"*, Statsminister Mette Frederiksens indledning, 5:28, besøgt den 15-11-20. Reglerne for at foretage midlertidig grænsekontrol ved de indre grænser fremgår af Schengen-grænsekodeksets kap. II

¹²⁵ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 3.4

har bevisbyrden for eksistensen af usædvanlige omstændigheder, og at aflysningen rent faktisk er relateret til Covid-19 og de offentlige myndigheders foranstaltninger.¹²⁶

I forhold til den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 uddyber Kommissionen ikke kravet om, at luftfartsselskabet skal godtgøre, at den usædvanlige omstændighed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Selvom Kommissionen flere gange påpeger, at det er op til en konkret vurdering at afgøre, om en aflysning skyldes de offentlige myndigheders foranstaltninger, synes listen over eksempler på dette i Kommissionens fortolkningsvejledning 2020 at være temmelig bred. Der synes dermed fra Kommissionens side at være en generel mindre streng tilgang til fortolkningen af usædvanlige omstændigheder og betingelserne i forordningens artikel 5, stk. 3 vedrørende aflysninger relateret til Covid-19. Dette er bemærkelsesværdigt, da EU-Domstolen i Wallentin-dommen udtalte, at begrebet "usædvanlige omstændigheder" skal fortolkes strengt, idet det er en undtagelse fra princippet om, at passageren har ret til compensation.¹²⁷

6.1.1.2 Lignende afgørelser fra EU-Domstolen - C-12/11 og C-159/18

Som nævnt ovenfor er Covid-19-situationen svær at sammenligne med andre tidligere lignende begivenheder, og derfor er det også svært at udlede noget af retspraksis til brug i vurderingen af, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed. Et eksempel på en sammenlignelig begivenhed er dog den islandske vulkan Eyjafjallajökulls udbrud i 2010, der medførte, at over 100.000 flyafgange blev aflyst grundet lukningen af dele af det europæiske luftrum. EU-Domstolens afgørelse C-12/11 - *Denise McDonagh mod Ryanair Ltd* omhandler vulkanudbruddet. Afgørelsen omhandler dog hovedsagligt passagerens ret til forplejning og indkvartering ved aflysninger efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra b, men der kan udledes nogle pointer til brug i vurderingen af, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed.

¹²⁶ Schäfer, Peter m.fl. (DLA Piper): "COVID-19: Air Passenger Rights"

¹²⁷ C-549/07, præmis 20

Sagen omhandlede Denise McDonagh, som havde bestilt en flyafgang hos Ryanair fra Faro i Portugal til Dublin i Irland med afgang den 17. april 2010. Den islandske vulkan Eyjafjallajökull gik i udbrud den 20. marts 2010 og gik den 14. april 2010 ind i en mere eksplosiv fase, hvor den sendte en vulkansk askesky op i luftrummet over Europa. Det førte til, at de ansvarlige luftfartsmyndigheder lukkede luftrummet over adskillige medlemsstater den 15. april 2010 på grund af risikoen for luftfartøjerne. Da det irske luftrum var lukket, blev Denise McDonaghs flyafgang derfor aflyst.¹²⁸ Ryanair undlod at sørge for forplejning og indkvartering efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra b til Denise McDonagh, hvorfor hun anlagde sag mod Ryanair med påstand om, at de skulle betale de udgifter, hun havde haft i perioden til måltider, drikkevarer, indkvartering og transport. I den forbindelse gjorde Ryanair gældende, at lukningen af luftrummet i dele af Europa grundet Eyjafjallajökulls udbrud ikke kun udgjorde usædvanlige omstændigheder, men også overordentlige usædvanlige omstændigheder, der både skulle fritage dem fra at betale compensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c og sørge for forplejning og indkvartering efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra a.¹²⁹

EU-Domstolen udtalte i den forbindelse med henvisning til Wallentin-dommens præmis 23, at udtrykket "usædvanlige omstændigheder" i sædvanligt sprogbrug dækker over omstændigheder, der ligger uden for det normale. I forbindelse med lufttransport er en usædvanlig omstændighed 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."*¹³⁰ Denne definition stemmer overens med den første betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 som nævnt i afsnit 5.3.1. EU-Domstolen konkluderede blandt andet, at forordningens artikel 5, stk. 3 skal fortolkes således, at en lukning af dele af det europæiske luftrum på grund af vulkanen Eyjafjallajökulls udbrud udgør en usædvanlig omstændighed.¹³¹ EU-Domstolen udtalte sig ikke nærmere om, hvorfor en lukning af dele af det europæiske luftrum på grund af et vulkanudbrud udgør en usædvanlig omstændighed. Det antages dog at være begrundet i afgørelsens præmis 29, hvor en begivenhed er en usædvanlig omstændighed, når den grundet dens karakter eller

¹²⁸ C-12/11, præmis 12 og 13

¹²⁹ C-12/11, præmis 14-16

¹³⁰ C-12/11, præmis 29

¹³¹ C-12/11, præmis 34

oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

I sagen foretager de ansvarlige luftfartsmyndigheder rundt om i EU en lukning af dele af det europæiske luftrum. Det skyldes, at den vulkanske askesky er til stor fare for luftfartøjerne. Der er hermed tale om en beslutning fra en myndighed, der begrænser luftfartsselskabets ageren og fører til aflysninger af flyafgange. Det kan sammenlignes med den akutte Covid-19-situationen i foråret 2020, hvor de offentlige myndigheder rundt omkring i EU indførte foranstaltninger, herunder flyveforbud og rejserestriktioner, for at begrænse udbredelsen af Covid-19, hvilket også førte til aflysninger af flyafgange. I begge situationer er der derfor tale om beslutninger fra myndighedernes side, der fører til aflysninger hos luftfartsselskabet. Luftfartsselskabet har ikke mulighed for at gøre noget ved myndighedernes foranstaltninger og er forpligtede til at følge dem. Forskellen er imidlertid, at der i den ene sag er tale om en naturkatastrofe i et begrænset område, der kan føre til, at luftfartøjerne styrter ned, hvorimod der i den anden sag er tale om udbredelsen af en virus på globalt plan. Fælles for dem begge er dog, at der er menneskeliv på spil. Covid-19-pandemien er derudover mere langvarig og vidtspændende end vulkanen Eyjafjallajökulls udbrud. Dermed må de offentlige myndigheders foranstaltninger med henblik på at inddæmme Covid-19-pandemien også under den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 kunne anses som begivenheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

Et andet eksempel på en sammenlignelig begivenhed findes i EU-Domstolens afgørelse *C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd.* Det bemærkes, at der i sagen er tale om forsinkelse og ikke en aflysning, men at dette ikke har betydning i forhold til kvalifikationen af en usædvanlig omstændighed. Sagen omhandlede André Moens, som havde bestilt en flyafgang hos Ryanair fra Treviso i Italien til Charleroi i Belgien den 21. december 2015. Flyafgangen blev forsinket på grund af benzin på en start- og landingsbane i lufthavnen i Treviso, hvilket bevirkede, at start- og landingsbanen blev lukket i mere end 2 timer.¹³² André Moens

¹³² C-159/18, præmis 6 og 7

fremSATte derfor et krav om kompensation, hvilket Ryanair nægtede at efterkomme, idet de mente, at forsinkelsen skyldtes en usædvanlig omstændighed.¹³³

EU-Domstolen udtalte endnu engang, at en begivenhed kan kvalificeres som en usædvanlig omstændighed, når den på grund af dens karakter eller oprindelse ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.¹³⁴ Vedrørende den sidste del af sætningen, hvor begivenheden skal ligge uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, udtalte EU-Domstolen, at vedligeholdelse af start- og landingsbaner på ingen måde er omfattet af luftfartsselskabets beføjelser, og at de er bundet af beslutningen om at lukke lufthavnens start- og landingsbaner truffet af de kompetente lufthavnsmyndigheder.¹³⁵ EU-Domstolen konkluderede, at forekomsten af benzin på en lufthavns start- og landingsbane, som førte til, at lufthavnens start- og landingsbane blev lukket, var en usædvanlig omstændighed¹³⁶

For den akutte Covid-19-situationen i foråret 2020, hvor offentlige myndigheder træffer foranstaltninger, der fører til aflysninger, synes især præmis 20 at være relevant. I sagen var begivenheden med benzin på lufthavnens start- og landingsbane, som førte til, at lufthavnens start- og landingsbane lukkede, uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Luftfartsselskabet var bundet af denne beslutning, som blev truffet af de kompetente lufthavnsmyndigheder. Under den akutte Covid-19-situationen i foråret 2020 er luftfartsselskabet ligesom Ryanair også bundet af de offentlige myndigheders foranstaltninger, og de er tvunget til at følge dem. I de to situationer er der dog tale om forskellige myndigheder, men det er stadig beslutninger, som luftfartsselskabet er bundet af. Det må derfor antages, at foranstaltningerne, som de offentlige myndigheder træffer under den akutte Covid-19-situationen i foråret 2020, og de dertilhørende aflysninger af flyafgange også er uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

I forbindelse med spørgsmålet vedrørende den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 udtalte EU-Domstolen, at når luftfartsmyndighederne har besluttet at lukke en start- og

¹³³ C-159/18, præmis 8 og 9

¹³⁴ C-159/18, præmis 16

¹³⁵ C-159/18, præmis 20

¹³⁶ C-159/18, præmis 21

landingsbane i en lufthavn, har luftfartsselskabet pligt til at efterkomme denne beslutning og afvente en beslutning om at genåbne start- og landingsbanen eller andre alternative foranstaltninger. EU-Domstolen konkluderede derfor, at Ryanair ikke havde *"mulighed for at træffe eventuelle forholdsregler, som med rimelighed kunne træffes for at undgå den omhandlede usædvanlige omstændighed."*¹³⁷ Denne situation kan også sammenlignes med Covid-19-situationen. Som tidligere nævnt har luftfartsselskabet under den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 også pligt til at efterkomme myndighedernes foranstaltninger og afvente deres beslutninger. Derfor må luftfartsselskabet ligesom Ryanair ikke have mulighed for at træffe eventuelle forholdsregler, som de med rimelighed kan træffe for at undgå den omhandlede usædvanlige omstændighed. Den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 må dermed som udgangspunkt anses som opfyldt i situationer vedrørende de foranstaltninger, som myndigheder træffer for at inddæmme udbredelsen af Covid-19 i foråret 2020, hvilket fører til aflysninger hos luftfartsselskabet.

6.1.2 Andre årsager

Kommissionens fortolkningsvejledning 2020 henviser hovedsagligt kun til vurderingen af usædvanlige omstændigheder set i lyset af de offentlige myndigheders foranstaltninger som flyveforbud og rejserestriktioner. Der kan dog også være andre årsager til, at luftfartsselskabet i forbindelse med den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 vælger at aflyse en flyafgang. Årsagerne kan være mange, men eksempler herpå kan være massive afbestillinger fra passagererne, der fører til næsten tomme fly, at besætningen er bange for at blive syge, eller hvis luftfartsselskabet aflyser en flyafgang før eventuelle rejsebegrænsninger, men stadig som konsekvens af Covid-19.¹³⁸ Det vil ikke været muligt at gennemgå samtlige årsager, der forårsagede aflysninger i forbindelse med den akutte Covid-19-situation i foråret 2020. Formålet med dette afsnit er derfor at give et mere generelt overblik over, hvordan andre årsager skal vurderes i forhold til, om der er tale om usædvanlig omstændighed, der fritager luftfartsselskabet fra at skulle betale kompensation.

¹³⁷ C-159/18, præmis 28

¹³⁸ Erotokritou, Chrystel og Grigorieff, Cyril-Igor: *"EU Regulation No 261/2004 on Air Passengers Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances"*, 2020, s. 137

Inden der bliver dannet et mere generelt overblik, skal det nævnes, at Kommissionen i deres fortolkningsvejledning 2020, foruden de offentlige myndigheders foranstaltninger, også anser aflysninger relateret til beskyttelsen af besætningens sundhed som en usædvanlig omstændighed. Det fremgår, at *"beslutter luftfartsselskabet at aflyse en flyvning og påviser, at denne beslutning er berettiget af hensyn til beskyttelsen af besætningens sundhed, bør aflysningen også betragtes som "forårsaget" af usædvanlige omstændigheder."*¹³⁹ Spørgsmålet er så, hvad der tilhører kategorien "beskyttelsen af besætningens sundhed". Et eksempel kan være, at Covid-19-pandemien er stærkt udbredt i en bestemt region, hvor luftfartsselskabet ikke kan garantere besætningens helbred. Det er dog op til en konkret vurdering, og i sidste ende er det op til luftfartsselskabet at påvise, at beslutningen om at aflyse var berettiget af hensyn til besætningens sundhed. Kommissionen afslutter afsnittet om passagerens kompensationsret med at konkludere, at betragtningerne vedrørende de offentlige myndigheders foranstaltninger og besætningens sundhed *"er ikke og kan ikke være udtømmende, idet andre særlige omstændigheder i relation til covid-19 også kan være omfattet af anvendelsesområdet for artikel 5, stk. 3."*¹⁴⁰ Kommissionen åbner derfor op for, at andre årsager til aflysninger relateret til Covid-19 også kan være en usædvanlig omstændighed efter forordningens artikel 5, stk. 3.

Spørgsmålet er derfor, hvordan andre årsager skal vurderes i forhold til, om der er tale om usædvanlig omstændighed, der fritager luftfartsselskabet fra at skulle betale compensation. Der skal tages udgangspunkt i de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3. For det første skal luftfartsselskabet godtgøre eksistensen af den usædvanlige omstændighed og dens forbindelse til aflysningen. For det andet skal luftfartsselskabet godtgøre, at den usædvanlige omstændighed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Vedrørende den første betingelse skal luftfartsselskabet først godtgøre eksistensen af den usædvanlige omstændighed. Med udgangspunkt i Wallentin-dommens præmis 34 og nyere afgørelser, som nævnt i afsnit 5.3.1, skal den generelle definition af begrebet "usædvanlige omstændigheder" anvendes i denne forbindelse. Luftfartsselskabet skal derfor godtgøre, at

¹³⁹ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 3.4

¹⁴⁰ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 3.4

Covid-19-pandemien, der i sidste ende fører til aflysning af flyafgangen, ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Der er næppe tvivl om, at det er uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Derimod vil det være lidt mere vanskeligt at godtgøre, at det ikke er et led i den sædvanlige aktivitetsudøvelse. Dog er omfanget af Covid-19-udbruddet og risikoen for infektion hidtil uset i luftfartsbranchen under den akutte Covid-19-situation i foråret 2020. Dermed bør det ikke betragtes som et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse.¹⁴¹ Vedrørende den første betingelse skal luftfartsselskabet endvidere godtgøre forbindelsen mellem den usædvanlige omstændighed og aflysningen. Dette vil være en konkret vurdering fra sag til sag.

Vedrørende den anden betingelse skal luftfartsselskabet godtgøre, at den usædvanlige omstændighed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Det anses ikke som det sværeste for luftfartsselskabet at godtgøre, da Covid-19-pandemien i foråret 2020 var meget akut, og det var ikke en situation, luftfartsindustrien før havde set. Dog kan det være en konkret vurdering fra sag til sag. Da det er luftfartsselskabet, der skal godtgøre, at begge betingelser er opfyldt, bør der for hver aflyste flyafgang, så vidt muligt sikres den nødvendige dokumentation for at bevise årsagen til aflysningen, samt at den usædvanlige omstændighed ikke kunne have været undgået.¹⁴²

6.1.2.1 Afgørelser fra Trafikstyrelsen

Der er endnu ikke afsagt domme ved EU-Domstolen eller de danske domstole om, hvorvidt Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed. Dog har Trafikstyrelsen modtaget 285 klager, hvor en eller flere passagerer har søgt om kompensation på baggrund af en Covid-19-relateret aflysning.¹⁴³ Trafikstyrelsens afgørelse med sagsnummer TS30400-19425 afsagt den 13. august 2020 omhandler en passager, som har klaget til Trafikstyrelsen over SAS for manglende overholdelse af forordningen i forbindelse med en aflysning. Det

¹⁴¹ Erotokritou, Chrystel og Grigorieff, Cyril-Igor: *"EU Regulation No 261/2004 on Air Passengers Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances"*, 2020, s. 138

¹⁴² Erotokritou, Chrystel og Grigorieff, Cyril-Igor: *"EU Regulation No 261/2004 on Air Passengers Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances"*, 2020, s. 138

¹⁴³ Pr. 10-11-20. Oplysninger fået ved aktindsigt hos Trafikstyrelsen

fremgår af sagen, at passageren skulle rejse med SAS den 4. marts 2020 fra København til London, men at flyafgangen blev aflyst. Af sagens oplysninger fremgår det, at aflysningen skyldtes Covid-19-pandemien. I forbindelse med spørgsmålet om kompensation udtalte Trafikstyrelsen vedrørende den første betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3, at *"et luftfartsselskab har ikke kontrol med udbruddet af en pandemi, og en pandemi ligger desuden uden for luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse."*¹⁴⁴ De konkluderede dermed, at Covid-19-pandemien var en usædvanlig omstændighed, og at den første betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 var opfyldt.

Vedrørende den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 udtalte Trafikstyrelsen, at *"idet store dele af verden var underlagt rejserestriktioner på baggrund af det globale pandemiudbrud, er det styrelsens vurdering, at SAS Scandinavian Airlines System ikke kunne træffe rimelige forholdsregler til at undgå aflysningen."*¹⁴⁵ Det bemærkes, at Trafikstyrelsen i afgørelsen udtaler, at det er aflysningen, der ikke kan undgås og ikke den usædvanlige omstændighed, hvilket ikke er i overensstemmelse med EU-Domstolens praksis, som nævnt i afsnit 5.3.2. Med det må de dog mene, at det er de usædvanlige omstændigheder, der fører til aflysningen, som ikke kan undgås. Om ikke andet må den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 være opfyldt. Derfor fandt Trafikstyrelsen, at passageren ikke var berettiget til at modtage kompensation. Afgørelsen indeholder ikke så mange detaljer, hvorfor det er svært at udlede mere heraf, end at det er Trafikstyrelsens holdning, at Covid-19 er en usædvanlig omstændighed.

Trafikstyrelsens afgørelse med sagsnummer TS30400-19261 afsagt den 18. september 2020 omhandlede en lignende situation, hvor en passager fik aflyst sin flyafgang den 28. marts 2020 på grund af Covid-19. Trafikstyrelsen udtalte det samme som i sagen ovenfor. Afgørelserne stemmer også overens med Trafikstyrelsens generelle holdning til, om Covid-19 er en usædvanlig omstændighed. På deres hjemmeside oplyser de, at de *"vurderer, at udbruddet af Coronavirus er at anse som en ekstraordinær omstændighed... Styrelsens vurdering er derfor, at passageren ikke har ret til at modtage kompensation, hvis passagerens fly bliver*

¹⁴⁴ Trafikstyrelsens afgørelse i TS30400-19425, s. 2

¹⁴⁵ Trafikstyrelsens afgørelse i TS30400-19425, s. 2

*aflyst.*¹⁴⁶ De bemærker dog, at de behandler alle sager individuelt, og at alle oplysninger vil blive inddraget. Det tyder umiddelbart på, at Trafikstyrelsen foretager en konkret vurdering, men ud fra ovenstående virker Trafikstyrelsen til allerede at være fastlåst på, at Covid-19 er en usædvanlig omstændighed uanset situationen.

Det er dog vigtigt at bemærke, at Trafikstyrelsen anvender Wallentin-dommens præmis 34 og den senere hen generelle definition af begrebet "usædvanlige omstændighed" til at afgøre, om Covid-19 kan karakteriseres som en udsædvanlig omstændighed. Desuden er Trafikstyrelsens udtalelse om, at *"luftfartsselskab har ikke kontrol med udbruddet af en pandemi, og en pandemi ligger desuden uden for luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse"* i overensstemmelse med det allerede nævnte. I den forbindelse kan det fremdrages, at de to afgørelser vedrører flyafgange fra marts 2020, hvor Covid-19-situationen var akut og ny for luftfartsselskabet og ikke fremkommer som en del af deres sædvanlige aktivitetsudøvelse. Det giver endvidere god mening, at luftfartsselskabet ikke kan kontrollere udbruddet af en pandemi. Trafikstyrelsen afslutter sin artikel på hjemmesiden med, at de selvfølgelig indretter sig efter domstolenes afgørelser, når og hvis de forholder sig til Covid-19-situationen.¹⁴⁷

Som nævnt ovenfor havde Trafikstyrelsen pr. 10. november 2020 modtaget 285 klager, hvor en eller flere passagerer har søgt om compensation på baggrund af en Covid-19-relateret aflysning. Til sammenligning havde Trafikstyrelsen modtaget 3641 klager fra en eller flere passagerer, der har søgt om refusion. Trafikstyrelsen bemærker selv, at det lave antal modtagne compensationssager kan skyldes, at udbruddet af Covid-19 er vurderet som en usædvanlig omstændighed hos dem.¹⁴⁸ Mange passagerer får desuden hjælp af diverse juridiske tjenester på internettet, herunder flyhjælp.dk, flyforsinkelse.dk og airhelp.com, når de skal lægge sag an mod luftfartsselskaber. Disse juridiske tjenester anerkender Covid-19 som en usædvanlig omstændighed. For eksempel skriver flyhjælp.dk på sin hjemmeside, at *"hvis din aflysning skyldes Coronavirussen, er du ikke berettiget til compensation."*¹⁴⁹ I praksis er problemet vedrørende, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, måske derfor ikke så stort lige nu. Airhelp.com skriver imidlertid på deres hjemmeside, at de

¹⁴⁶ Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen: "Coronavirus/Covid-19's betydning for flypassagerers rettigheder" - besøgt den 17-11-20

¹⁴⁷ Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen: "Coronavirus/Covid-19's betydning for flypassagerers rettigheder" - besøgt den 17-11-20

¹⁴⁸ Pr. 10-11-20. Oplysninger fået ved aktindsigt hos Trafikstyrelsen

¹⁴⁹ Flyhjælp.dk: "Hvad betyder COVID-19 for din rejse?" - besøgt den 18-11-20

på *nuværende tidspunkt* ikke kan acceptere kompensationskrav. De lægger derfor for op til, at det godt kunne blive relevant i fremtiden.¹⁵⁰

6.1.3 Delkonklusion

For at luftfartsselskabet kan blive fritaget fra at betale kompensation til passageren under den akutte Covid-19 situation i foråret 2020 skal alle aflysninger som følge af Covid-19 opfylde de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3.

Når det gælder offentlige myndigheders foranstaltninger, er Kommissionen af den opfattelse, at indsættelsen af foranstaltninger med henblik på at inddæmme Covid-19-pandemien ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og det ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Det gælder både, når myndigheder direkte forbyder flyvninger, eller når de forbyder persontrafikken på en måde, der reelt udelukker gennemførelsen af flyvningen, og efter en konkret vurdering når persontrafikken begrænses til personer, der er omfattet af undtagelser. Dette stemmer også overens med EU-Domstolens afgørelser *C-12/11 - Denise McDonagh mod Ryanair Ltd* og *C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd*. Det er dog stadig op til luftfartsselskabet at godtgøre, at aflysningen rent faktisk er relateret til Covid-19 og de offentlige myndigheders foranstaltninger. Kommissionen kommenterer ikke på den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3, men sammenlignet med *C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd* må denne betingelse også anses som opfyldt, da de usædvanlige omstændigheder er uundgåelige fra luftfartsselskabets synspunkt.

Selvom Kommissionens fortolkningsvejledning 2020 ikke er direkte bindende for EU-Domstolen eller nationale domstole, skal den betragtes som et stærkt fortolkningsbidrag, idet den virker til at være i overensstemmelse med de allerede fastlagte principper i EU-Domstolens afgørelser *C-12/11 - Denise McDonagh mod Ryanair Ltd* og *C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd*. Dog er fortolkningsvejledningens brug af eksempler temmeligt bred, hvad angår situationen, hvor persontrafikken begrænses til personer, der er omfattet af undtagelser, hvorfor der fra Kommissionens side synes at være en generel mindre streng

¹⁵⁰ Airhelp.com: "Coronavirus og dine flypassagerrettigheder" - besøgt den 18-11-20

tilgang til fortolkningen af usædvanlige omstændigheder. Samlet set synes betingelserne ikke svære at opfylde ved offentlige myndigheders foranstaltninger under den akutte Covid-19-situation i foråret 2020.

Der er et utal af mulige årsager til situationen, hvor luftfartsselskabet aflyser en flyafgang af andre årsager end de offentlige myndigheders foranstaltninger i forbindelse med den akutte Covid-19-situation i foråret 2020. Kommissionen anser "beskyttelsen af besætningens sundhed" som en usædvanlig omstændighed, og de understreger samtidigt, at fortolkningsvejledningen ikke er udtømmende. Andre årsager skal ligesom offentlige myndigheders foranstaltninger vurderes ud fra de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3. Betingelserne virker forholdsvis nemme at opfylde i den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 henset til omfanget af Covid-19-udbruddet og den hidtil usete situation i luftfartsbranchen. Dog vil det altid være en konkret vurdering af den årsag, der ligger bag aflysningen.

Vurderingen om, hvorvidt Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, er næppe så simpel, som Trafikstyrelsen og de juridiske internettjenester giver udtryk for. Ved hver aflyst flyafgang skal der foretages en konkret vurdering af de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3, herunder om situationen er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Luftfartsselskabet kan ikke bare bruge Covid-19 som en blank undskyldning for aflysningen, og de skal derfor kunne bevise, at betingelserne er opfyldt. Betingelser forekommer dog ikke at være svære at opfylde under den akutte Covid-19-situation i foråret 2020. Det gælder især de situationer, hvor de offentlige myndigheder har indført foranstaltninger, der fører til aflysninger.

6.2 Den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020

Spørgsmålet i dette afsnit relaterer sig til, om fortolkningen af usædvanlige omstændigheder i sammenhæng med Covid-19 vil ændre sig i takt med, at flere flyafgange bliver genoptaget, og situationen ikke er så akut som i foråret 2020. I det følgende vil det derfor blive analyseret, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed i den efterfølgende

periode i sommeren/efteråret 2020. Den efterfølgende periode vil ligesom den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 blive opdelt i aflyste flyafgange, der i forbindelse med Covid-19 skyldes offentlige myndigheders foranstaltninger og andre årsager.

6.2.1 Offentlige myndigheders foranstaltninger

Covid-19-pandemien har i løbet af sommeren/efteråret 2020 udviklet sig op og ned. Det ses derfor stadigvæk, at de offentlige myndigheder indfører foranstaltninger for at inddæmme Covid-19-pandemien, herunder flyveforbud og rejserestriktioner. Som eksempel herpå indførte Storbritannien den 7. november 2020 indrejseforbud for rejsende fra Danmark på grund af udbruddet af Covid-19 blandt mink.¹⁵¹ Det er derfor stadig vigtigt at vurdere, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, når flyafgange bliver aflyst som følge af offentlige myndigheders foranstaltninger i forbindelse med Covid-19.

Helt generelt skal de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3 stadig være opfyldt. Hvad angår den første betingelse, er spørgsmålet for det første, om der er tale om en begivenhed, der ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Det er uklart, hvorvidt Kommissionens fortolkningsvejledning 2020 også er tiltænkt anvendt i de efterfølgende situationer vedrørende Covid-19. Fortolkningsvejledningen er fra den 18. marts 2020, og der kan være sket meget siden da. Fortolkningsvejledningens overskrift er imidlertid: *"Fortolkningsvejledning vedrørende EU's forordninger om passagerrettigheder i lyset af Covid-19-krisens udvikling."*¹⁵² Da overskriften refererer til *Covid-19-krisens udvikling* anses fortolkningsvejledningen derfor også som tiltænkt at gælde under hele Covid-19-pandemien og dens udvikling. Derfor må det også være Kommissionens holdning, at de offentlige myndigheders foranstaltninger, som er indført i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020 med henblik på at inddæmme Covid-19-pandemien, ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets

¹⁵¹ The Government of the United Kingdom: *"Travel ban implemented to protect public health following Denmark COVID-19 mink outbreak"* - besøgt den 22-11-20

¹⁵² Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, overskrift

faktiske kontrol.¹⁵³ Vedrørende Kommissionens udtalelser i fortolkningsvejledningen 2020 henvises der til afsnit 6.1.1.1 under den akutte situation i foråret 2020.

Den sværeste del at opfylde vedrørende den første betingelse forekommer imidlertid at være spørgsmålet, om begivenheden er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Under den akutte situation i foråret 2020 var omfanget af Covid-19-udbruddet og de massive flyveforbud og rejserestriktioner fra de offentlige myndigheder hidtil usete i luftfartsbranchen, hvorfor de som udgangspunkt ikke burde betragtes som et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. I løbet af de seneste måneder er Covid-19-pandemien blevet en del af hverdagen hos alle luftfartsselskaber. Spørgsmålet er derfor, om de offentlige myndigheders foranstaltninger i forbindelse med Covid-19 med tiden bliver en del af luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Ved en gennemlæsning af EU-Domstolens afgørelser er det imidlertid sjældent, at EU-Domstolen adskiller de to krav om, at begivenheden ikke skal være et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og skal ligge uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Det er derfor svært at finde afgørelser, der specifikt kommenterer på, hvornår en begivenhed ikke er led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.

EU-Domstolens afgørelse *C-394/14 - Sandy Siewert m.fl. mod Condor Flugdienst GmbH* omhandlede et sammenstød mellem et luftfartøj og en mobil boardingtrappe. EU-Domstolen udtalte, at *"luftfartsselskaber på regelmæssig basis befinder sig i situationer, der opstår som følge af anvendelsen af sådanne mobile trapper"*, hvorfor der var tale om en begivenhed, der indtraf som et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.¹⁵⁴ Anvendelsen af mobile trapper sker mange gange i løbet af en dag hos luftfartsselskabet. Sammenlignet med Covid-19-situationen i sommeren/efteråret 2020 forekommer luftfartsselskabet ikke at være i situationer, hvor de offentlige myndigheders foranstaltninger i forbindelse med Covid-19 fører til aflysninger, på et lige så regelmæssigt basis som i den ovennævnte situation. Luftfartsselskabet har i forbindelse med Covid-19-situationens udvikling tilpasset sig udbud og efterspørgsel, og forekomsten af de offentlige myndigheders foranstaltninger er ikke så udbredte, som de var under den akutte situation i foråret 2020. Desuden kan mange af de

¹⁵³ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 3.4

¹⁵⁴ C-394/14, præmis 19

foranstaltninger, som myndighederne indfører, indtræffe uden varsel - for eksempel det indrejseforbud, som Storbritannien indførte for rejsende fra Danmark grundet udbruddet af Covid-19 blandt mink. På den anden side kan der argumenteres for, at luftfartsselskabet ved, at der er en uundgåelig risiko for, at de offentlige myndigheder indfører foranstaltninger som følge af Covid-19, og at de derfor er forberedte på dem. Henset til at de offentlige myndigheder over hele verden uden varsel og uden luftfartsselskabets indblanding kan indføre foranstaltninger, er det derfor stadig en ukendt faktor for luftfartsselskabet. Desuden spreder Covid-19 sig over hele verden, og risikoen for infektion stadig er stor, hvorfor det som udgangspunkt ikke anses som et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Det vil dog i sidste ende være op til en vurdering hos domstolene.

Når det angår, om en begivenhed ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol, udtalte EU-Domstolen i *C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd*, at luftfartsselskabet var bundet af beslutningen om at lukke lufthavnens start- og landingsbane truffet af de kompetente lufthavnsmyndigheder, hvorfor det var uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.¹⁵⁵ På samme måde er luftfartsselskabet i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020 også bundet af de offentlige myndigheders foranstaltninger og er forpligtet til at følge dem. De har endvidere ikke mulighed for at påvirke de offentlige myndigheder i deres beslutning om pludseligt at vedtage flyveforbud og rejserestriktioner eller at lukke grænserne for at beskytte landets indbyggere. Når offentlige myndigheder indfører foranstaltninger i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020, vil det derfor som udgangspunkt ligge uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

Som det sidste led i den første betingelse skal luftfartsselskabet også godtgøre, at aflysningen rent faktisk er relateret til Covid-19 og de offentlige myndighedernes foranstaltninger. Dette vil være en konkret vurdering fra sag til sag. Særligt en af Kommissionens udtalelser er bemærkelsesværdig i denne forbindelse. Kommissionen udtaler, at det kan være legitimt for luftfartsselskabet at aflyse i god tid, selvom der ikke er sikkerhed omkring, hvorvidt passageren har ret til at rejse eller ej.¹⁵⁶ Det bemærkes, at luftfartsselskabet også i denne situation skal bevise, at aflysningen relaterer sig til Covid-19 og de offentlige myndigheders

¹⁵⁵ C-159/18, præmis 20

¹⁵⁶ Kommissionens fortolkningsvejledning 2020, afsnit 3.4

foranstaltninger. Dermed kan luftfartsselskabet ikke bare aflyse flyafgange i tide og utide uden bagefter at kunne bevise, at aflysningen relaterer sig til Covid-19 og de offentlige myndigheders foranstaltninger.

Vedrørende den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 uddyber Kommissionen ikke denne betingelse i deres fortolkningsvejledning 2020. I stedet for kan der henvises til EU-Domstolens afgørelse *C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd* som nævnt i afsnit 6.1.1.2 under den akutte Covid-19-situation i foråret 2020. Den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020 synes ikke at adskille sig bemærkelsesværdigt herfra, idet Covid-19 og de efterfølgende foranstaltninger fra myndighederne er uundgåelige fra luftfartsselskabets synspunkt. Den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 må dermed som udgangspunkt anses som opfyldt i situationer, hvor de offentlige myndigheder træffer foranstaltninger for at inddæmme udbredelsen af Covid-19. De offentlige myndigheders foranstaltninger, som er indsat i forbindelse med den efterfølgende Covid-19-situation i sommeren/efteråret 2020, vil derfor som udgangspunkt stadig kunne karakteriseres som en usædvanlig omstændighed. Dog vil den sværeste betingelse at opfylde være betingelsen om, at begivenheden ikke skal være et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.

6.2.2 Andre årsager

Som nævnt ovenfor i afsnit 6.1.2 kan der være rigtig mange årsager til, at luftfartsselskabet i forbindelse med Covid-19-pandemien vælger at aflyse en flyafgang. Det gælder også den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020. Spørgsmålet er derfor, om Covid-19 stadig kan karakteriseres som usædvanlig omstændighed i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020, når luftfartsselskabet aflyser af andre årsager end de offentlige myndigheders foranstaltninger.

Endnu engang skal de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3 være opfyldte. For det første skal luftfartsselskabet godtgøre, at Covid-19-udbruddet, der i sidste ende fører til aflysning af flyafgangen, ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse. Denne betingelse forekommer som under de offentlige myndigheders

foranstaltninger at være den sværeste betingelse for luftfartsselskabet at efterkomme, da der på den ene side kan argumenteres for, at luftfartsselskabet har været bekendt med Covid-19-pandemien i flere måneder og kender risikoen, hvorfor det burde være en del af deres sædvanlige aktivitetsudøvelse. På den anden side kan luftfartsselskabet ikke forudsige udviklingen i en pandemi, og hvilke konsekvenser den har, hvorfor det stadig er en ukendt faktor for luftfartsselskabet. Covid-19-pandemien aftager og tiltager over hele verden, og risikoen for infektioner er stadig stor. Det bemærkes, at Trafikstyrelsen i sin afgørelse med sagsnummer TS30400-19425 udtalte, at *"en pandemi ligger desuden uden for luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse."*¹⁵⁷ Selvom afgørelsen vedrører en aflysning den 4. marts 2020, synes denne udtalelse fortsat at kunne være gældende. Det antages derfor henset til uforudsigeligheden af Covid-19-pandemien samt risikoen for infektion, at Covid-19-pandemien ikke som udgangspunkt vil blive betragtet som et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020.

Angående den første betingelse skal luftfartsselskabet endvidere godtgøre, at Covid-19-udbruddet, der i sidste ende fører til aflysning af flyafgangen, ligger uden for dets faktiske kontrol. Der kan næppe være nogen tvivl om, at luftfartsselskabet ikke kan kontrollere udbruddet af en pandemi, som Trafikstyrelsen også udtaler i sin afgørelse med sagsnummer TS30400-19425.¹⁵⁸ Luftfartsselskabet skal selvfølgelig tage deres forholdsregler, men det har ikke indflydelse på udbredelsen af pandemien og kan ikke på nogen måde forhindre denne. Covid-19-pandemien vil derfor stadig blive betragtet som uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol i den efterfølgende periode i sommeren/foråret 2020.

Som den sidste del af den første betingelse skal luftfartsselskabet også i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020 godtgøre sammenhængen mellem den usædvanlige omstændighed og aflysningen. Det kan være, at luftfartsselskabet af og til begrunder aflysningen med Covid-19, selvom aflysningen rent faktisk skyldes andre omstændigheder, da de ved, at det som udgangspunkt vil blive betragtet som en usædvanlig omstændighed. Luftfartsselskabet skal kunne bevise, at aflysningen skyldes Covid-19. Dette vil være en

¹⁵⁷ Trafikstyrelsens afgørelse i TS30400-19425, s. 2

¹⁵⁸ Trafikstyrelsens afgørelse i TS30400-19425, s. 2

konkret vurdering fra sag til sag. Bevisbyrden stemmer også overens med formålet om at sikre et højt beskyttelsesniveau for passageren.¹⁵⁹

Hvad angår den anden betingelse, skal luftfartsselskabet godtgøre, at den usædvanlige omstændighed ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Under situationen i foråret 2020 var Covid-19-udbruddet meget akut, og det var en hidtil uset situation i luftfartsindustrien, hvorfor betingelsen ikke anses som det sværeste for luftfartsselskabet at godtgøre. I den efterfølgende situation i sommeren/efteråret 2020 vil afgørelsen nok nærmere afhænge af en konkret vurdering fra sag til sag, og hvilken årsag forbundet med Covid-19, der ligger bag aflysningen. Samlet set vil situationer, hvor luftfartsselskabet aflyser en flyafgang af andre årsager i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020, derfor godt kunne karakteriseres som en usædvanlig omstændighed. Betingelserne synes dog sværere at opfylde sammenlignet med den akutte Covid-19-situation i foråret 2020. Opfyldelsen af betingelserne vil afhænge af en konkret vurdering samt en vurdering af den årsag forbundet med Covid-19, der ligger bag aflysningen.

6.2.3 Delkonklusion

Ligesom ved den akutte situation i foråret 2020 skal de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3 også være opfyldt i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020.

Vedrørende offentlige myndigheders foranstaltninger ses det stadig i sommeren/efteråret 2020, at de offentlige myndigheder indfører foranstaltninger for at inddæmme udbruddet af Covid-19. Sammenlignet med den akutte situation i foråret 2020 synes de to kumulative betingelser dog at være sværere at opfylde, idet der under den akutte situation i foråret 2020 var tale om en hidtil uset situation i luftfartsbranchen. Imidlertid indfører de offentlige myndigheder stadig foranstaltninger uden varsel og uden luftfartsselskabets indblanding. Desuden spreder Covid-19-pandemien sig stadig over hele verden, og risikoen for infektion er stor. Derfor vil de offentlige myndigheders foranstaltninger i forbindelse med den

¹⁵⁹ Betragtning 1 i forordning 261/2004

efterfølgende Covid-19-situation i sommeren/efteråret 2020 som udgangspunkt stadig kunne karakteriseres som en usædvanlig omstændighed. Kommissionen synes endvidere at være af samme opfattelse i deres fortolkningsvejledning 2020.

Angående den situation, hvor luftfartsselskabet aflyser en flyafgang af andre årsager, forekommer de to kumulative betingelser også at være sværere at opfylde i denne situation sammenlignet med den akutte situation i foråret 2020. Det skyldes, at luftfartsselskabet har kendt til Covid-19-pandemien i flere måneder og kender risikoen, hvorfor det kan argumenteres for, at det er en del af deres sædvanlige aktivitetsudøvelse. Dog kan luftfartsselskabet ikke forudsige udviklingen af en pandemi, og hvilke konsekvenser den har, hvorfor det stadig er en ukendt faktor for luftfartsselskabet, hvilket også er Trafikstyrelsens holdning. Det må derfor afhænge af en konkret vurdering fra sag til sag, herunder en vurdering af hvilken årsag forbundet med Covid-19, der ligger bag aflysningen.

I begge situationer synes den sværeste betingelse at opfylde generelt at være betingelsen om, at begivenheden ikke skal være et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Om en begivenhed på sigt kan gå fra ikke at være et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse til at være et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse er uvist, idet der ikke så vidt vides er taget stilling til dette i retspraksis. Det vil derfor i sidste ende være op til en vurdering hos domstolene. Covid-19-pandemien synes dog at være så ekstraordinær og uset i luftfartsindustrien, hvilket taler for, at der er tale om en usædvanlig omstændighed.

Det er også vigtigt at gøre opmærksom på, at luftfartsselskabet skal godtgøre, at aflysningen rent faktisk er relateret til Covid-19, da det med tiden er muligt, at luftfartsselskabet bruger Covid-19 som undskyldning for en aflysning, der rent faktisk ikke relaterer sig til Covid-19, men noget helt andet såsom en teknisk fejl.

6.3 Sygdom hos personalet

Ligesom alle andre arbejdsgivere oplever luftfartsselskaber også, at deres personale bliver syge og ikke kan møde på arbejde. En sådan situation kan også opstå under Covid-19-

pandemien, hvis personalet er blevet smittet med Covid-19. Sygdom hos personalet skal ligesom alle andre begivenheder opfylde de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3.

Vedrørende den første betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 må sygdom hos personalet anses for at være en del af den sædvanlige drift hos et luftfartsselskab, idet de må kunne forvente dette som arbejdsgiver. Det er derfor som udgangspunkt et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Det kan dog ikke udelukkes, at der kan opstå situationer, hvor sygdom herunder Covid-19 ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, for eksempel hvis Covid-19-pandemien har spredt sig til så store dele af personalet hos luftfartsselskabet, at luftfartsselskabet ikke vil kunne forvente det. I forbindelse med Covid-19 kan det endvidere være relevant at vurdere, hvor personalet er blevet smittet. Som udgangspunkt må sygdom hos personalet imidlertid anses for at være uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Luftfartsselskabet skal desuden bevise, at sygdommen relaterer sig til aflysningen.

Vedrørende den anden betingelse i forordningens artikel 5, stk. 3 skal det vurderes, om luftfartsselskabet har truffet rimelige forholdsregler. I den forbindelse har spørgsmålet i praksis været, i hvilket omfang det kan forventes, at luftfartsselskabet har en reservebesætning til rådighed. Det kan både være i situationer opstået på luftfartsselskabets ude- og hjemmebase. Flere domme hos de danske domstole har taget stilling til denne problemstilling, herunder Københavns Byrets dom af 5. oktober 2015, BS 50S-4699/2014. Sagen omhandlede en passager, der skulle flyve fra Bangkok til København via Helsinki. To timer før afgang meldte piloten sig syg med opkast og maveonde, hvilket resulterede i en forsinkelse på næsten 14 timer for passageren.¹⁶⁰

Københavns Byret udtalte, at det ikke generelt kan afvises, at sygdomstilfælde hos et luftfartsselskabs personale kan opstå under sådanne omstændigheder, at sygdommen vil kunne karakteriseres som en usædvanlig omstændighed. Københavns Byret udtalte endvidere, at sygdom hos personalet er en ganske normalt forekommende situation, hvorfor der af hensyn til den forbrugerbeskyttende karakter i forordningen kræves, at

¹⁶⁰ Københavns Byrets dom, BS 50S-4699/2014, s. 1-2

luftfartsselskabet har et vist minimum af beredskab for at undgå aflysninger som følge af personalets sygdom. Hvis luftfartsselskabet ikke har dette, er de underlagt en skærpet bevisbyrde for at godtgøre, at de har truffet alle de foranstaltninger, som med rimelighed kunne træffes.¹⁶¹ Københavns Byret konkluderede derfor, at da luftfartsselskabet ikke havde oprettet et nødberedskab til at imødegå sygdommeldinger, var betingelserne i forordningens artikel 5, stk. 3 ikke opfyldt.¹⁶²

Københavns Byrets dom blev efterfølgende anket til Østre Landsret, som den 29. marts 2017 afsagde dom (U.2017.2005Ø). Østre Landsret stadfæstede Københavns Byrets dom og fandt således, at *“et sådant sygdomstilfælde ikke kan anses for en usædvanlig omstændighed i forordningens artikel 5, stk. 3's forstand”*, og at *“det er således påregneligt, at der hos flypersonale ind i mellem opstår sygdom af den angivne karakter, som vil være til hinder for varetagelsen af arbejdsopgaven ombord på et fly.”*¹⁶³ Både byrettens og landsrettens dom må fortolkes således, at de stiller et krav til, at luftfartsselskabet skal have en reservebesætning til rådighed på deres udebaser for at opfylde betingelserne i forordningens artikel 5, stk. 3, hvilket må anses for meget byrdefuld for luftfartsselskabet henset til både omkostninger og ressourcer.¹⁶⁴

Dette krav synes dog heller ikke at stemme overens med Højesterets udtalelser i dom af 2. juni 2017 i sag 214/2016 (U.2017.2809H), hvor Højesteret konkluderede med henvisning til Wallentin-dommens præmis 41, som nævnt i afsnit 5.3.2, at det ville være en urimelig belastning for luftfartsselskabet at skulle have en reservebesætning til rådighed på deres udebase.¹⁶⁵ De faktiske omstændigheder i dommen fra Højesteret kan imidlertid ikke helt sammenlignes med dommen vedrørende sygdom hos personalet, da der i dommen fra Højesteret var tale om en situation angående dårligt vejr og en lufthavn, som luftfartsselskabet normalt ikke fløj til på grund af en omdirigering. Dette kan have haft betydning for Højesterets konklusion, hvorfor det ikke deraf kan udledes, om det i alle tilfælde vil være urimeligt belastende for et luftfartsselskab at have et nødberedskab til rådighed.

¹⁶¹ Københavns Byrets dom, BS 50S-4699/2014, s. 18

¹⁶² Københavns Byrets dom, BS 50S-4699/2014, s. 18-19

¹⁶³ Ugeskrift for Retsvæsen, 2017, s. 2014-2015 (U.2017.2005Ø)

¹⁶⁴ Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *“Juraen på rejsen”*, 2019, s. 692; Mikkelsen, Jakob Dahl: *“Forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3: En analyse af retstilstanden vedrørende usædvanlige omstændigheder”*, U.2018B.168, s. 174

¹⁶⁵ Ugeskrift for Retsvæsen, 2017, s. 2826 (U.2017.2809H)

Jacob Dahl Mikkelsen antager i U.2018B.168, at det må være *"tvivlsomt, om den nuværende praksis om sygdom hos besætningen kan opretholdes fuldt ud efter Højesterets dom"*, og at det må afklares i fremtidig retspraksis, om den strenge praksis i tilknytning til sygdom hos personalet kan opretholdes.¹⁶⁶ Det antages derfor, at det er op til en konkret vurdering, om sygdom hos personalet kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, herunder om det er et krav, at luftfartsselskabet skal have et nødberedskab til rådighed. Dette må også gælde i tilfælde af sygdom grundet Covid-19. Det kan være relevant at vurdere, om der er tale om en ude- eller hjemmebase, hvor udebasen er placeret, luftfartsselskabets faktiske aktivitet og hyppigheden af flyvninger på det pågældende rutenet.¹⁶⁷

6.4 Helt ekstraordinære usædvanlige omstændigheder

Grundet den hidtil usete situation, som Covid-19 er, kan det være en oplagt mulighed for luftfartsselskabet at hævde, at Covid-19-pandemien er en helt ekstraordinær usædvanlig omstændighed, som fritager luftfartsselskabet for alle forpligtelser i henhold til forordningen. Denne problemstilling har EU-Domstolen taget stilling til i *C-12/11 - Denise McDonagh mod Ryanair Ltd*, som allerede omtalt i afsnit 6.1.1.2. Ryanair gjorde gældende, at de anså lukningen af luftrummet i store dele af Europa efter vulkanen Eyjafjallajökulls udbrud som ikke blot usædvanlige omstændigheder, men overordentlige usædvanlige omstændigheder, hvilket både skulle fritage dem fra at udbetale compensation og sørge for forplejning og indkvartering.¹⁶⁸ Hertil udtalte EU-Domstolen, at *"forordning nr. 261/2004 indeholder ingen indikation til støtte for en konklusion om, at den ud over de i forordningens artikel 5, stk. 3, nævnte "usædvanlige omstændigheder" skulle anerkende en særlig kategori af "helt usædvanlige" begivenheder, der skulle medføre, at luftfartsselskabets forpligtelser bortfalder fuldstændigt."*¹⁶⁹ Ved aflysninger på grund af Covid-19 fritager usædvanlige omstændigheder derfor alene luftfartsselskabet fra at udbetale compensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c. Passageren har stadig ret til refusion eller omlægning af rejsen efter forordningens

¹⁶⁶ Mikkelsen, Jakob Dahl: *"Forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3: En analyse af retstilstanden vedrørende usædvanlige omstændigheder"*, U.2018B.168, s. 174-175

¹⁶⁷ Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *"Juraen på rejsen"*, 2019, s. 693

¹⁶⁸ C-12/11, præmis 16

¹⁶⁹ C-12/11, præmis 30

artikel 5, stk. 1, litra a samt retten til forplejning og indkvartering efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra b.

6.5 Fremtiden

Hvordan fremtiden ser ud for Covid-19-pandemien er svær at svare på. På den ene side advarer WHO om, at en tredje bølge af Covid-19 kan være på vej og ramme Europa i foråret 2021, og på den anden side er flere Covid-19 vacciner på vej til at blive godkendt.¹⁷⁰ I forhold til passagerens ret til compensation ved Covid-19-relaterede aflysninger kommer foråret 2021 sandsynligvis til at ligne den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2021, idet offentlige myndigheder verden over kan indføre foranstaltninger som flyveforbud og rejserestriktioner i takt med, at Covid-19-pandemien udvikler sig yderligere. Samtidig er der endnu ikke noget, der tyder på, at pandemien er under kontrol, og risikoen for infektioner er stadig stor, hvorfor det stadig er en ukendt faktor for luftfartsselskabet.

De næste mange måneder og år vil være præget af generelt færre flyafgange og kriseramte luftfartsselskaber.¹⁷¹ Passagerens rettigheder skal selvfølgelig beskyttes, men passageren skal også have mulighed for at rejse i et konkurrencepræget miljø, hvor luftfartsselskaber ikke går konkurs på grund af ubalancerede rettigheder og pligter. Der kan derfor sættes spørgsmålstejn ved, om der i ekstraordinære tider, som Covid-19-pandemien er, bør træffes ekstraordinære foranstaltninger fra de kompetente europæiske institutioner. Det kan for eksempel gøres ved, at alle situationer, hvor der sker en aflysning af en flyafgang relateret til Covid-19, bliver betragtet som en usædvanlig omstændighed efter forordningens artikel 5, stk. 3, hvor passageren ikke har ret til compensation.¹⁷²

¹⁷⁰ Søe, Carl-Emil: "WHO-udsending advarer om tredjebølge i Europa" - besøgt den 27-11-20; Prakash, Thomas: "To vacciner på vej: Her er forskelle og ligheder" - besøgt den 27-11-20

¹⁷¹ EUROCONTROL: "EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020-2024" - besøgt den 27-11-20

¹⁷² Erotokritou, Chrystel og Grigorieff, Cyril-Igor: "EU Regulation No 261/2004 on Air Passengers Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances", 2020, s. 140-141

7. Konklusion

Formålet med dette speciale har været at analysere, hvornår passageren har ret til kompensation efter artikel 5 i forordning 261/2004 set i lyset af Covid-19-pandemiens udvikling.

For at passageren kan få ret til kompensation ved Covid-19-relaterende aflysninger skal passageren først og fremmest være inden for forordningens territoriale og materielle anvendelsesområde i forordningens artikel 3. Her spiller begrebet "flyafgang" en væsentlig rolle. Forordningens beskyttelsessubjekt er ifølge forordningens artikel 3, stk. 2, litra a enhver fysisk person, der har en bekræftet reservation til den pågældende flyafgang, der er blevet aflyst, og forordningens pligtssubjekt er ifølge forordningens artikel 3, stk. 5 det transporterende luftfartsselskab, der stiller transportydelser til rådighed for passageren. For at sikre det høje beskyttelsesniveau i forordningen kan det transporterende luftfartsselskab også ifølge *C-502/18 - CS m.fl. mod České aerolinie a.s.* blive ansvarlig efter forordningen, hvis det har indgået en codeshare-aftale.

Det kan konkluderes, at når passageren befinder sig inden for forordningens anvendelsesområde, og der er tale om en aflysning fra luftfartsselskabets side, herunder en aflysning relateret til Covid-19, har passageren ifølge forordningens artikel 5, stk. 1, litra c som udgangspunkt ret til kompensation. Kompensationen vil blive udbetalt i overensstemmelse med forordningens artikel 7, som opererer med faste kompensationsbeløb opdelt i tre kategorier.

Der findes imidlertid to undtagelser til passagerens ret til kompensation. Den første undtagelse er, hvis passageren bliver informeret om aflysningen i overensstemmelse med de fastsatte tidsfrister i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii samt eventuelt bliver ombooket. I forhold til den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 kan det konkluderes, at tidsfristen på de to uger i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i forekommer svær at overholde grundet den meget akutte situation, der var i begyndelsen af Covid-19-pandemien. De flyafgange, der var længere ude i fremtiden, havde luftfartsselskabet dog bedre mulighed for at aflyse mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, hvorfor passageren på disse flyafgange ikke har ret til kompensation. Vedrørende muligheden for ombooking i

forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii-iii kan det konkluderes, at denne mulighed anses som svært begrænset grundet de mange aflysninger. Undtagelsen i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii under den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 anses derfor kun for anvendelig i de situationer, hvor luftfartsselskabet har valgt at aflyse i god tid og mindst to uger før afgangstidspunktet.

I den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020 har luftfartsselskabet kunne tilpasse sig udbud og efterspørgsel og dermed ikke have så mange "akutte" aflysninger som i foråret 2020. Dog kan de skiftende rejserestriktioner føre til, at luftfartsselskabet ikke kan nå at aflyse mindst to uger før efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i. Muligheden for ombooking i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. ii-iii anses desuden som større, men dette vil også afhænge af afgang- og bestemmelsesstedet. Vedrørende undtagelserne i forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, nr. i-iii kan det derfor konkluderes, at den forekommer generelt mere anvendelig i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020.

Den anden undtagelse til passagerens ret til compensation findes i forordningens artikel 5, stk. 3. Her har specialet haft til formål at analysere, hvorvidt Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed. Det kan konkluderes, at svaret herpå er mere kompleks end et simpelt 'ja' eller 'nej'. Det afhænger først og fremmest af den nøjagtige årsag til, at flyafgangen bliver aflyst. Er der for eksempel tale om foranstaltninger fra de offentlige myndigheder i form af flyveforbud og rejserestriktioner, er det af hensyn til besætningens sundhed, er personalet blevet syge, eller skyldes det noget helt fjerde? Derudover kan vurderingen af denne omstændighed også afhænge af, i hvilken periode aflysningen bliver foretaget. Er det under den akutte Covid-19-situation i foråret 2020 eller den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020?

Det kan helt generelt konkluderes, at alle aflysninger som følge af Covid-19 skal opfylde de to kumulative betingelser i forordningens artikel 5, stk. 3, herunder Wallentin-dommens præmis 34. Betingelserne synes fra en umiddelbar betragtning ikke at være svære at opfylde, især hvad angår aflysninger, der skyldes de offentlige myndigheders foranstaltninger. Endvidere forekommer betingelserne nemmere at opfylde vedrørende aflysninger under den akutte Covid-19 situation i foråret 2020. Om de to kumulative betingelser er opfyldt vil dog altid

afhænge af en konkret vurdering. Det kan endvidere konkluderes, at den umiddelbart sværeste betingelse at opfylde forekommer at være betingelsen om, at begivenheden ikke skal være et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Dette gælder især aflysninger i den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020. Om Covid-19 med tiden kan blive et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse må være op til en vurdering hos domstolene. En anden vigtig ting, der kan konkluderes, er, at det er luftfartsselskabet, der har bevisbyrden for, at aflysningen relaterer sig til Covid-19.

Covid-19-pandemien er svær at sammenligne med andre begivenheder, der hidtil er set i luftfartsindustrien, hvorfor det har været svært at udlede noget af retspraksis til brug for vurderingen af, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed. Der har dog kunnet udledes nogle hovedtræk især vedrørende offentlige myndigheders foranstaltninger i forbindelse med lukning af luftrum og start- og landingsbane i *C-12/11 - Denise McDonagh mod Ryanair Ltd* og *C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd*.

Trafikstyrelsen har dog truffet afgørelse i sager, hvor passageren har søgt om kompensation på baggrund af en Covid-19-relateret aflysning. Trafikstyrelsen konkluderede i afgørelserne med sagsnummer TS30400-19425 og TS30400-19261, at Covid-19 er en usædvanlig omstændighed. Dette synes at være deres generelle holdning, men denne vurdering er dog næppe så simpel og ligetil, som Trafikstyrelsen giver udtryk for. Flere juridiske internettjenester anerkender desuden Covid-19 som en usædvanlig omstændighed, hvorfor det kan konkluderes, at problemet angående, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, muligvis ikke er så stort i praksis.

I Kommissionens fortolkningsvejledning 2020 synes listen over eksempler, der kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, at være temmelig bred. Dette giver et indtryk af, at Kommissionen generelt har en mindre streng tilgang til fortolkningen af usædvanlige omstændigheder vedrørende aflysninger relateret til Covid-19. Dette står i modsætning til den ellers strenge fortolkning af begrebet. Kommissionens fortolkningsvejledning 2020 er ikke direkte bindende for EU-Domstolen eller nationale domstole, men den skal betragtes som et stærkt fortolkningsbidrag, idet den synes at være i

overensstemmelse med de allerede fastlagte principper i EU-Domstolens afgørelser, herunder *C-12/11 - Denise McDonagh mod Ryanair Ltd* og *C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd*.

Det kan konkluderes, at det i sidste ende vil være op til domstolene at vurdere, om Covid-19 kan karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, herunder om det gælder alle situationer vedrørende Covid-19, eller om det kun er i bestemte situationer, samt om der er forskel på den akutte Covid-19-situation i foråret 2020, den efterfølgende periode i sommeren/efteråret 2020 og fremtiden. Hvis Covid-19 karakteriseres som en usædvanlig omstændighed, vil passageren ikke have ret til kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c. Det er dog vigtigt at bemærke, at de usædvanlige omstændigheder alene fritager luftfartsselskabet fra at udbetale kompensation til passageren. Passageren har stadig ret til refusion eller omlægning af rejsen samt retten til forplejning og indkvartering.

Litteraturliste

Lovgivning

Forordninger

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) Nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (forordning 1008/2008)

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 (forordning 261/2004 eller forordningen)

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker

Rådets forordning (EØF) Nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber (forordning 2407/92)

Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking (forordning 295/91)

Direktiver

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2015/2302 af 25. november 2015 om pakkerejser og sammensatte rejsearrangementer samt om ændring af forordning (EF) nr. 2006/2004 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/83/EU og om ophævelse af Rådets direktiv 90/314/EØF

Traktater

Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF)

Traktaten om den Europæiske Union (TEU)

Konventioner

Montrealkonventionen

Warszawa-konventionen

Love

LBK nr. 1149 af 13/10/2017: Bekendtgørelse af lov om luftfart

Bekendtgørelser

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

Praksis

EU-Domstolen

C-396/06 - Eivind F. Kramme mod SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S

C-173/07 - Emirates Airlines – Direktion für Deutschland mod Diether Schenkel

De forenede sager C-402/07 - Christopher Sturgeon m.fl. mod Condor Flugdienst GmbH og C-432/07 - Stefan Böck m.fl. mod Air France SA

C-549/07 - Friederike Wallentin-Hermann mod Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA

C-83/10 - Sousa Rodríguez m.fl. mod Air France SA

C-294/10 - Andrejs Eglītis m.fl. mod Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija

C-11/11 - Air France SA mod Heinz-Gerke Folkerts m.fl.

C-12/11 - Denise McDonagh mod Ryanair Ltd

C-139/11 - Joan Cuadrench Moré mod Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV

C-394/14 - Sandy Siewert m.fl. mod Condor Flugdienst GmbH

C-315/15 - Marcela Pešková m.fl. mod Travel Service a.s.

C-302/16 - Bas Jacob Adriaan Krijgsman mod Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV

C-559/16 - Birgit Bossen m.fl. mod Brussels Airlines SA/NV

C-532/17 - Wolfgang Wirth m.fl. mod Thomson Airways Ltd

C-537/17 - Claudia Wegener mod Royal Air Maroc SA

C-159/18 - André Moens mod Ryanair Ltd

C-502/18 - CS m.fl. mod České aerolinie a.s.

Ugeskrift for Retsvæsen

U.2017.2005Ø

U.2017.2809H

Utrykt dom

Københavns Byrets dom af 5. oktober 2015, BS 50S-4699/2014 (bilag 2)

Afgørelser fra Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen

Afgørelse i sagsnummer TS30400-19425 afsagt den 13. august 2020 (bilag 3)

Afgørelse i sagsnummer TS30400-19261 afsagt den 18. september 2020 (bilag 4)

Forslag til afgørelse og meddelelser fra Kommissionen

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, COM(2013)130 (Kommissionens forslag til ændring af forordning 261/2004, 2013)

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", 2016/C 214/04 (Kommissionens fortolkningsvejledning 2016)*

Meddelelse fra Kommissionen: *"Fortolkningsvejledning vedrørende EU's forordninger om passagerrettigheder i lyset af covid-19- krisens udvikling", 2020/C 89 I/01 (Kommissionens fortolkningsvejledning 2020)*

Forslag til afgørelse fra generaladvokat

Forslag til afgørelse fra generaladvokat Eleanor Sharpston fremsat den 27. februar 2007 i Sag C-396/06 - Eivind Kramme mod SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S (C-396/06 - Forslag til afgørelse fra generaladvokat Eleanor Sharpston)

Bøger og tidsskriftsartikler

Broberg, Morten: *"Flypassagerers rettigheder i EU - om luftfartsselskabers forpligtelser over for flypassagerer efter forordning 261/2004"*, Ugeskrift for Retsvæsen, U.2008B.319, 2008
(Broberg, Morten: *"Flypassagerers rettigheder i EU - om luftfartsselskabers forpligtelser over for flypassagerer efter forordning 261/2004"*, U.2008B.319)

Cadain, Aurélia og Rezlan, Chloé: *"Overview of Recent Case-Law and Trends on Regulation (EC) 261/2004, Both from a European and a French Law Perspective"*, Air and Space Law, volume 44, issue 6, 2019 (Cadain, Aurélia og Rezlan, Chloé: *"Overview of Recent Case-Law and Trends on Regulation (EC) 261/2004, Both from a European and a French Law Perspective"*, 2019)

Erotokritou, Chrystel og Grigorieff, Cyril-Igor: *"EU Regulation No 261/2004 on Air Passengers Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances"*, Air and Space Law, volume 45, special issue, 2020 (Erotokritou, Chrystel og Grigorieff, Cyril-Igor: *"EU Regulation No 261/2004 on Air Passengers Rights: The Impact of the COVID-19 on Flight Cancellation and the Concept of Extraordinary Circumstances"*, 2020)

Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *"Juraen på rejsen"*, 1. udgave, Karnov Group, 2019 (Hahn, Jakob og Kristoffersen, Sonny: *"Juraen på rejsen"*, 2019)

Keldsen, Christian: *"Luftfartsselskabers forpligtelser i henhold til Rfo 261/2004"*, Ugeskrift for Retsvæsen, U.2012B.80, 2012 (Keldsen, Christian: *"Luftfartsselskabers forpligtelser i henhold til Rfo 261/2004"*, U.2012B.80)

Mikkelsen, Jakob Dahl: *"Forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3: En analyse af retstilstanden vedrørende usædvanlige omstændigheder"*, Ugeskrift for Retsvæsen, U.2018B.168, 2018
(Mikkelsen, Jakob Dahl: *"Forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3: En analyse af retstilstanden vedrørende usædvanlige omstændigheder"*, U.2018B.168)

Mikkelsen, Jakob Dahl: *"Wet lease, code share og mellemlandinger - en analyse af seneste retspraksis om forordning 261/2004"*, Erhvervsjuridisk Tidsskrift, ET.2020.015, 2020
(Mikkelsen, Jakob Dahl: *"Wet lease, code share og mellemlandinger - en analyse af seneste retspraksis om forordning 261/2004"*, ET.2020.015)

Munk-Hansen, Carsten: *"Retsvidenskabsteori"*, 2. udgave, Jurist og Økonomiforbundets Forlag, 2018 (Munk-Hansen, Carsten: *"Retsvidenskabsteori"*, 2018)

Neergaard, Ulla og Nielsen, Ruth: *"EU-ret"*, 8. udgave, Karnov Group, 2020 (Neergaard, Ulla og Nielsen, Ruth: *"EU-ret"*, 2020)

Nielsen, Anne-Dorte Bruun: *"Rejsejura"*, 1. udgave, Jurist og Økonomiforbundets Forlag, 2019 (Nielsen, Anne-Dorte Bruun: *"Rejsejura"*, 2019)

Sørensen, Karsten Engsig og Danielsen, Jens Hartig: *"EU-Retten"*, 7. reviderede udgave, Jurist og Økonomiforbundets Forlag, 2019 (Sørensen, Karsten Engsig og Danielsen, Jens Hartig: *"EU-Retten"*, 2019)

Tvarnø, Christina D. og Nielsen, Ruth: *"Retskilder og retsteorier"*, 5. reviderede udgave, Jurist og Økonomiforbundets Forlag, 2017 (Tvarnø, Christina D. og Nielsen, Ruth: *"Retskilder og retsteorier"*, 2017)

Øvrige

Airhelp.com: *"Coronavirus og dine flypassagerrettigheder"*, <https://www.airhelp.com/da/coronavirus-og-dine-flypassagerrettigheder/> - besøgt den 18-11-20 (Airhelp.com: *"Coronavirus og dine flypassagerrettigheder"*)

Cain, Patrick: *"Empty skies after 9/11 set the stage for an unlikely climate change experiment"*, <https://globalnews.ca/news/2934513/empty-skies-after-911-set-the-stage-for-an-unlikely-climate-change-experiment/> - publiceret den 12-09-16, besøgt 10-11-20 (Cain, Patrick: *"Empty skies after 9/11 set the stage for an unlikely climate change experiment"*)

Dansk Sygeplejehistorisk Museum: *"Historien om bekæmpelsen af de store epidemier"*, www.dsr.dk/dshm/udstillinger/historien-om-bekaempelsen-af-de-store-epidemier - besøgt den 10-10-20 (Dansk Sygeplejehistorisk Museum: *"Historien om bekæmpelsen af de store epidemier"*)

EUROCONTROL: *"EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020-2024"*, www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024 - publiceret den 04-11-20, besøgt 14-11-20 og 27-11-20 (EUROCONTROL: *"EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020-2024"*)

Flyhjælp.dk: *"Hvad betyder COVID-19 for din rejse?"*, <https://flyhjaelp.dk/sider/hvad-betyder-corona-for-din-rejse#situation%20%235> - besøgt 18-11-20 (Flyhjælp.dk: *"Hvad betyder COVID-19 for din rejse?"*)

Gram, Kasper Duncan: *"Tilbageblik da askeskyen lukkede luftrummet"*, www.dr.dk/nyheder/udland/tilbageblik-da-askeskyen-lukkede-luftrummet - publiceret den 14-04-17, besøgt 10-11-20 (Gram, Kasper Duncan: *"Tilbageblik da askeskyen lukkede luftrummet"*)

Norwegian: *"Norwegian Reward"*, www.norwegian.com/dk/norwegian-reward/ - besøgt den 11-10-20 (Norwegian: *"Norwegian Reward"*)

Prakash, Thomas: *"To vacciner på vej: Her er forskelle og ligheder"*, www.dr.dk/nyheder/indland/vacciner-paa-vej-her-er-forskelle-og-ligheder - publiceret den 20-11-20, besøgt den 27-11-20 (Prakash, Thomas: *"To vacciner på vej: Her er forskelle og ligheder"*)

Rigspolitiet: *"Mink og COVID-19"*, www.coronasmitte.dk/mink - besøgt den 22-11-20 (Rigspolitiet: *"Mink og COVID-19"*)

SAS Group: *"SAS traffic figures - april 2020"*, www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---april-2020/ - publiceret den 08-05-20, besøgt den 07-11-20 (SAS Group: *"SAS traffic figures - april 2020"*)

SAS Group: *"SAS traffic figures - september 2020"*, www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---september-2020/ - publiceret den 07-10-20, besøgt den 07-11-20 (SAS Group: *"SAS traffic figures - september 2020"*)

SAS Group: *"SAS traffic figures - oktober 2020"*, www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2020/sas-traffic-figures---october-2020/ - publiceret den 06-11-20, besøgt den 07-11-20 (SAS Group: *"SAS traffic figures - oktober 2020"*)

Schäfer, Peter m.fl. (DLA Piper): *"COVID-19: Air Passenger Rights"*, <https://denmark.dlapiper.com/da/node/2211> - publiceret den 27-03-20, besøgt den 17-11-20 (Schäfer, Peter m.fl. (DLA Piper): *"COVID-19: Air Passenger Rights"*)

Statens Serum Institut: *"Om covid-19"*, <https://covid19.ssi.dk/om-covid19> - senest redigeret den 11-11-20, besøgt den 22-11-20 (Statens Serum Institut: *"Om covid-19"*)

Statsministeriet: *"Pressemøde om coronavirus I 13.03.20"*, Statsminister Mette Frederiksens indledning, www.regeringen.dk/nyheder/2020/pressemoeede-i-statsministeriet-13032020/ - publiceret den 13-03-20, besøgt den 15-11-20 (Statsministeriet: *"Pressemøde om coronavirus I 13.03.20"*, Statsminister Mette Frederiksens indledning)

Sundhedsstyrelsen: *"Status ved indgang til 5. epidemiuge"*, www.sst.dk/-/media/Udgivelser/2020/Corona/Status-og-strategi/Status_COVID19_femte-uge.ashx?la=da&hash=2889D7E5580B1450EB896A3A1EB69A1E4ADA93F6 - publiceret den 30-03-20, version 3.0 (Sundhedsstyrelsen: *"Status ved indgang til 5. epidemiuge"*, 2020)

Sundhedsstyrelsen: *"Status 15. epidemiuge"*, www.sst.dk/-/media/Udgivelser/2020/Corona/Status-og-strategi/COVID19-statusrapport-15-epidemiuge.ashx?la=da&hash=7A4C413896BD2E2FE0E8AF66A4BFFEBE50D78F32 - publiceret den 09-06-20, version 8.0 (Sundhedsstyrelsen: *"Status 15. epidemiuge"*, 2020)

Søe, Carl-Emil: *"WHO-udsending advarer om tredjebølge i Europa"*, <https://nyheder.tv2.dk/samfund/2020-11-22-who-udsending-advarer-om-tredjeboelge-i-europa> - publiceret den 22-11-20, besøgt den 27-11-20 (Søe, Carl-Emil: *"WHO-udsending advarer om tredjebølge i Europa"*)

The Government of the United Kingdom: *"Travel ban implemented to protect public health following Denmark COVID-19 mink outbreak"*, <https://www.gov.uk/government/news/travel-ban-implemented-to-protect-public-health-following-denmark-covid-19-mink-outbreak> - publiceret den 07-11-20, besøgt 22-11-20 (The Government of the United Kingdom: *"Travel ban implemented to protect public health following Denmark COVID-19 mink outbreak"*)

The International Air Transport Association, www.iata.org - besøgt den 02-12-20 (The International Air Transport Association)

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen: *"Coronavirus/Covid-19's betydning for flypassagerers rettigheder"*, <https://tbst.dk/da/Luftfart/Lister/Nyheder/Nyheder/2020/03/CoronavirusCovid-19s-betydning-for-flypassagerers-rettigheder> - publiceret den 20-03-20, besøgt 17-11-20 og 19-11-20 (Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen: *"Coronavirus/Covid-19's betydning for flypassagerers rettigheder"*)

Transport- og Boligministeriet: *"Transportministeren forbyder flyvninger fra de hårdest coronaramte områder"*, www.trm.dk/nyheder/2020/transportministeren-forbyder-flyvninger-fra-de-haardest-coronaramte-omraader/ - publiceret den 10-03-20, besøgt 15-11-20 (Transport- og Boligministeriet: *"Transportministeren forbyder flyvninger fra de hårdest coronaramte områder"*)

Udenrigsministeriet: *"Danmark åbner grænserne yderligere og lemper rejsevejledningerne"*, www.um.dk/da/nyheder-fra-udenrigsministeriet/newsdisplaypage/?newsid=ae42b703-ecd6-4836-a763-2052e641598f - publiceret den 18-06-20, besøgt 22-11-20 (Udenrigsministeriet: *"Danmark åbner grænserne yderligere og lemper rejsevejledningerne"*)

World Health Organization: *"Coronavirus disease (COVID-19) pandemic"*, www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019 - besøgt den 30-11-20 (World Health Organization: *"Coronavirus disease (COVID-19) pandemic"*)

World Health Organization: *"WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020"*, www.who.int/dg/speeches/detail/who-director-general-s-opening-remarks-at-the-media-briefing-on-covid-19---11-march-2020 - publiceret den 11-03-20, besøgt den 10-10-20 (World Health Organization: *"WHO Director-General's opening remarks at the media briefing on COVID-19 - 11 March 2020"*)

Bilag

Bilag 1: Skærmpoint af antal anslag

Bilag 2: Københavns Byrets dom af 5. oktober 2015, BS 50S-4699/2014

Bilag 3: Trafikstyrelsens afgørelse i sagsnummer TS30400-19425 afsagt den 13. august 2020

Bilag 4: Trafikstyrelsens afgørelse i sagsnummer TS30400-19261 afsagt den 18. september 2020

Bilag 5: Mail fra Trafikstyrelsen vedrørende aktindsigt