

Flypassagerers ret til kompensation i forbindelse med usædvanlige omstændigheder

En analyse af EU Forordning 261/2004 med fokus på begrebet usædvanlige omstændigheder.

Rasmus Heby

Studienummer: 2013-6121

Vejleder: Marie Jull Sørensen

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1 – Indledning og problemformulering	3
Kapitel 2 – Abstract	5
Kapitel 3 – Afgrænsning	6
Kapitel 4 – Metode og retskilder	7
Kapitel 4.1 - Metode	7
Kapitel 4.2 - Retskilder	7
Kapitel 5 – Kontekst	8
Kapitel 5.1 – Forordningens historiske udvikling	8
Kapitel 5.2.1 – Udvikling af kompensationsregler	9
Kapitel 6 – Analyse af Forordning 261/2004 Artikel 5, stk. 3	10
Kapitel 6.1 – Forarbejder og betragtninger	10
Kapitel 6.1.1 – Forarbejde	10
Kapitel 6.1.2 – Betragtninger	12
Kapitel 6.2 – Elementer i artikel 5, stk. 3	13
Kapitel 6.2.1 – Aflysning eller forsinkelse	14
Kapitel 6.2.2 – Iværksættelse af forholdsregler	19
Kapitel 6.3 – Usædvanlig Omstændighed	21
Kapitel 6.3.1 – Sammenligning med andre EU lande	21
Kapitel 6.3.2 – Tekniske fejl	22
Kapitel 6.3.3 – Vejrforhold og kollisioner	29
Kapitel 6.3.4 – Strejker	32
Kapitel 7 – Diskussion	34
Kapitel 7.1 – Anvendelse i praksis	34
Kapitel 8 – Konklusion	36
Kapitel 9 – Kilder og litteraturliste	38
Kapitel 10 – Bilag	39

Kapitel 1 – Indledning og problemformulering

I takt med verdens udvikling er antallet af flypassagerer støt stigende. Ifølge data fra Eurostat er mængden af årlige rejsende i EU steget fra 800 millioner til 1.1 milliard på 10 år fra 2008 til 2018.¹ På blot 10 år er mængden af flypassagerer som har haft en afgang eller ankomst indenfor EU altså steget med næsten 38 %.

Med denne mængde af luftbefordring og mængden af luftfartselskaber på markedet, som alle konkurrerer om forbrugernes penge, er der et stort behov for omfattende forbrugerbeskyttelse på området.

Allerede i 1991 blev der af Det Europæiske Råd udarbejdet en forordning, der skulle tilsikre en minimumbeskyttelse for forbrugerne. Dette skete med 'Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking'.

Denne forordning blev i 2004 ophævet og erstattet af en mere omfattende forordning, der udover at fastlægge kompensation i forbindelse med overbooking, nu også dækker områder som aflysning og lange forsinkelser.

Forordningens fulde titel er '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. 295/91'², men vil i resten af specialet blive omtalt som 'Forordning 261/2004' eller 'forordningen'.

Forordning 261/2004 artikel 1 fastlægger hvilke områder, hvorpå en luftfartspassager opnår de i forordningens opstillede minimumrettigheder: a) Boardingafvisning mod passagerens vilje, b) Aflysning af flyafgange, c) Forsinkelser af flyafgange. Yderligere fremgår det af artikel 10, stk. 2 at en passager er beskyttet i mod ufrivillige op og nedgraderinger.

De opnåede rettigheder er blandt andre retten til kompensation som fastlagt i Forordning 261/2004 artikel 4, stk. 3 i forbindelse med boardingafvisning og artikel 5, stk. 1, litra c i forbindelse med aflysninger.

Forordningen i sig selv fastlægger ikke krav på kompensation i forbindelse med forsinkelser, men i EU Domstolenes forenede sager C-402/07 og C-432/07 præmis 61 har domstolene fastslået, at passagerer på forsinkede flyafgange kan påberåbe sig kompensationsretten i artikel 7 i Forordning 261/2004 når de lider et tab af tid på 3 timer eller mere.

Hovedreglen er således at Flypassagerer har ret til kompensation i forbindelse med aflysninger, forsinkelser og boardingafvisninger. Forordning 261/2004 artikel 5, stk. 3 fastlægger dog en undtagelse til denne hovedregel: *'Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldes usædvanlige*

¹ <https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00012&> (data hentet 25/05 – 2020)

² <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1590402618419&uri=CELEX:32004R0261>

*omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet*³

Det fremgår ikke direkte af forordningsbestemmelsen, hvad begrebet 'usædvanlige omstændigheder' dækker over, men i forordningens betragtning 14 er der opstillet en række eksempler; *'politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift'*.

Forordningen fastlægger således at et luftfartsselskab kan blive fritaget fra kompensationsretten når der er tale om en usædvanlig omstændighed og selvom forordningen opstiller en række situationer, hvor der kan være tale om en sådan situation, er det ikke klart, hvad der egentlig skal til for at et flyselskab kan undgå at skulle betale kompensation og hvordan begrebet 'usædvanlig omstændighed' skal forstås.

Specialets problemformulering skal på denne baggrund formuleres på følgende måde:

Hvilke betingelser skal være gældende for at et luftfartsselskab kan undgå, at udbetale kompensation og hvordan skal begrebet 'usædvanlig omstændighed' forstås efter reglerne i EU Forordning 261/2004 artikel 5, stk. 3.

³ Forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3.

Kapitel 2 – Abstract

The aim of this thesis was to examine the conditions in which an operating air carrier doesn't have to pay compensation in case of cancellations due to extraordinary circumstances as stated in EU-Regulation 261/2004, article 5, 3 and to interpret the term 'extraordinary circumstance'.

This was done through analyzing case law from the European Court of Justice as well as studying the preparatory acts of the Regulation.

Article 5, 1, C of Regulation 261/2004 states that in case of cancellations, any affected passengers have the right to compensation from the operating air carrier.

This has later been expanded to also cover passengers affected by long delays as stated in the joined cases of C-402/07 and C-432/07 - *Sturgeon v. Air France*.

In article 5, 3 it is stated that an operating air carrier isn't obliged to pay compensation if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken.

As article 5, 3 are an exemption to this principle the European Court has applied a strict interpretation of the concept of 'extraordinary circumstance'.

In the case of C-549/07 - *Wallentin-Hermann*, the European Court came to the conclusion that only circumstances that stems from events which, by their nature or origin, are not inherent in the normal exercise of the activity of the air carrier and is beyond its actual control can be considered to be extraordinary.

Furthermore, in the same case, the European Court stated that the operating air carrier must establish that, even if it had deployed all its resources in terms of staff or equipment and the financial means at its disposal, it would clearly not have been able to prevent the extraordinary circumstances from leading to the cancellation of the flight.

In the case of C-294/10 – *Eglitis and Ratnieks*, it was concluded that an air carrier must at least organize its resources in good time to provide for some reserve time, so as to be able to operate the affected flight once the extraordinary circumstances have come to an end.

In case C-315/15 – *Peska/Peskova* it was concluded that the 'reasonable measures' which an air carrier must take in order to prevent an extraordinary circumstance from leading to a cancellation or a long delay had to be measures that could actually be taken by that air carrier, in particular at the technical and administrative levels, and that the air carrier has shown that those measures were actually taken.

So in conclusion it can be stated that in order for an event to be classified as an extraordinary circumstance, it has to be outside of an air carrier's normal exercise of activity and also beyond its actual control.

At the same time the air carrier must take reasonable measures to prevent such an extraordinary circumstance from leading to a cancellation or long delay.

Kapitel 3 – Afgrænsning

For at begrænse området der arbejdes med er det nødvendigt at lave en afgrænsning af, hvilke områder der bliver undersøgt og hvilke kilder der bliver anvendt til dette.

Formålet med problemformuleringen er at udarbejde en analyse af flypassagerforordningens artikel 5, stk. 3. Derfor vil der blive anvendt materiale som kan være med til at skabe et visende billede af det pågældende retsområde heriblandt domme, artikler og juridisk litteratur.

Når der snakkes om flypassagerers rettigheder kan det give mening, at indbringe Montrealkonventionen, men da konventionen omhandler flyselskabers ansvar for skade på passagerer og deres bagage under internationale flyrejser findes den ikke hensigtsmæssig at benytte i dette speciale.

Der afgrænses fra brugen af national retspraksis. Da præjudicielle afgørelser fra EU-domstolen er bindende for de enkelte medlemsstater har denne retspraksis en betydelig præjudikatværdi.⁴ Det findes således ikke hensigtsmæssigt at inddrage betydelige mængder dansk retspraksis da disse domme blot vil illustrere, at de nationale domstole efterlever afgørelser fra EU-domme og ikke i sig selv er med til at belyse forordningens retsregler i synderlig grad.

Det vil derfor primært være domme fra EU-domstolen som vil blive anvendt til at belyse retsområdet.

Som en del af en EU-sag kan Domstolen benytte sig af en udtalelse fra generaladvokaten, som udarbejder et forslag til afgørelsen. Disse udtalelser er dog ikke bindende for Domstolen og retskildeværdien af dem er blevet kaldt tvivlsom.⁵

Derfor afgrænses der fra brugen af generaladvokatens udtalelser.

Forordningen giver ret til kompensation i tilfælde af aflysninger og boardingafvisning mens retten til kompensation i forbindelse med forsinkelser er fastlagt ved dom.⁶

Reglerne om kompensation i forbindelse med boardingafvisninger ligger dog uden for formålet med problemformuleringen da forordningen artikel 5 stk. 3 fokuserer på aflysninger, hvorfor der ikke vil sættes yderligere fokus på dette område.

Formålet med specialet er at belyse begrebet 'usædvanlige omstændigheder' og der vil derfor blive inddraget domme omhandlende forskellige situationer, som ifølge forordningens betragtning 14 kan anses som en sådan omstændighed, men der udelukkes ikke fra at behandle situationer som ikke nævnes i denne betragtning da listen ikke er udtømmende.

Der bliver derfor afgrænset fra at gå i dybden med enkelte specifikke omstændigheder for at skabe så bred en forståelse for det anvendte begreb som muligt.

⁴ Evald, Jens: "Juridisk teori, metode og videnskab" 1. udgave, 2. oplag, 2016, s. 126.

⁵ Nielsen, Ruth og Tvarnø, Christina D: "Retskilder & Retsteorier", 3. reviderede udgave, 1. oplag, 2011, s. 181.

⁶ Forenede sager C-402/07 og C-432/07 - Sturgeon m.fl., præmis 61.

Dette speciale blev påbegyndt i foråret 2020 før Covid-19 pandemien ramte verdenen og er således blevet planlagt og struktureret ud fra det materiale og de domme, som var tilgængelige på daværende tidspunkt.

Der vil derfor ikke blive gået i dybden med domme relateret til aflysninger og forsinkelser, der skyldtes Covid-19. Endvidere må det antages, at domme relateret til dette ikke har meget værdi for specialet, da der ikke kan være nogen tvivl om, at en verdensomspændende pandemi må anses som en usædvanlig omstændighed.

Kapitel 4 – Metode og retskilder

Kapitel 4.1 - Metode

For at besvare problemformuleringen i dette speciale vil den retsdogmatiske metode blive anvendt. Retsdogmatik er en del af retsvidenskaben, som i sig selv er '*videnskab, der beskæftiger sig med retlige fænomener*'.⁷

Indenfor retsvidenskabsteori er retsdogmatikken den mest betydningsfulde da dennes formål er at analysere, beskrive og klarlægge den gældende ret.

Retsdogmatisk metode, som er det teoretiske aspekt og bruges til at analysere og beskrive retsområdet, er tæt forbundet med den juridiske metode, som i praksis anvendes til løsningen af konkrete retlige problemer.

Den juridiske metode omhandler læren om valg af de nødvendige retskilder og fortolkning, for at finde frem til den korrekte løsning af den retlige situation.

Når retskilderne gennemgås i dette speciale vil der som udgangspunkt blive anvendt en ordlydsfortolkning. Dette indebærer, at der kigges på den helt almindelige sproglige forståelse af den pågældende regel.

Ved brug af den retsdogmatiske metode er det derfor nødvendigt, at anvende den samme fortolkning af de valgte retskilder i dette speciale, som der ville blive anvendt i det praktiske.

Gennem den juridiske metode skal der findes de retskilder, som i dette speciale skal analyseres for at klarlægge problemformuleringen.

Kapitel 4.2 - Retskilder

Hovedreglen er at loven er den primære retskilde og det er således her vi tager vores udgangspunkt. Specialets problemformulering udspringer fra en specifik lovtekst, EU forordning 261/2004.

En EU forordning er automatisk bindende for alle medlemsstater jf. Traktaten om den Europæiske Unions Funktionsmåde (TEUF) artikel 288. og den er derfor egnet som brug af retskilde på lige fod

⁷ Munk-Hansen, Carsten, "Retsvidenskabsteori", 1. udgave, 1. oplag, 2014, s. 85.

med de nationale lovtekster. Endvidere er De Danske Domstole således forpligtiget til at efterleve forordningens bestemmelser i deres afgørelser.

Der vil i specialet også blive anvendt de tilgængelige betragtninger til forordningen. Betragtningerne er i sig selv ikke en bindende retskilde og kan således blot benyttes til bedre fortolkning af selve lovteksten. Endvidere kan de være med til at belyse de oprindelige intentioner bag lovgivningen og da de inkluderes først i forordningen tillægges de dog en vis retskildemæssig værdi.

De domme, som anvendes er blevet fundet efter en metodisk gennemgang af det tilgængelige materiale og udvalgt da de fremstår som de mest relevante og vigtige domme på området. Efter gennemlæsning af både retskilder og artikler fremgår de udvalgte domme ofte når der henvises til dette område. Endvidere kan der, baseret på mængden af krydshenvisninger til de andre domme, lægges til grund at disse afgørelser benyttes når EU-Domstolen skal træffe nye afgørelser på dette retsområde.

Disse afgørelser tillægges derfor høj præjudikatværdi og anvendelsen af dem til analyse er det bedste udgangspunkt for at klarlægge retsområdet.

For bedst muligt at beskrive forordningens anvendelse og formål i kapitel 5 vil der blive inddraget meddelelser fra kommissionen, men da disse ikke er en bindende kilde og udelukkende består af retningslinjer til fortolkning af forordningen vil de blot blive benyttet som et fortolkningsredskab.

Kapitel 5 – Kontekst

I dette kapitel vil konteksten til specialet blive gennemgået heriblandt baggrunden for Forordning 261/2004; Dens historiske udvikling med fokus på kompensationsreglerne, formålet med den samt hvordan den anvendes i praksis.

Der vil også her gås mere i dybden med reglerne om kompensation samt forordningens artikel 5, stk. 3, der udgør hovedgrundlaget for specialet.

Kapitel 5.1 – Forordningens historiske udvikling

I daglig tale bliver den anvendte forordning omtalt som 'Fly forordningen', men den fulde titel er: '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'.

Forordningen blev indført den 11. februar 2004, men trådte først i kraft den 17. februar 2005 jf. forordningens artikel 19 og ophævede på samme tid den tidligere forordning 295/91.⁸

Den oprindelige forordning omfattede udelukkende kompensation for ruteflypassagerer, der blev afvist på grund af overbookning og gav derfor ikke beskyttelse for andre typer af passagerer eller situationer.

⁸ Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning.

I 1998 konkluderede EU-Kommissionen, at det var nødvendigt at foretage en ændring til den eksisterende forordning for at udvide og tydeliggøre bestemmelserne i forordningen.⁹ Baggrunden for denne konklusion var at erfaringerne med anvendelsen af forordning 295/91 viste, at der burde sikres en bedre beskyttelse af passagerernes rettigheder.

De vigtigste elementer som Kommissionen mente krævede ændringer:

- Forordningen bør ikke længere begrænses til kun rutefly og bør udvides til også at omfatte ikke-planmæssige flyvninger.
- Bedre informering af ret til kompensation, hvis de afvises, til passagererne.
- Kompensationstærsklerne forhøjes i henhold til inflation.

Dette forslag om ændring af forordning 295/91 blev dog ikke vedtaget grundet uenighed vedrørende forordningens anvendelse på Gibraltar Lufthavn da der i Spanien var uenigheder om suverænitæt over det territorium, hvor lufthavnen er beliggende.

Det blev derfor besluttet i 2000 at trække forslaget fra 1998 tilbage og erstatte det med et stærkere forslag til en ny forordning i stedet for en ændring til forordning 295/91.

EU-Kommissionen forelagde den 21. december 2001 det første forslag til en ny forordning som havde til sigte at udvide forbrugerbeskyttelsen indenfor lufttransport.¹⁰

Hvis man sammenligner det første forslag til forordningen med det endelige resultat kan det ses at de overordnet er meget ens dog med enkelte væsentlige adskillelser herunder kompensation.

Kapitel 5.2.1 – Udvikling af kompensationsregler

I det oprindelige forslag ses der i artikel 7, stk. 1 at udgangspunktet for kompensation udelukkende er ved boardingafvisning og at beløbene er hhv. 750 EUR for flyvninger under 3.500km og 1.500 EUR for flyvninger over 3.500km.

I den gældende forordning er beløbene blevet ændret til hhv. 250 EUR for flyvninger under 1.500km, 400 EUR for flyvninger indenfor EU fællesskabet på mere end 1.500km samt alle andre flyvninger mellem 1.500km og 3.500 km og 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder under de første 2 punkter.

⁹ Forslag til Rådets forordning (EF) om ændring af forordning (EØF) nr. 295/91 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbooking.

¹⁰ Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser (2002/C 103 E/17), KOM(2001) 784 endelig udg. — 2001/0305(COD).

Der er altså sket en stor ændring i, hvor stort et beløb der gives i kompensation samt ændring i hvor lang en flyvning skal være før kompensationsretten indtræder. Baggrunden for denne ændring skal findes i ændringsforslag 23 i Europa-Parlamentets betænkning af 12. september 2002.¹¹

Heri skrives der: *"Et overdrevent højt kompensationsniveau kunne give anledning til en forhøjelse af billetpriserne og dermed paradoksalt nok få negative konsekvenser for passagererne."* og det foreslås derefter at inddеле flyvninger i kategorierne korte, mellemlange og lange da dette i bedre grad afspejler virkeligheden. Det foreslås også at justere kompensationsniveauerne til hhv. 200 EUR for flyvninger under 1.000km, 400 EUR for flyvninger mellem 1.000km og 3.500km og 650 EUR for flyvninger over 3.500km.

Beløbene i dette ændringsforslag er ikke helt de samme som i den gældende udgave af forordningen, men det vurderes unødvendigt, at skulle gennemgå flere betænkninger og ændringsforslag for at fastlægge præcist, hvornår de nuværende beløb blev fastlagt.

I forslaget fra 21. december 2001 står der i artikel 7, stk. 1: *"Ved boardingafvisning modtager passageren kompensation som følger:"* mens der i den gældende forordnings artikel 7, stk. 1 står: *"Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:"*

I forslaget er der således kun fokus på kompensation ved boardingafvisning ligesom i Forordning 295/91 mens den gældende udgave har udvidet bestemmelsen, så den også omfatter andre situationer som aflysninger. Det skal her bemærkes at hverken forslaget til forordning 261/2004 eller selve forordningen nævner kompensation i tilfælde af forsinkelser, men at denne ret siden da er blevet fastlagt ved dom.¹²

Kapitel 6 – Analyse af Forordning 261/2004 Artikel 5, stk. 3

Kapitel 6.1 – Forarbejder og betragtninger

Før der dykkes dybere ned i selve lovteksten vil der blive kigget på det materiale som går forud for artikel 5, heriblandt forarbejderne samt forordningens betragtninger.

Det er her vi finder de oprindelige tanker, idéer og forhåbninger som Kommissionen havde med denne forordning og hvad den skulle opnå.

Kapitel 6.1.1 – Forarbejde

Som beskrevet i kapitel 5.1 blev det oprindelige forslag til en ændring af den eksisterende forordning henkastet i 1998 og siden erstattet af et forslag til en helt ny forordning i 2001.

Når man kigger på ændringsforslaget fra 1998 findes der ingen afsnit eller betragtninger, som nævner noget om 'usædvanlige omstændigheder' eller om et luftfartsselskabs mulighed for, at

¹¹ Betænkning om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser - Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme (2001/0305(COD))

¹² Forenede sager C-402/07 og C-432/07 - Sturgeon m.fl., præmis 61.

undgå udbetaling af kompensation i visse situationer.

Det var altså på dette tidspunkt endnu ikke et område som Kommissionen havde til hensigt, at regulere.

Det var først med forslaget til den nye forordning i 2001, at man begyndte at kigge på dette område. I forslagets betragtning 7 står der "*Problemer og ulejlighed for passagererne på grund af aflysning bør også nedsættes, undtagen når aflysning forekommer under usædvanlige omstændigheder, som ikke er luftfartsselskabets eller dets kontraherende agents ansvar.*" mens der i forslagets artikel 10 om aflysninger står følgende: "*Hvis fly aflyses, gælder følgende bestemmelser, undtagen hvis luftfartsselskabet eller rejseoperatøren kan bevise, at det udelukkende skyldtes usædvanlige omstændigheder, som overstiger luftfartsselskabets eller dets kontraherende agents ansvar.*"¹³

Det er i disse afsnit, at vi første gang støder på begrebet 'usædvanlige omstændigheder', men udover 'som overstiger luftfartsselskabet eller dets kontraherende agents ansvar' findes der ingen forklaring på, hvordan dette begreb skal fortolkes. Det skal blot overstige deres ansvar, hvilket er en meget bred og uoverskuelig fortolkning, der uden tvivl ville have givet anledning til en del komplikationer i praksis.

I 2002 blev dette forslag henvist til følgende udvalg: Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme; Udvalget om Retlige Anliggender og det Indre Marked; Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik.

Udvalget om Retlige Anliggender og det Indre Marked vedtog ikke, at afgive en udtalelse mens udtalelser og ændringsforslag fra de resterende udvalg fremgår af Betænkning A5-0298/2002.

Kigges der på udtalelsen fra Udvalget om Regionalpolitik, Transport og Turisme findes der allerede i Ændringsforslag 1 en tilpasning, som lyder følgende: "*... undtagen når aflysning forekommer på grund af force majeure...*". I begrundelsen herfor skriver de, at det virker formålstjenligt at anvende det samme begreb som i de tidligere direktiver og mener således, at 'force majeure' er bedre anvendt end 'usædvanlig omstændighed'.

I Den Danske Ordbog under 'force majeure' fremstår betydningen som "*uforudsigelig, udefra kommende begivenhed*" og nævner eksempler som krigsudbrud og naturkatastrofer og adskiller sig derfor ikke væsentligt fra 'usædvanlig begivenhed'.

I udtalelsens Ændringsforslag 8, som ville være et nyt afsnit i forordningen, findes der en præcisering af begrebet 'force majeure', hvor der bl.a. bliver opstillet en række eksempler som; *politisk ustabilitet, ekstreme vejrforhold, utilstrækkelig sikkerhed, uventede sikkerhedssvigt og langvarige strejker inden for de væsentlige tjenesteydelsesområder.*¹⁴

Udover enkelte sproglige ændringer er det overordnet set den samme liste som fremgår af den gældende forordnings betragtning 14.

¹³ Forslag til Europa-Parlamentets og rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser, artikel 10.

¹⁴ Betænkning A5-0298/2002, side 8/41, Ændringsforslag 8 "artikel 2, litra h a".

I ændringsforslag 2 fra Udvalget om Miljø- og Sundhedsanliggender og Forbrugerpolitik fremgår deres fortolkning af, hvordan undtagelser fra forordningen skal lyde: "*... usædvanlige og uforudsigelige omstændigheder, der ligger uden for luftfartsselskabets kontrol...*"¹⁵ og anvender efterfølgende nogenlunde den samme liste af eksempler som i den gældende forordnings betragtning 14.

Det er altså tydeligt, at se de elementer, der har været med til at forme dette område i den gældende forordning, men samtidigt muligt, at se der er blevet anvendt en strengere fortolkning end der blev lagt op til i udvalgenes udtalelser.

I Ændringsforslag 8, som også blev nævnt ovenfor, står der endvidere "*... hvis følger det ikke ville have været muligt at undgå trods anvendelse af de påbudte forholdsregler.*" mens der i den gældende forordning gøres brug af "*... som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.*"

Man gik fra, at et luftfartselskab blot skulle have anvendt de påbudte forholdsregler til, at de skal anvende *alle* forholdsregler også selvom disse måtte lægge udover, hvad de måtte være blevet pålagt ved lov.

Dette ses også i praksis f.eks. i EU-domstolens sag C-549/07, Friderikke Wallentin-Hermann mod Alitalia – Linee Aeree Italiane ApS, hvor det fremgår i præjudicielle spørgsmål 3, om et luftfartsselskab har truffet 'alle forholdsregler der med rimelighed kunne træffes', såfremt at det har foretaget den vedligeholdelse af luftfartøjet, der kræves i henhold til loven.

Dette besvarede Domstolen i præmis 43 med, at "*... den omstændighed, at et luftfartsselskab har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse af luftfartøjer, ikke i sig selv er tilstrækkeligt...*"¹⁶. Hvilket betød, at selskabet i denne sag ikke blev fritaget for pligten til at udbetale kompensation efter artikel 5, stk. 3.

Hvis der var blevet anvendt den ovennævnte formulering som anført i Ændringsforslag 8, så ville denne sag kunne have haft et andet udfald da det pågældende selskab netop havde fulgt de regler for vedligeholdelse som, der var blevet påbudt ved lov.

Kapitel 6.1.2 – Betragtninger

I overstående afsnit blev der kigget på forarbejderne og deres udvikling, som ledte til den endelige forordning som vi kender i dag. I betragtningerne finder vi de synspunkter og holdninger som forordningen er bygget på.

Når det kommer til usædvanlige omstændigheder, så er det 14. betragtning, der er relevant, at kigge på.

Betragtning 14 er der, hvor en række eksempler på usædvanlige omstændigheder bliver listet. Der bliver nævnt; Politisk ustabilitet, vejrforhold, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller

¹⁵ Betænkning A5-0298/2002, side 29/41, Ændringsforslag 2 "artikel 2, litra h a".

¹⁶ C-549/07 - Wallentin-Hermann, præmis 43, 1 pkt.

strejker. Det er dog meget vigtigt, at pointere, at bare fordi sådan en situation opstår, betyder det ikke automatisk, at et luftfartsselskab kan undgå at udbetale kompensation.

Listen er endvidere ikke udtømmende, så der kan også opstå situationer, der ikke fremgår af betragtning 14, der vil kunne blive vurderet som en usædvanlig omstændighed.

Betragtning 14 skal derfor udelukkende ses som et udgangspunkt og et hjælpeværktøj frem for det endelige redskab til at foretage vurderingen.

Kapitel 6.2 – Elementer i artikel 5, stk. 3

Forordningens artikel 5, stk. 3 har følgende ordlyd: *”Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, 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.”*

Når den læses i gennem er der flere elementer, som skal være opfyldt før et luftfartsselskab kan slippe for at skulle udbetale kompensation i forbindelse med en aflysning.

1. 'hvis det kan godtgøre'.
2. 'aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder'.
3. 'som ikke kunne have været undgået selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet'.

For at kunne besvare problemformuleringen er det altså nødvendigt, at analysere disse elementer enkeltvis for, at se på hvordan de hver i sær påvirker den samlede betydning.

Jeg vil først overordnet beskrive de enkelte punkter og derefter fremhæve nogle domme som er med til, at belyse betydningen samt hvordan EU-Domstolen fortolker dem.

Punkt 1 – 'Hvis det kan godtgøre'.

Anvendelsen af denne del i forordningen fastlægger, at det er det pågældende luftfartsselskab som skal kunne dokumentere og bevise, at en aflysning skyldes usædvanlige omstændigheder. Derved undgår man situationer, hvor et luftfartsselskab påberåber sig 'usædvanlig omstændighed' og derefter lader bevisbyrden for, at det *ikke* er falde over på de berørte passagerer, altså det begreb, der kaldes for Omvendt Bevisbyrde.

Der vil ikke blive gået yderligere i detaljer med dette element da der ikke findes noget retspraksis, hvor dette har været en omstændighed.

Punkt 2 – 'aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder'.

Dette er det klart vigtigste punkt i vurderingen og fastslår helt klart, at årsagen for aflysningen skal være omstændigheder, der er usædvanlige og altså ikke forhold, som et luftfartsselskab normalt oplever i forbindelse med afviklingen af en flyrejse.

Punkt 3 – 'som ikke kunne have været undgået selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet'.

Dette punkt fastlægger, at selv hvis en usædvanlig omstændighed opstår, så skal det være til sådan en grad, at selskabet ikke kunne have forhindret det selv, hvis de havde gjort alt hvad de, indenfor rimelighedens rammer, havde af muligheder.

Kapitel 6.2.1 – Aflysning eller forsinkelse

Som nævnt ovenfor i 'Punkt 2' fremgår det af forordningen, at det er aflysninger, som kan føre til kompensation og at det derfor også kun er aflysninger der kan være påvirket af usædvanlige omstændigheder.

Gennem retspraksis er der dog blevet opbygget en præcedens for at sidestille forsinkelser med aflysninger og i dette afsnit vil grundlaget for denne udvikling blive præsenteret da det har en stor betydning for den generelle retspraksis på området.

Forenede sager C-402/07 – Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH og C-432/07 – Böck og Lepuschitz v. Air France SA.

Da der er tale om to sager med lignende omstændigheder og lignende præjudicielle spørgsmål valgte Domstolens præsident ved kendelse af 19. oktober 2007, at forene sagerne C-402/07 og C-432/07 med henblik på fælles behandling, forhandling og dom.

Indledningsvist vil omstændighederne i de to sager blive præsenteret hver for sig og derefter behandlet sammen.

C-402/07:

Sagen omhandler en situation, hvor Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon og Alana Sturgeon (Herefter 'Familien Sturgeon') skulle flyve med Condor Flugdienst GmbH (Herefter 'Condor') fra Frankfurt i Tyskland til Toronto i Canada og retur.

Returflyvningen skulle ske den 9. juli 2005 kl. 16.20, men efter check-in blev familien Sturgeon og resten af passagerne oplyst om, at flyet var aflyst, hvorefter de fik deres bagage udleveret og transporteret til hotel for, at tilbringe natten.

Den følgende dag blev familien Sturgeon checket in ved skranken for et andet luftfartsselskab med andre sæder end på den oprindelige booking dog med samme flynummer som det oprindelige. Flyet landede i Frankfurt 25 timer efter den oprindelige planlagte ankomst.

Familien Sturgeon var af den opfattelse, at flyafgangen var aflyst grundet disse omstændigheder og indledte søgsmål dels for kompensation på 600 EUR pr. person og dels om erstatning.

Condor påstod dog, at den omhandlende afgang ikke var aflyst, men blot forsinket og påberåbte sig endvidere usædvanlig omstændighed som en ansvarsfrigørende grund da en orkan i det caribiske

hav havde forhindret flyvningen. Under selve retssagen blev årsagen dog ændret til tekniske defekter og sygdom blandt besætningen.

Både byretten og landsretten nåede frem til, at der var tale om en forsinkelse og tog derfor ikke familien Sturgeon's påstand om kompensation til følge.

I den efterfølgende anke blev det besluttet, at udsætte sagen og forelægge EU-domstolen de præjudicielle spørgsmål.

C-432/07:

Sagen omhandler en situation, hvor Stefan Böck og Cornelia Lepuschitz (Herefter 'Böck og Lepuschitz') skulle flyve med Air France SA (Herefter 'Air France') fra Wien i Østrig til Mexico City i Mexico via Paris i Frankrig og retur med Air France.

Returflyvningen skulle ske den 7. marts 2005 kl. 21.30, men under check-in og før denne var gennemført blev Böck og Lepuschitz underrettet om, at flyafgangen var aflyst grundet en ændring af den planlagte flyvning mellem Mexico og Paris. Årsagen til ændringen var teknisk fejl på flyet samt overholdelse af flypersonalet's lovpligtige hviletid.

Böck og Lepuschitz fik et tilbud fra Air France om en flyafgang med Continental Airlines med afgang den følgende dag, hvilket de accepterede for at nå hurtigere frem. De skulle først annullere deres billetter før de kunne få udstedt til den nye flyvning.

Böck og Lepuschitz ankom til Wien 22 timer senere end det planlagte ankomsttidspunkt og de indgav derfor et søgsmål mod Air France med påstand om 600 EUR pr. person som kompensation med den begrundelse, at deres flyafgang var blevet aflyst.

Air France blev dog frifundet da retten mente, der havde været tale om en forsinkelse og ikke en aflysning, hvilket blev anket til landsretten. Sagen blev her udsat for at forelægge EU-Domstolen de præjudicielle spørgsmål.

De præjudicielle spørgsmål:

Sagsøgerne (familien Sturgeon, Böck og Lepuschitz) har nedlagt påstand om, at flyselskaberne Condor og Air France skal udbetale den fastsatte kompensation i forordningens artikel 7 da de oplevede forsinkelser på hhv. 25 og 22 timer. Condor og Air France har gjort gældende, at sagsøgerne ikke har ret til kompensation da forordningen udelukkende fastsætter ret til kompensation ved aflysninger. Condor og Air France gør endvidere gældende, at forsinkelserne skyldtes tekniske fejl som er omfattet af begrebet usædvanlige omstændigheder, hvilket fritager dem fra kompensationspligten.

EU-Domstolen har fortolket omstændighederne således, at der ønskes svar på følgende spørgsmål:

- *"Om en forsinkelse af en flyafgang skal anses for en aflysning af flyafgang som omhandlet i artikel 2, litra I), og artikel 5 i forordning nr. 261/2004, når der er tale om en lang forsinkelse"*
- *"Om artikel 5, 6 og 7 i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til*

anvendelsen af kompensationsretten i forordningens artikel 7, og

- *"Om en teknisk fejl ved et luftfartøj henhører under begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004."*¹⁷

Præjudicielle spørgsmål 1:

Det første præjudicielle spørgsmål omhandler om en forsinkelse af betydelig længde kan anses for en aflysning.

Retten bemærker, at der i forordning 261/2004 ikke findes en decideret definition af 'forsinkelse', men at det følger af artikel 6, at der kigges på det planlagte afgangstidspunkt.

De fastlægger derfor i præmis 32, at en flyafgang er forsinket, hvis den gennemføres i overensstemmelse med den oprindelige planlægning og hvis det faktiske afgangstidspunkt er forsinket i forhold til det planlagte afgangstidspunkt.¹⁸

Selvom det ikke har den store betydning i disse to sager da forsinkelserne er på hhv. 25 og 22 timer, og dermed ligger langt over de grænser for forsinkelse fastlagt i forordningens artikel 6, som har en øvre grænse på 4 timer, så kan det være relevant at kigge kort på begrebet "ankomsttidspunkt", der normalt er nødvendigt for at bestemme forsinkelsens varighed.

I sag C-452/13 – Germanwings GmbH v. Ronny Henning skulle Domstolen tage stilling til dette begreb da sagen kunne få helt forskelligt udfald ud fra, hvordan begrebet 'ankomsttidspunkt' skulle fortolkes.

Domstolen konkluderede, at begrebet 'ankomsttidspunkt' *"skal fortolkes således ... Er det tidspunkt, hvor mindst én af flyets døre åbnes, forudsat at passagerne på dette tidspunkt har lov til at forlade flyet."*¹⁹

Ud fra det oplyste kan der derfor opstilles et forsøg på en konkret definition af begrebet 'forsinkelse', der lyder: "En flyafgangs forsinkelse er den mængde tid, der går udover den planlagte afgang og indtil flyet holder stille og hvor mindst én af flyets døre åbnes, forudsat at passagerne på dette tidspunkt har lov til at forlade flyet".

Domstolen går herefter ind og fastlægger forskellen mellem en aflysning og en lang forsinkelse. I præmis 33 fastlægger de, at det er to helt forskellige kategorier af flyvninger og, at det ikke kan udledes af forordningen, at en forsinket flyafgang kan kvalificeres som en 'aflyst' udelukkende baseret på forsinkelsens varighed²⁰

I præmis 36 konkluderer Domstolen, at der foreligger en aflysning *"når den oprindelige flyveplanlægning opgives, og passagerne på den oprindelige flyafgang slutter sig til en anden*

¹⁷ Forenede sager C-402/07 og C-432/07 - Sturgeon m.fl., præmis 28.

¹⁸ Forenede sager C-402/07 og C-432/07 - Sturgeon m.fl., præmis 32.

¹⁹ C-452/13, Ronny Henning v. Germanwings - præmis 27.

²⁰ Forenede sager C-402/07 og C-432/07 - Sturgeon m.fl., præmis 33.

flyafgang, der er planlagt uafhængigt af den flyafgang, som de således overførte passagerer oprindeligt havde booket”²¹

Det første præjudicielle spørgsmål kan således besvares med, at en forsinket flyafgang uanset varigheden af denne ikke kan anses for aflyst, når den gennemføres i overensstemmelse med luftfartsselskabet oprindelige planlægning.

Præjudicielle spørgsmål 2:

Det andet præjudicielle spørgsmål omhandler om forsinkelser kan sidestilles med aflysninger når det kommer til kompensationsretten i forordningens artikel 7.

Forordningens artikel 5, stk. 3 fastsætter nemlig, at det kun er aflyste flyafgange, som kan give ret til kompensation, hvilket selvsagt afskærer en stor mængde passagerer, der lider last ved forsinkelser.

Domstolen anfører dog i dommens præmis 43, at det af forordningens betragtning 15 fremgår følgende *”Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen ... medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning”²²*

Fællesskabslovgiver har altså selv haft forsinkelser i mente, når det kom til usædvanlige omstændigheder, da forordningen blev udarbejdet.

Endvidere fremgår det af forordningens betragtninger 1 og 4, at formålet er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer.

I dommens præmis 47 står der *”Tilsvarende gælder, at hvis en fællesskabsbestemmelse kan fortolkes på flere måder, skal den fortolkning, som kan sikre bestemmelsens effektive virkning, foretrækkes”²³*

Som fastlagt ovenfor, så er bestemmelsens effektive virkning, at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer og det giver derfor anledning til, at fortolke artikel 5, stk. 3 som at forsinkelser kan sidestilles med aflysninger.

Dette forstærkes endvidere af præmis 48 som henviser til en dom fra 2001, som fastlægger at *”princippet om forbud mod forskelsbehandling indebærer, at ensartede situationer ikke må behandles forskelligt”²⁴*

Det er altså nødvendigt, at sammenligne forsinkede flyafgange med aflyste for, at se om de kan betragtes som en ensartet situation.

I dommens præmis 51 henvises der til en dom fra 2006, der bemærker *”For det første kan en for lang forsinkelse give anledning til skader, som næsten er identiske for alle passagerer, og som kan afhjælpes via en standardiseret og umiddelbar bistand”²⁵*. I præmis 52 fastlægges der, at det primære tab for en berørt passager er tid og i præmis 53 konstateres der, at et tab af tid opleves både af passagerer på forsinkede og på aflyste flyafgange.

²¹ Forenede sager C-402/07 og C-432/07 - Sturgeon m.fl., præmis 36.

²² Forordning 261/2004, betragtning 15.

²³ Forenede sager C-402/07 og C-432/07 - Sturgeon m.fl., præmis 47.

²⁴ C-304/01 - Spanien mod Kommissionen, præmis 31.

²⁵ C-344/04 - IATA og ELFAA, præmis 43.

EU-domstolen når altså frem til, at passagerer berørte af en forsinkelse eller en aflysning oplever et sammenligneligt tab af tid og at manglende ret til kompensation for forsinkede flyafgange ville være, at behandle disse passagerer mindre gunstigt.

Det andet præjudicielle spørgsmål kan således besvares med, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange og at disse kan påberåbe sig kompensationsretten i forordningens artikel 7, når de lider et tab af tid på tre timer eller mere.

Præjudicielle spørgsmål 3:

Da det tredje præjudicielle spørgsmål omhandler om tekniske fejl ved et luftfartøj kan betegnes som usædvanlige omstændigheder og ikke har betydning for vurderingen af om forsinkelser kan sidestilles med aflysninger, vil dette ikke blive behandlet i denne omgang, men gemt til et senere afsnit.

Disse domme, forenede sager C-402/07 og C-431/07, er den primære basis for, at sidestille forsinkelser med aflysninger når det kommer til kompensationsretten i forordningens artikel 7 og er således en vigtig faktor da flere af de behandlede domme i dette speciale omhandler forsinkelser.

Kapitel 6.2.2 – Iværksættelse af forholdsregler

Som det fremgår i kapitel 6.2 under punkt 3 er det en betingelse for at et luftfartselskab kan undgå, at udbetale kompensation, at de har iværksat alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Der vil i dette afsnit blive kigget på en dom, som er med til at fremhæve, hvilke forholdsregler der her kan være tale om.

C-294/10 – Eglitis og Ratnieks v. Air Baltic Corporation AS.

Sagen omhandler en situation, hvor Andrejs Eglitis og Edvards Ratnieks (Herefter Eglitis og Ratnieks) skulle flyve fra København i Danmark til Riga i Letland med selskabet Air Baltic. Grundet strømafbrydelser, som påvirkede luftnavigationssystemer, blev luftrummet over Malmø i Sverige dog lukket.

Eglitis og Ratnieks havde siddet i flyet på startbanen i to timer da de fik besked om, at afgang var blevet aflyst, hvorefter de forlod flyet.

Da de anmodede om kompensation for aflysningen blev det nægtet med henvisning til usædvanlige omstændigheder grundet strømafbrydelsen.

Eglitis og Ratnieks gjorde dog gældende, at de usædvanlige omstændigheder kun havde påvirket de to timers forsinkelse og at selve aflysningen var sket da den tilladte arbejdstid for flyets besætning i mellemtiden var udløbet.

Den forelæggende ret slår fat, at der ingen tvivl om at nedlukningen af luftrummet er en usædvanlig omstændighed, men er i tvivl om hvorvidt aflysningen kan kvalificeres som usædvanlig omstændighed da nedlukningen af luftrummet kun var kortvarigt og begrænset til de to timer.

Retten har derfor valgt at udsætte sagen og forelægge EU-Domstolen præjudicielle spørgsmål til besvarelse.

De præjudicielle spørgsmål:

Domstolen har valgt at besvare de præjudicielle spørgsmål samlet og fortolker dem således, at den forelæggende ret ønsker oplyst om det faktum, at et luftfartselskab har pligt til at træffe rimelige forholdsregler for at imødegå usædvanlige omstændigheder, indebærer planlægning af selskabets ressourcer i tide, således at det kan råde over en vis mindste tidsmargin efter tidspunktet for den planmæssige afgang således, at det er muligt at gennemføre flyvningen, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt.

Domstolen starter med at henvise til Wallentin-Hermann dommen som fastlægger, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger og at dette er foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.²⁶

²⁶ C-549/07 – Wallentin-Hermann, præmis 40.

I denne doms præmis 27 konkluderer Domstolen, at et luftfartselskab ved planlægningen af en flyafgang rimeligvis må tage hensyn til den risiko for forsinkelse, der er forbundet med, at der eventuelt indtræder usædvanlige omstændigheder.

Domstolen går videre og fastslår, at luftfartselskabet må *"planlægge sine ressourcer i god tid for at kunne råde over en vis tidsmargin for om muligt at være i stand til at gennemføre flyvningen, efter de usædvanlige omstændigheder er ophørt"*.²⁷

I samme omgang skriver Domstolen, at hvis et luftfartselskab derimod ikke råder over nogen tidsmargin i sådan en situation, kan det ikke lægges til grund, at det har truffet alle rimelige forholdsregler.

I dommens præmis 31 fastlægger Domstolen dog, at der ikke stilles krav om en generel og ensartet tidsmargin, som uden forskel finder anvendelse på alle luftfartselskaber i alle situationer.

Diskussion:

Denne dom gør det tydeligt, at EU-Domstolen sætter ret høje krav til luftfartselskaberne når det kommer til stykket i artikel 5, stk. 3 om, at træffe alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

Selskaberne er altså forpligtiget til at indregne en vis tidsmargin i deres afgang for at sikre at eventuelle usædvanlige omstændigheder ikke resulterer i en aflysning i sidste ende.

Som henvist til tidligere, så fremgår det af præmis 40 i Wallentin-Hermann dommen, at Domstolen anser 'passende foranstaltninger' som foranstaltninger, der navnlig opfylder de betingelser, som det berørte selskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.

Desværre går Domstolen ikke ind og snakker om, hvilke betingelser dette kunne være, men blot at luftfartselskabet teknisk og økonomisk skal have ansvaret for dem. Derfor er det op til de nationale domstole, at vurdere dette i de enkelte sager fremover.

Wallentin-Hermann dommen har endvidere en passage i præmis 41 som fastlægger, at luftfartselskabet faktisk skal anvende alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over for at undgå, at de usædvanlige omstændigheder fører til en aflysning.

Det er altså utroligt strenge krav som Domstolen stiller og selvom artikel 5, stk. 3 gør klart at det er forholdsregler, 'der med rimelighed kunne træffes', så har Domstolen endnu ikke taget stilling til hvor grænsen går for 'rimelighed' i disse situationer. Det kan derfor være utroligt varierende fra sag til sag og således må det være de nationale domstole, der tager denne rimelighedsvurdering.

²⁷ C-294/10 – Eglitis og Ratnieks, præmis 28.

Kapitel 6.3 – Usædvanlig Omstændighed

Ønsket med specialet er bl.a., at belyse den konkrete betydning af begrebet 'usædvanlig omstændighed' da dette er med til overordnet, at forstå artikel 5, stk. 3. En måde, hvorpå dette kan gøres er at sammenligne begrebets ordlyd med de andre medlemslande for at se om der nogle betydelige forskelle i blandt dem og om disse eventuelt har en betydning for måden det fortolkes.

Kapitel 6.3.1 – Sammenligning med andre EU lande

I den oprindelige engelske tekst benyttes 'extraordinary circumstances', hvilket er et begreb der går igen i de fleste af versionerne på de forskellige sprog;

I den spanske version benyttes 'circunstancias extraordinarias' mens en næsten identisk ordlyd gør sig gældende på fransk som har 'circonstances extraordinaires' og på tysk hedder det 'außergewöhnliche Umstände'. Fælles for alle tre er at de kan oversættes til 'extraordinary circumstances'.

De helt store lande i EU benytter sig altså alle af ordet "extraordinary" i deres version af forordningen.

Oversat fra engelsk bliver 'extraordinary' til 'ekstraordinær', altså et ord som allerede findes i det danske sprog. Det er derfor interessant, at se på hvorfor der på dansk i stedet benyttes ordet 'usædvanlig' frem for 'ekstraordinær', som ville være mere i takt med de andre EU lande.

Vi kan starte med at kigge i Den Danske Ordbog for, at se om der er en væsentlig forskel mellem de to ord.

'usædvanlig'; 'som afviger fra det normale eller vante'.

'ekstraordinær'; 'som afviger fra eller er ud over det sædvanlige eller normale'.

Udover en lidt forskellig formulering, så slår Den Danske Ordbog altså fast, at de to ord reelt betyder præcist det samme; noget som afviger fra det normale.

En forskel i ordenes betydning er altså ikke årsagen til, hvorfor det ene benyttes over det andet.

Da de to ord er synonyme kan det selvfølgelig være, at forskellen bunder ud i en tilfældighed og at der i forbindelse med den oprindelige oversættelse bare blev valgt 'usædvanlig'.

Jeg finder det dog alligevel besynderligt, at EU-parlamentet, som har stor fokus på flersprogethed og gennemsigtighed ville overlade deres oversættelser til tilfældigheder.

Ifølge hjemmesiden for EU-parlamentet under afsnittet 'Flersprogethed – Lovgivningsmæssige retsakter' fremgår det, at den lovgivning, der vedtages af Europa-Parlamentet; *skal være identisk og så klar som muligt på alle sprog.*

Denne præcisering fastslår altså, at en oversættelse af en lovtekst så vidt muligt skal være identisk med de andre sprog og anvendelsen af ordet 'usædvanlig' frem for 'ekstraordinær' i den danske oversættelse fremstår derfor som ekstra.. usædvanlig.

Jeg valgte at tage kontakt til Generaldirektoratet for Oversættelse ved Europa-Parlamentet, som er den organisation som står for oversættelserne af lovtekster, for at få en uddybende forklaring.

Jeg fik svar fra chefen for den danske enhed Dorte Thisted Hierl som fortalte, at det ikke konkret kunne siges, hvorfor den pågældende oversætter havde valgt det ene ord frem for det andet, men at danske oversættelser generelt ligger sig op af det Tyske.

Derudover oplyste hun, at 'usædvanlig' også er det ord som kommissionen valgte i forslaget til forordningen.²⁸

Det kan altså konkluderes, at der ikke ligger en dybere årsag til grund for ordvalget i den danske oversættelse og da de to ord er synonyme har det ikke nogle forskel i forståelsen af forordningen.

Der vil i de følgende afsnit blive fokuseret på en række domme omhandlende usædvanlige omstændigheder, som skal være med til at belyse, hvordan domstolene fortolker forordningens artikel 5, stk. 3 samt de relevante betragtninger. Der tages udgangspunkt i domme relateret til de i betragtning 14 nævnte situationer, der kan give anledning til usædvanlige omstændigheder.

Kapitel 6.3.2 – Tekniske fejl

C-549/07 - Wallentin-Hermann v. Alitalia Linee Aeree Italiane SpA.

Sagen omhandler en situation, hvor Friederike Wallentin-Hermann, sammen med sin mand og datter (Herefter Wallentin-Hermann), skulle rejse fra Wien i Østrig til Brindisi i Italien med mellemlanding i Rom. Rejsen blev varetaget af Alitalia Linee Aeree Italiane SpA. (Herefter Alitalia) og skulle efter planen ske den 28. juni kl. 6.45 med ankomst samme dag kl. 10.35.

Efter check-in blev de dog informeret om, at flyafgangen var aflyst og blev derfor ombooket til et andet fly, der landede i Rom 20 minutter efter deres fly til Brindisi lettede og de ankom derfor først til deres endelige destination kl. 14.15.

Aflysningen skyldtes en kompliceret motorskade i turbinen, som blev opdaget aftenen før i forbindelse med et eftersyn og Alitalia blev informeret om dette kl. 01.00. Reparationen krævede teknikere og reservedele og blev derfor først afsluttet den 8. juli.

Wallentin-Hermann fremsatte derefter et krav om kompensation på 250 EUR pr. person for aflysningen, hvilket Alitalia afslog.

I den efterfølgende retssag gav retten i Wien medhold til Wallentin-Hermann da de ikke mente, at den tekniske fejl kunne anses for at være en usædvanlig omstændighed.

Denne dom blev appelleret til højere instans, der valgte at udsætte sagen og forelægge EU-Domstolen de følgende præjudicielle spørgsmål:

- *"Foreligger der usædvanlige omstændigheder i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i [...] forordning [...] nr. 261/2004 [...] og under hensyntagen til betragtning 14 til forordningen, når en teknisk fejl ved luftfartøjet, navnlig en motorskade, medfører*

²⁸ Se vedhæftet bilag 1 for den fulde korrespondance.

aflysning af flyafgangen, og skal fortolkningen af grunden til aflysning foretages efter forordningens artikel 5, stk. 3, som omhandlet i Montrealkonventionens bestemmelser (artikel 19)?”

- *”Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, foreligger der da usædvanlige omstændigheder i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004], hos luftfartsselskaber, som oftere end gennemsnittet begrundet aflysninger af flyafgange med tekniske problemer, alene på grund af deres hyppighed?”*
- *”Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, har et luftfartsselskab da truffet alle »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004], såfremt det godtgør, at det har foretaget den vedligeholdelse af luftfartøjet, der kræves i henhold til loven, og er dette tilstrækkeligt til, at luftfartsselskabet fritages for pligten til at udbetale kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 3, sammenholdt med artikel 7?”*
- *”Såfremt spørgsmål 1 besvares benægtende, er udsædvanlige omstændigheder i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004], da force majeure eller naturbegivenheder, som ikke skyldes et teknisk problem og dermed ligger uden for luftfartsselskabets sfære?”*

Præjudicielle spørgsmål 1 del 1:

Det første præjudicielle spørgsmål omhandler, hvorvidt en teknisk fejl ved luftfartøjet, navnlig motorskade, kan anses som en usædvanlig omstændighed når denne fejl fører til aflysning af flyafgangen.

Domstolen starter med, at bemærke, at det anvendte begreb 'usædvanlig omstændighed' ikke har en konkret definition i forordningens artikel 2 og at fastsættelsen af det derfor skal komme fra eksisterende retspraksis samt efter den normale mening i sædvanlig sprogbrug.

Der henvises derefter til en dom fra 2003, der fastlægger, at når der er tale om en undtagelse fra et princip i lovteksten, skal bestemmelsen fortolkes strengt²⁹ og da artikel 5, stk. 3 er en undtagelse fra princippet om kompensation i forbindelse med aflysninger skal denne del af lovteksten derfor fortolkes strengt.

I dommens præmis 23 anfører Domstolen, at betragtning 14 opstiller 'uforudsete sikkerhedsproblemer' som en potentiel usædvanlig omstændighed og at tekniske fejl ved et luftfartøj *kan* anses for at udgøre sådan et sikkerhedsproblem. Dog kan sådanne omstændigheder kun kvalificeres som usædvanlig, hvis de stammer fra en begivenhed som ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og endvidere ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.

²⁹ C-336/03 – EasyCar, præmis 21.

Her fastslår Domstolen altså, at en begivenhed skal være uden for luftfartselskabets sædvanlige aktivitet for, at kunne betragtes som en usædvanlig situation, hvilket kan være et utroligt vigtigt redskab i fremtidige bedømmelser.

Da luftbefordring må anses for, at være en yderst kompliceret affære og med et højt teknologisk niveau mener Domstolen, at selskaberne almindeligvis støder på forskellige tekniske problemer og at disse er uundgåelige.

De anvendte fly er derfor regelmæssigt underkastet en streng kontrol for at forebygge uheld og dette er en løbende betingelse for luftfartsselskabernes drift. Derfor anser Domstolen det at skulle løse tekniske problemer som en del af selskabets almindelige aktivitet.

I præmis 25 fastslår Domstolen således, at tekniske fejl som afdækkes i forbindelse med vedligehold af luftfartøjet, eller som følger af manglende vedligeholdelse, ikke i sig selv udgør en usædvanlig omstændighed.

Det anføres dog, at det ikke kan udelukkes, at tekniske fejl kan udgøre en usædvanlig omstændighed såfremt de skyldes en begivenhed som ikke er en del af den almindelige aktivitet. Sådant en begivenhed kunne f.eks. være, at den konstruktør, der har bygget flåden af luftfartøjer, eller en myndighed afdækker, at de anvendte luftfartøjer er behæftet med en fabrikationsmangel, som påvirker sikkerheden.

Domstolen fastlægger herefter, at det er op til den forelæggende ret, at undersøge om de tekniske fejl, som luftfartselskabet har nævnt, er resultatet af begivenheder, som ikke er en del af selskabets almindelige aktiviteter og som ligger uden for deres faktiske omstændigheder.

Præjudicielle spørgsmål 1 del 2:

Som en del af det første præjudicielle spørgsmål ønsker det besvaret om fritagelsesgrunden i artikel 5, stk. 3 skal fortolkes i overensstemmelse med Montrealkonventionens artikel 19.

Montrealkonventionen indeholder regler om luftfartsselskabers ansvar for skader på personer og genstande under internationale rejser. Konventionens artikel 19 fritager et selskab for ansvar, hvis det kan godtgøre *"at det selv, dets ansatte og dets agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at gøre det."*³⁰

Domstolen bemærker i præmis 30, at mens forordning 261/2004 nævner begrebet 'usædvanlig omstændighed', så fremgår dette ikke i nogle af Montrealkonventionens bestemmelser.

I præmis 31 fastlægger Domstolen, at Montrealkonventionens artikel 19 og forordningens artikel 5, stk. 3 optræder i forskellige sammenhænge og mener derfor ikke, at de nævnte fritagelsesgrunde i artikel 19 ikke uden videre kan overføres på artikel 5, stk. 3.

³⁰ Montrealkonventionen, EF-Tidende nr. L 194 af 18/07/2001 s. 0039 – 0049, artikel 19.

Baseret på disse bemærkninger konkluderer Domstolen i præmis 34 derfor, at en teknisk fejl ved et luftfartøj, der medfører aflysning eller forsinkelse, ikke er omfattet af begrebet 'usædvanlig omstændighed' medmindre fejlen skyldes en begivenhed, der ligger uden for luftfartselskabets faktiske kontrol og som ikke er et led i deres sædvanlige aktivitetsudøvelse.

Præjudicielle spørgsmål 2:

Det andet præjudicielle spørgsmål omhandler om hyppigheden af tekniske fejl hos luftfartsselskaber, der oftere end gennemsnittet begrunder aflysninger med tekniske problemer.

Domstolen anfører i præmis 36, at hyppigheden af tekniske fejl hos et luftfartselskab ikke i sig selv kan give grundlag for at fastslå om der er tale om usædvanlig omstændighed, men at der er op til den forelæggende ret at fastlægge om den nævnte tekniske fejl var en del af selskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.

Præjudicielle spørgsmål 3:

Det tredje præjudicielle spørgsmål omhandler, hvorvidt et luftfartselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, såfremt det godtgør, at det har foretaget den vedligeholdelse, der kræves i henhold til loven.

Et af de vigtigste punkter i artikel 5, stk. 3 er at luftfartselskabet skal godtgøre, at de har gjort alt hvad de kunne for at undgå aflysningen, som er påvirket af en usædvanlig omstændighed.

Fællesskabslovgiver har altså ikke ønsket at fritage for pligten til at udbetale kompensation i forbindelse med alle usædvanlige omstændigheder, men kun dem, som ikke kunne have været undgået.

I dommens præmis 40 siger Domstolen, at det påhviler den part, som ønsker at påberåbe sig af fritagelsen i artikel 5, stk. 3, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger. Endvidere siger de, at passende foranstaltninger er foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.

Luftfartselskabet skal altså godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som de råder over, kunne det ikke undgå, at de usædvanlige omstændigheder førte til flyafgangens aflysning uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden.

I præmis 42 fastlægger Domstolen, at det er op til den forelæggende ret at undersøge, om det berørte luftfartselskab har iværksat passende foranstaltninger.

Det tredje spørgsmål skal således besvares med, at den omstændighed, at et luftfartselskab har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse af luftfartøjer, ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at

godtgøre, at selskabet har truffet 'alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes' og at det derfor ikke er tilstrækkeligt til at fritage selskabet for pligten til at udbetale kompensation.³¹

Præjudicielle spørgsmål 4:

Dette spørgsmål vil ikke blive behandlet særskilt da Domstolen anfører, at de besvarede det i forbindelse med det første præjudicielle spørgsmål.

C-257/14 – Van der Lans v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV.

Sagen omhandler en situation, hvor Corina van der Lans (Herefter Van der Lans) skulle rejse fra Quito i Ecuador til Amsterdam i Holland med luftfartselskabet Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (Herefter KLM) den 13. august 2009 kl. 9.15. Afgangen fandt dog først sted den følgende dag kl. 19.30 og Van der Lans ankom til Amsterdam med en forsinkelse på i alt 29 timer.

Ifølge KLM skyldtes denne forsinkelse at et af luftfartøjets motorer ikke ville starte grundet manglende brændstoftilførsel.

Den manglende brændstoftilførsel opstod i forbindelse med to kombinerende fejl; Defekt brændstofpumpe og defekt hydromekanisk enhed og da reservedele af disse ikke var til stede i den pågældende lufthavn måtte de fragtes med fly fra Amsterdam for efterfølgende at blive monteret.

Van der Lans anlagde efterfølgende sag an mod KLM med påstand om kompensation på 600 EUR på grund af forsinkelsen mens KLM nedlagde påstand om frifindelse og påberåbte sig usædvanlige omstændigheder som årsag.

KLM hævdede at de defekte dele ikke havde overskredet deres gennemsnitlige levetid og havde desuden ikke fået nogen tilkendegivelse fra fabrikanten om, at fejl ville kunne opstå når disse dele nåede en vis levetid.

Den forelæggende ret har udsat sagen og anmodet EU-Domstolen om at besvare de præjudicielle spørgsmål. Normalt ville jeg her indsætte de præjudicielle spørgsmål for at give læseren en nem adgang til sagens indhold. I denne sag består de præjudicielle spørgsmål dog af ti lange og komplekse spørgsmål, hvilket ville fylde over to siders tekst som jeg vurderer ville være en unødvendig brug af både min og læserens tid.

Der henvises derfor til EU-Domstolen Samling af Afgørelser for den fulde tekst.³²

I denne dom har Domstolen valgt at samle de ti spørgsmål og fortolke dem på følgende måde: *"det nærmere bestemt ønskes oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en teknisk fejl, såsom den i hovedsagen omhandlede, der er opstået pludseligt, som ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse, og som heller ikke er blevet opdaget under et sædvanligt eftersyn, er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand, og såfremt dette er tilfaldet, hvilke forholdsregler luftfartselskabet med rimelighed skal træffe for at imødegå disse omstændigheder."*³³

³¹ C-549/07 – Wallentin-Hermann, præmis 43.

³² EU-Domstolen Samling af Afgørelser, ECLI:EU:C:2015:618, side 5-7.

³³ C-257/14 – Van der Lans, præmis 33.

Præjudicielle spørgsmål:

Domstolen starter med at bemærke, at det tidligere er blevet præciseret, at da artikel 5, stk. 3 er en undtagelse til princippet om kompensation skal denne bestemmelse fortolkes strengt.³⁴

Domstolen har i Wallentin-Hermann dommen fastlagt, at mens tekniske fejl kan anses for uforudsete sikkerhedsproblemer, så kan de kun kvalificeres som 'usædvanlige', hvis de vedrører en begivenhed som ikke er et led i den sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartselskabets faktiske kontrol.³⁵

I samme dom blev det konkluderet, at afhjælpning af tekniske fejl er en del af et luftfartselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, men at visse tekniske fejl kan være omfattet, hvis flere luftfartøjer af samme type er behæftet med en skjult fabrikationsmangel.

I denne sag har KLM udtalt, at den tekniske fejl skyldtes motorproblemer grundet defekte dele. I denne doms præmis 40 udtaler Domstolen, at den tekniske fejl kun omfatter det bestemte fly, som skulle anvendes til flyvningen, og at det ikke fremgår af sagens dokumenter, at andre luftfartøjer af samme typer skulle være påvirket af lignende fejl. Der er derfor ingen indikation om, at denne flytype skulle være behæftet med en skjult fabrikationsmangel.

Domstolen bemærker endvidere, at mens et maskinstop som nævnt i hovedsagen ganske vist udgør en pludselig opstået situation, så er sådan et stop uløseligt forbundet med et luftfartøjs meget komplekse funktionsmåde da det anvendes under ofte vanskelige og ekstreme forhold.³⁶

Domstolen mener således ikke, at det ligger uden for luftfartselskabets faktiske kontrol, at sikre og vedligeholde de luftfartøjer som anvendes til flyafgange.

En teknisk fejl som nævnt i hovedsagen er derfor ikke omfattet af begrebet 'usædvanlige omstændigheder' i den forstand som anvendt i forordningens artikel 5, stk. 3.³⁷

I dommens præmis 48 udtaler Domstolen, at eftersom der i denne sag ikke er tale om en 'usædvanlig omstændighed', så er der ikke grund til at tage stilling til, hvilke forholdsregler luftfartselskabet med rimelighed skulle have truffet for at imødegå disse omstændigheder.

At Domstolen valgte ikke, at besvare spørgsmålet om forholdsregler er yderst beklageligt da dette generelt kunne have haft en betydning for fremtidige sager og gjort det lettere for de nationale domstole, at fortolke artikel 5, stk. 3 i sin helhed.

³⁴ C-549/07 – Wallentin-Hermann, præmis 20.

³⁵ C-549/07 – Wallentin-Hermann, præmis 23.

³⁶ C-257/14 – Van der Lans, præmis 41.

³⁷ C-257/14 – Van der Lans, præmis 44.

Forenede sager C-402/07 – Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH og C-432/07 – Böck og Lepuschitz v. Air France SA.

Denne dom blev gennemgået i afsnittet 'forsinkelser eller aflysninger', men da det tredje præjudicielle spørgsmål omhandlede tekniske fejl vil dette blive behandlet her.
For at se en præsentation af sagens omstændigheder henvises der til ovennævnte afsnit på side 15.

Præjudicielle spørgsmål 3:

Det tredje præjudicielle spørgsmål omhandler om en teknisk fejl ved et luftfartøj kan kategoriseres som en usædvanlig omstændighed.

Domstolen bruger meget kort tid på dette spørgsmål og fastlægger blot, at tekniske fejl som medfører aflysning af en flyafgang ikke er omfattet af begrebet usædvanlig omstændighed efter bestemmelserne i artikel 5, stk. 3.

De henviser herefter til Wallentin-Hermann dommen, som også blev gennemgået tidligere i dette afsnit, da denne dom er en af de mest grundlæggende domme når det kommer til tekniske fejl i denne henseende.

Til sidst bemærker domstolen, at tekniske fejl heller ikke kan anses for usædvanlige omstændigheder i forbindelse med forsinkelse af en flyafgang og fastlægger således endnu engang at forsinkelser er sidestillet med aflysninger i forordningens forstand.

Diskussion:

Ved gennemgang af disse domme er det tydeligt, at EU-Domstolen sjældent anser tekniske fejl ved luftfartøjer som omfattet af 'usædvanlige omstændigheder'. Domstolen anerkender, at tekniske fejl kan opstå pludseligt og endda også potentielt udgøre et uforudset sikkerhedsproblem som det fremgår af forordningens betragtning 14, men i de sager der er blevet gennemgået har ingen af dem opfyldt de andre betingelser opstillet for, at blive ansvarsfri i forhold til kompensationsudbetaling.

Domstolen ligger meget vægt på om den pågældende begivenhed har været en del af luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, altså noget de som virksomhed kan forventes at støde på og håndtere regelmæssigt.

Endvidere er det vigtigt om den tekniske fejl skyldtes en begivenhed som ligger uden for luftfartselskabets kontrol. En teknisk fejl som pludselig opstår uden nogle eksterne påvirkninger vil sjældent kunne anses som en usædvanlig omstændighed mens en situation, hvor en motor går i stykker grundet en kollision med et eksternt objekt muligvis ville kunne.

Kapitel 6.3.3 – Vejrforhold og kollisioner

Den første dom, der bliver kigget på er en Dansk dom fra København Byret omhandlende en forsinkelse, som leder til flere forsinkelser, hvilket er den eneste nationale dom, der bliver anvendt i specialet. Dernæst vil der blive kigget på en sag fra EU-Domstolen, som omhandler kollision mellem luftfartøj og fugl.

BS 50S-1494/2015

Dommen omhandler en situation, hvor sagsøgte transporterede sagsøger fra København til Islamabad den 29. juni 2014 med en forsinkelse på 5 timer og 20 minutter.

Sagsøgte gjorde gældende, at forsinkelsen skyldes, at det fly som skulle bruges på ruten oprindeligt havde været forsinket fra Islamabad til Oslo og så fra Oslo til København dagen forinden og, at denne oprindelige forsinkelse havde været grundet ekstremt vejr. Forsinkelsen fra Islamabad til Oslo var blevet fastlagt som en usædvanlig omstændighed af retten.

Sagsøgte mente, at der var direkte sammenhæng mellem den usædvanlige omstændighed den 28. juni og den forsinkede flyvning den 29. juni da det var det samme fly, der blev anvendt.

Sagsøger mente dog ikke, at der var direkte sammenhæng mellem den angivne usædvanlige omstændighed og så denne flyvning da det var to forskellige episoder med én dag i mellem.

Retten kom frem til, at vejrforholdene kun havde direkte indvirkning på flyvningen fra Islamabad til Oslo og kun havde påvirket flyvningen fra København til Islamabad fordi de anvendte samme fly. Det blev derfor konkluderet, at luftfartselskabet ikke kunne frigøres fra deres kompensationspligt.

Denne dom kan bruges til, at illustrere og fastlægge, at en aflysning eller forsinkelse direkte skal være påvirket og at usædvanlige omstændigheder på tidligere flyvninger, som skaber forsinkelser for efterfølgende afgang, ikke kan anses for en usædvanlig omstændighed for efterfølgende afgang.

C-315/15 – Peška/Pešková v. Travel Service a.s.

Sagen omhandler en situation, hvor Jiri Peška og Marcela Pešková (Herefter Peška/Pešková) skulle rejse fra Burgas i Bulgarien til Ostrava i Den Tjekkiske Republik med Travel Service a.s. (Herefter Travel Service) den 10. august 2013 og blev gennemført med en forsinkelse på 5 timer og 20 minutter.

Inden luftfartøjets landing i Burgas, hvor det skulle samle passagerer op med afgang mod Ostrava var det landet i byen Brno og under landingen havde det kollideret med en fugl.

Ejerne af luftfartøjet, Sunwings, valgte at sende en tekniker med fly fra Slaný til Brno for at undersøge flyet. Fartøjet var i mellemtiden dog blevet undersøgt af et andet selskab uden, at der blev konstateret skader på fartøjet. Sunwings anerkendte dog ikke dette selskab og fartøjet blev derfor undersøgt endnu engang, igen uden at der blev fundet skader.

Peška/Pešková sagsøgte efterfølgende Travel Service med henblik på kompensation på 250 EUR pr. person for forsinkelsen, hvilket Travel Service afviste og påberåbte sig usædvanlig omstændighed som ansvarsfrigørende grund.

Sagen var i gennem flere nationale domstole herunder Distriktdomstol 6 og Forfatningsdomtolen i Den Tjekkiske Republik som gik i forskellige retninger med deres vurdering om der var tale om en usædvanlig omstændighed eller ej før den til sidst blev hjemvist til den oprindelige domstol, som udsatte sagen og forelagde EU-Domstolen en række præjudicielle spørgsmål.

De præjudicielle spørgsmål:

Det er i denne sag ikke alle præjudicielle spørgsmål, som er relevante at gennemgå i forhold til dette speciale og det er endvidere ikke alle af spørgsmålene som EU-Domstolen valgte at besvare. Derfor vil der kun blive fokuseret på de tre første præjudicielle spørgsmål mens resten kan læses i selve dommen.³⁸

De præjudicielle spørgsmål, der vil blive gennemgået er således:

- *”Udgør en kollision mellem et fly og en fugl en begivenhed som omhandlet i præmis 22 i [...] dom [af 22. december 2008,] Wallentin-Hermann [(C-549/07, EU:C:2008:771)] [...], eller udgør den en usædvanlig omstændighed som omhandlet i 14. betragtning til [...] forordning [...] nr. 261/2004 [...], eller er den ikke omfattet af nogen af de nævnte begreber?”*
- *”Såfremt en kollision mellem et fly og en fugl udgør en usædvanlig omstændighed som omhandlet i [...] 14. betragtning [til forordning nr. 261/2004], kan præventive kontrolforanstaltninger navnlig i området omkring lufthavnene (f.eks. bortjagning af fugle ved hjælp af støj, samarbejde med ornitologer, eliminering af steder, der udgør typiske samlepladser eller trækruter for fugle, bortjagning ved hjælp af lys osv.) anses for at udgøre rimelige foranstaltninger, som luftfartsselskabet kan træffe for at undgå en sådan kollision? Hvad udgør i dette tilfælde en begivenhed som omhandlet i præmis 22 i [dom af 22. december 2008], Wallentin-Hermann [(C-549/07, EU:C:2008:771)]?”*
- *”Såfremt en kollision mellem et fly og en fugl udgør en begivenhed som omhandlet i præmis 22 i [dom af 22. december 2008], Wallentin-Hermann [(C-549/07, EU:C:2008:771)], kan den da samtidig anses for en begivenhed som omhandlet i 14. betragtning til forordningen, og kan de samlede tekniske og administrative forholdsregler, som luftfartsselskabet skal træffe efter en kollision mellem et fly og en fugl, hvorved der imidlertid ikke er sket skade på flyet, i så fald anses for usædvanlige omstændigheder som omhandlet i 14. betragtning til forordningen?”*

Præjudicielle spørgsmål 1:

Ønsket med det første præjudicielle spørgsmål er, at fastsætte om en kollision mellem et luftfartøj og en fugl vil kunne betegnes som en usædvanlig omstændighed.

Domstolen har i tidligere domme fastslået, at begivenheder, der ikke er et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol kan kvalificeres som usædvanlige omstændigheder³⁹

³⁸ C-315/15 – Peska/Peskova, præmis 17.

³⁹ C-549/07 – Wallentin-Hermann, præmis 23.

Det er derfor nødvendigt, at kigge på om en kollision mellem luftfartøj og fugl er *"et led i det pågældende luftfartselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartselskabets faktiske kontrol"*

I denne doms præmis 24 kommer Domstolen frem til, at sådan en kollision ikke er et led i luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og, at det ligger uden for dets faktiske kontrol. Efterfølgende fastlægger Domstolen, at det i denne forbindelse er uden betydning om kollisionen rent faktisk har beskadiget det pågældende luftfartøj.⁴⁰

Det første præjudicielle spørgsmål besvares derfor med, at en kollision mellem et luftfartøj og en fugl er omfattet af begrebet 'usædvanlig omstændighed' som nævnt i forordningens artikel 5, stk. 3.

Præjudicielle spørgsmål 2:

Formålet med det andet præjudicielle spørgsmål er, at klargøre om sætningen 'forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes' i forordningens artikel 5, stk. 3 skal fortolkes således, at det omfatter anvendelse af forebyggende kontrolforanstaltninger, der forhindrer forekomsten af fugle.

I det præjudicielle spørgsmål nævner den forelæggende ret eksempler som; bortjagning af fugle ved hjælp af støj eller lys og eliminering af steder, hvor fugle typisk samler sig.

I dommens præmis 40 fremgår det, at forskellige aktører inden for luftfartsektoren er ansvarlige for forholdsregler til nedsættelse af kollisionsrisikoen, herunder lufthavnsforvalterne, luftfartselskaberne og nationale flyveledere.

I forordningens artikel 5, stk. 3 og betragtning 7 fremgår det, at det påhviler luftfartselskabet at træffe rimelige forholdsregler for at undgå forsinkelser og aflysninger.

Det er altså derfor kun de forholdsregler, som det påhviler luftfartselskabet at indføre, der kan tages i betragtning når det skal vurderes om der er truffet forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

Domstolen fastlægger således i dommens præmis 44, at det er op til den forelæggende ret, at vurdere om det pågældende luftfartselskab teknisk og administrativt rent faktisk var i stand til direkte eller indirekte, at træffe forebyggende forholdsregler.

Endvidere fremgår det af præmis 45, at hvis dette ikke tilfældet, så er luftfartselskabet ikke forpligtet til at udbetale kompensation mens det i en situation, hvor sådan nogle forholdsregler faktisk kunne træffes vil være op til den forelæggende ret, at fastlægge om evt. forholdsregler ikke ville være urimeligt belastende for selskabet.

Domstolen konkluderer endeligt, at 'forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes' omfatter forebyggende kontrolforanstaltninger, der forhindrer forekomsten af fugle, såfremt dette kan gøres uden at være urimeligt belastende for selskabet og at selskabet teknisk og administrativt kan træffe forholdsreglerne.⁴¹

⁴⁰ C-315/15 – Peska/Peskova, præmis 25.

⁴¹ C-315/15 – Peska/Peskova, præmis 48.

Præjudicielle spørgsmål 3:

Den forelæggende ret ønsker med det tredje spørgsmål, at fastlægge om det kan betegnes som en usædvanlig omstændighed når en forsinkelse eller aflysning skyldes, at luftfartselskabet selv har udpeget en ekspert, der på ny skal kontrollere fartøjet efter en kollision med en fugl når der allerede har været foretaget en sikkerhedskontrol af en autoriseret ekspert.

Som nævnt i sagens omstændigheder blev luftfartøjet efter landing kontrolleret og godkendt af et autoriseret selskab som fartøjets ejer dog ikke anerkendte som autoriseret. Travel Service valgte derfor, at sende en tekniker til stedet, hvilket var årsagen til forsinkelsen.

Domstolen bemærker i dommens præmis 34, at det tilkommer luftfartselskabet, at træffe passende foranstaltninger med henblik på, at undgå aflysning eller lange forsinkelser.

De fastlægger efterfølgende, at selvom forordningen ikke er til hinder for, at luftfartselskaber benytter sig af eksperter efter eget valg, så forholder det sig ikke sådan, at når der allerede er blevet udarbejdet en sikkerhedskontrol af et autoriseret selskab, at en efterfølgende kontrol, der medfører en forsinkelse kan anses som en passende foranstaltning.⁴²

Domstolen besvarer derfor det tredje spørgsmål med, at en forsinkelse eller aflysning ikke skyldes en usædvanlig omstændighed når det skyldes et luftfartselskabs beslutning om, at foretage en ny sikkerhedskontrol når sådan en allerede var blevet udarbejdet.

Kapitel 6.3.4 – Strejker

Forenede sager C-195/17 Krüsemann m.fl. v. TUIfly GmbH.

Denne sag omhandler en situation, hvor en lang række passagerer skulle rejse med luftfartselskabet TUIfly GmbH (herefter TUIfly) på afgang mellem den 3. oktober og den 8. oktober 2016.

Samtlige afgang blev dog enten aflyst eller udsat for forsinkelser over 3 timer og årsagen til dette skyldtes et ualmindeligt højt fravær blandt personalet hos TUIfly. Fraværet blev forklaret med pludselig sygdom hos personalet efter, at ledelsen hos TUIfly den 30. september havde meddelt medarbejderstaben deres omstrukturingsplaner for virksomheden.

Det fremgår af afgørelser fra de forelæggende domstole, at TUIfly sædvanligvis havde en fraværsandel grundet sygdom på omkring 10 % af hele medarbejderstaben mens den mellem den 1. oktober og den 10. oktober var steget væsentligt til 89 % og 62 % for hhv. cockpitpersonalet og kabinepersonalet.

På denne baggrund har TUIfly nægtet at udbetale kompensation til sagsøgerne i hovedsagerne og henvist til forordningens artikel 5, stk. 3 om usædvanlige omstændigheder som ansvarsfrigørende grund.

Derfor har de forelæggende domstole udsat sagerne og forelagt EU-Domstolen en række præjudicielle spørgsmål til besvarelse.

⁴² C-315/15 – Peska/Peskova, præmis 35.

De præjudicielle spørgsmål:

Som nævnt stammer de præjudicielle spørgsmål fra flere forskellige nationale domstole. Dette gør, at spørgsmålene kan fremstå unødvendigt lange og uoverskueligt, hvis indskrevet i specialet i deres helhed. Derfor vil spørgsmålene blot blive behandlet ud fra EU-Domstolens opdeling samt fortolkning. For en fuld gengivelse af dommens præjudicielle spørgsmål henvises der til sagens dokumenter.⁴³

Når de præjudicielle spørgsmål samles er det overordnet set EU-Domstolens fortolkning at den forelæggende ret ønsker oplyst om forordningens artikel 5, stk. 3 skal fortolkes således at et spontant fravær af en væsentlig del af personalet er omfattet af begrebet 'usædvanlige omstændigheder'. Dette spontane fravær har Domstolen døbt 'vild strejke'.

I dommens præmis 32 gengiver Domstolen, at begivenheder der ikke er et led i et luftfartselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og som ligger uden for deres faktiske kontrol kan betegnes som en usædvanlig omstændighed.⁴⁴

I forordningens betragtning 14 fremgår det, at sådanne situationer navnlig kan opstå som følge af strejker, der berører det transporterende luftfartselskabs drift.

Det fremgår dog af Domstolens praksis, at ikke enhver omstændighed nævnt i betragtning 14 nødvendigvis eller automatisk fører til en fritagelse fra kompensationspligten, men at det skal vurderes fra sag til sag.⁴⁵

Det fremgår af dokumenterne fra hovedsagerne, at den vilde strejke opstod som følge af luftfartselskabets uventede meddelelse om omstrukturering og at det således er ubestridt, at dette førte til personalets fravær for at fremføre deres krav.⁴⁶

I dommens præmisser 40 og 41 bemærker domstolen, at Europa-Kommisionen har anført, at omstrukturering og reorganisering af en virksomhed er en del af den normale forvaltning og at luftfartselskabet således kan blive konfronteret med konflikter med dets personale i forbindelse med udøvelsen af sine aktiviteter.

Domstolen fastlægger efterfølgende, at denne vilde strejke skyldtes en afgørelse truffet af luftfartselskabet og at denne ophørte så snart der blev indgået en aftale med repræsentanterne for medarbejderne.

De første to præjudicielle spørgsmål bliver derfor besvaret af Domstolen med, at det spontane fravær af en væsentlig del af flypersonalet, vild strejke, ikke er omfattet af begrebet 'usædvanlig omstændighed'.⁴⁷

⁴³ Forenede sager C-195/17 – Krüsemann m.fl., præmis 18 og 21.

⁴⁴ C-549/07 – Wallentin-Hermann, præmis 23.

⁴⁵ C-549/07 – Wallentin-Hermann, præmis 22.

⁴⁶ Forenede sager C-195/17 – Krüsemann m.fl., præmis 39.

⁴⁷ Forenede sager C-195/17 – Krüsemann m.fl., præmis 48.

Kapitel 7 – Diskussion

Baseret på gennemgangen af de anvendte domme opstår der et mønster som viser, at EU-Domstolen fortolker forordningens artikel 5, stk. 3 meget strengt og ofte fortolker den til fordel for de berørte passagerer. Dette skyldes primært, at artikel 5, stk. 3 er en undtagelsesbestemmelse fra hovedprincippet i artiklen om kompensation.

Dommene viser endvidere, hvordan Domstolen fortolker de enkelte elementer i artikel 5, stk. 3's ordlyd. Overordnet set har dette været med til at præcisere bestemmelsen og gjort det nemmere for de nationale domstole, at anvende forordningen.

Det er dog ikke alle elementer, der er blevet lige godt behandlet. Når det kommer til delen med 'forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes' har Domstolen været meget vag i deres snak om, hvor grænsen går for 'rimelighed'. I enkelte sager har Domstolen omtalt nødvendigheden i at, luftfartselskaber anvender alt personale, materiale og økonomi som de har til rådighed for at undgå en aflysning.

For et luftfartselskab kan der dog argumenteres for, at en anvendelse af den mængde ressourcer ville gå ud over, hvad der kan kaldes for 'rimeligt'

EU-Domstolen har valgt en fleksibel fortolkning på dette område, som lader vurderingen af rimelighedsspørgsmålet være op til de nationale domstole. Det er selvfølgelig svært, at fastlægge hvad der er rimeligt når de forelæggende sager kan være vidt forskellige, men en løs tilgang til dette element kan i sidste ende betyde, at der opstår stor variation i resultatet af sagerne i de enkelte medlemsstater fordi der er blevet brugt vidt forskellige fortolkninger af rimelighedsspørgsmålet.

Det ville således have været mere formålstjenligt, hvis EU-Domstolen havde taget bedre stilling til dette område i de sager, hvor det har været en del af de præjudicielle spørgsmål.

Generelt kunne der godt bruges en mere konkret præcisering af, hvilke forholdsregler et luftfartselskab rent faktisk skal anvende for at forhindre, at en usædvanlig omstændighed fører til en aflysning af flyafgangen. Dette er igen dog en utrolig svær opgave da sagerne og de usædvanlige omstændigheder kan være så varierende.

Det er nok urealistisk, at forvente at EU-Domstolen kan fastlægge retningslinjer, der kan anvendes i enhver tænkelig situation og anvendelsen af artikel 5, stk. 3 er således stadigvæk åben til en vis individuel fortolkning på visse områder.

Kapitel 7.1 – Anvendelse i praksis

Når det kommer til jura er der ofte stor forskel på, hvordan reglerne er i teorien og hvordan de anvendes i praksis. Selvom EU arbejder på at udbedre kendskab til rettigheder for passagerer, så er der stadigvæk mange som enten ikke har kendskab til deres rettigheder eller som vælger ikke at benytte sig af dem.

Ifølge en rapport fra Den Europæiske Revisionsret angående Flypassagerers rettigheder under Covid-19 pandemien var det kun 14 % af EU-borgerne som vidste, at der findes rettigheder for flypassagerer og 49 % af luftrejsende, som havde kendskab til dette.⁴⁸

Endvidere fremgår det af rapporten, at blot 37 % af de passagerer som havde oplevet forstyrrelser, var tilfredse med den måde de var blevet informeret på.⁴⁹

Det vidner altså om, at der er betydelig mangel på information, samt kvaliteten af denne, til forbrugerne når det kommer til deres rettigheder indenfor lufttransport.

Luftfartselskaberne er selvfølgelig ikke særligt interesseret i selv, at gøre mere for at informere deres passagerer om dette, da det ville føre til flere omkostninger og udgifter, men baseret på de ovenstående tal er der stor tvivl om selskaberne overhovedet lever op til forordningens bestemmelser angående information.

⁴⁸ "Flypassagerers rettigheder under covid-19 pandemien: Centrale rettigheder blev ikke beskyttet på trods af Kommissionens indsats", [https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/passenger-rights-15-2021/da/Punkt 20](https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/passenger-rights-15-2021/da/Punkt%2020), side 20 (side verificeret den 22.10.2021).

⁴⁹ "Flypassagerers rettigheder under covid-19 pandemien: Centrale rettigheder blev ikke beskyttet på trods af Kommissionens indsats", [https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/passenger-rights-15-2021/da/Punkt 21](https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/passenger-rights-15-2021/da/Punkt%21), side 20 (side verificeret den 22.10.2021).

Kapitel 8 – Konklusion

Formålet med dette speciale var at fastlægge betingelserne for, at et luftfartselskab kan slippe for at udbetale kompensation i forbindelse med aflysninger af flyafgange i forbindelse med usædvanlige omstændigheder efter reglerne i EU forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3. Derudover ønskede jeg at belyse selve begrebet 'usædvanlige omstændigheder' og finde ud af præcist, hvad det dækkede over og hvordan det skulle fortolkes.

Jeg arbejdede derfor ud fra denne problemformulering: *"Hvilke betingelser skal være gældende for at et luftfartselskab kan undgå, at udbetale kompensation og hvordan skal begrebet 'usædvanlig omstændighed' forstås efter reglerne i EU Forordning 261/2004 artikel 5, stk. 3."*

Forordningens artikel 5, stk. 3 opstiller to grundbetingelser; Aflysningen skal skyldes usædvanlige omstændigheder og aflysningen kunne ikke have været undgået, selvom alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Selvom artiklen kun omhandler aflysninger, så er det gennem retspraksis, forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sturgeon v. Air France blevet fastlagt, at dette også gælder for passagerer påvirket af lange forsinkelser.

Gennem undersøgelser af Forordning 261/2004 og dens baggrund samt analyser af den eksisterende retspraksis er jeg kommet frem til det følgende:

Usædvanlige omstændigheder:

Kigger man på ordlyden, så ligger det i ordet, at det skal være 'usædvanligt', altså noget der afviger fra det normale. Dette fandt jeg frem til i Kapitel 6.3.1, hvor ordlyden blev sammenlignet med andre medlemslande.

Den norm der skal vurderes ud fra er, hvad der er normalt indenfor lufttransport. Da lufttransport er et yderst komplekst område er det utroligt bredt, hvad der kan anses som normalt.

Den vigtigste pointe som jeg fandt i min domsanalyse var præmis 23 i Wallentin-Hermann dommen, hvor Domstolen fastlagde at for at noget kunne være usædvanligt skulle det ikke være et led i luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og det skulle ligge udenfor deres faktiske kontrol.

Dette betyder, at når man kigger på en konkret sag skal det først vurderes om begivenheden, der førte til aflysningen eller forsinkelsen, var en del af luftfartselskabets sædvanlige aktivitet og om det lå indenfor deres faktiske kontrol.

Hvis dette er tilfældet, så kan det ikke anses som en usædvanlig omstændighed.

Forholdsregler:

Når det kommer til forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes så har det været svært, at finde nogle konkrete forholdsregler som Domstolen har ment luftfartselskaber bør benytte.

I Eglitis og Ratnieks dommens præmis 28 kom de dog frem til, at selskaberne hvert fald skal

planlægge sine ressourcer i god tid for at kunne råde over en vis tidsmargin for evt. at kunne gennemføre en flyvning efter de usædvanlige omstændigheder er ophørt.

Derudover fremgår det af Wallentin-Hermann dommens præmis 41, at luftfartselskabet faktisk skal anvende alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over for at undgå, at de usædvanlige omstændigheder fører til en aflysning.

Angående rimelighedsvurderingen har Domstolen i Peska/Peskova dommens præmis 48 fastslået, disse forholdsregler skal være foranstaltninger, som navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.

Det ville derfor ikke være rimeligt, at pålægge luftfartselskabet at iværksætte forholdsregler på et område, hvor de ikke selv har ansvaret.

Opsummering:

Baseret på denne gennemgang kan jeg således konkludere, at for at der kan være tale om en usædvanlig omstændighed efter reglerne i artikel 5, stk. 3 skal begivenheden ikke være en del af luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsområde og samtidigt ligge uden for deres faktiske kontrol.

Derudover skal luftfartselskabet have iværksat rimelige forholdsregler for at undgå, at den usædvanlige omstændighed fører til en forsinkelse eller aflysning. Disse forholdsregler skal være foranstaltninger egnet til at forhindre den usædvanlige omstændighed i at føre til en aflysning eller lang forsinkelse og om de er rimelige skal vurderes ud fra om luftfartselskabet teknisk og økonomisk har ansvaret for det pågældende område.

Kapitel 9 – Kilder og litteraturliste

Bøger:

Munk-Hansen, Carsten, "Retsvidenskabsteori", 1. udgave, 1. oplag, 2014

Evald, Jens: "Juridisk teori, metode og videnskab" 1. udgave, 2. oplag, 2016

Nielsen, Ruth og Tvarnø, Christina D: "Retskilder & Retsteorier", 3. reviderede udgave, 1. oplag, 2011

Forordninger:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91.

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

Domme:

BS 50S-1494/2015.

C-452/13, Ronny Henning v. Germanwings.

C-294/10, Eglitis og Ratnieks.

Forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sturgeon v. Air France.

C-257/14, Van der Lans.

C-315/15, Peska/Peskova.

Forenede sager C-195/17, Krüsemann m.fl.

C-549/07, Wallentin-Hermann.

Hjemmesider:

<https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/passenger-rights-15-2021/da/>

<https://ec.europa.eu/eurostat/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=ttr00012&>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1590402618419&uri=CELEX:32004R0261>

Andet:

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

Betænkning A5-0298/2002.

Montrealkonventionen, EF-Tidende nr. L 194 af 18/07/2001.

Kapitel 10 – Bilag

Bilag 1 – Korrespondance med Dorte Thisted Hierl fra Generaldirektoratet for Oversættelse ved Europa-Parlamentet:

Uddybning af ordlyd i forordning.

Rasmus <rasmusheby@gmail.com>
Til: dgtrad.secretariat@europarl.europa.eu

17. september 2021 kl. 15.08

Til Generaldirektoratet for Oversættelse,

Mit navn er Rasmus Heby og jeg er en kandidatstuderende i Jura som er i gang med at skrive mit speciale om flypassagerers rettigheder og i denne forbindelse anvender jeg primært forordning 261/2004.

I mit speciale undersøger jeg bl.a. betydningen af begrebet "usædvanlig omstændighed" som anvendt i forordningens artikel 5, stk. 3 og som en del af dette er jeg i gang med, at sammenligne ordlyden med andre medlemslandes sprog for, at se om der er nogen forskel heri.

På engelsk, fransk, spansk og tysk benyttes der henholdsvis; "extraordinary circumstances", "circonstances extraordinaires", "circunstancias extraordinarias" og "außergewöhnliche Umstände", der så vidt jeg kan forstå alle betyder "ekstraordinær omstændighed".

Jeg har bidt mærke i, at de fleste andre sprog benytter sig af ordet "ekstraordinær" mens der i den danske version bruges "usædvanlig".

Jeg ville derfor høre om i kunne være behjælpelige med, at uddybe hvorfor der fremgår denne forskel mellem de forskellige oversættelser? Er det bare helt tilfældigt, at det blev oversat til "usædvanlig" på dansk da de to ord jo er synonyme eller lægger der en anden årsag bag denne beslutning?

Jeg ser frem til jeres svar da jeg håber det kan være med til at gøre mit speciale endnu bedre.

Venlig Hilsen
Rasmus Heby

Uddybning af ordlyd i forordning.

HIERL Dorte Thisted <dorte.hierl@europarl.europa.eu>
Til: "rasmusheby@gmail.com" <rasmusheby@gmail.com>
Cc: DGTRAD Secrétariat <dgtrad.secretariat@europarl.europa.eu>, CURDT-CHRISTIANSEN Caspar <caspar.curd@europarl.europa.eu>

20. september 2021 kl. 14.30

Hej Rasmus

Det er selvfølgelig svært at gisne om, hvad der har fået oversætteren til at vælge "usædvanlig" i stedet for "ekstraordinær", men der er (eller har i hvert fald været) en tendens til at følge germansk ordvalg ("außergewöhnliche Umstände"). I det foreliggende tilfælde er "ekstraordinær" og "usædvanlig" synonyme, og der er ingen forskel i betydningen af de to synonymer, der vil kunne indebære en forskel i en fortolkning af ordlyden i forordningen i de forskellige sprogversioner. "Usædvanlig" er også det ord, der er valgt af Kommissionen i forslaget til forordning.

Jeg håber, det besvarer dit spørgsmål, ellers er du velkommen til at vende tilbage.

Med venlig hilsen

Dorte



Dorte Thisted HIERL

Head of Unit

European Parliament

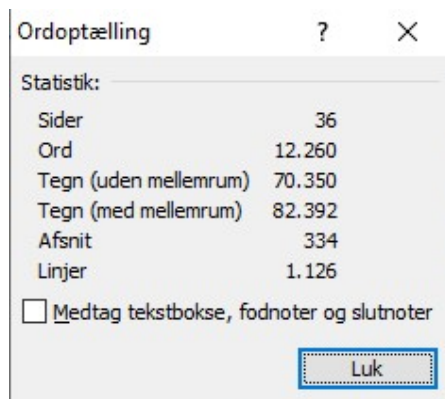
Directorate-General for Translation

Directorate for Translation

Danish Translation Unit

LUX – KAD 02F009 - Tel. +352 4300 23805

Bilag 2 – Ordoptælling:



The screenshot shows a dialog box titled 'Ordoptælling' with a question mark icon and a close button (X). Inside the dialog, there is a section labeled 'Statistik:' followed by a list of statistics. Below the list is a checkbox labeled 'Medtag tekstbokse, fodnoter og slutnoter'. At the bottom right, there is a button labeled 'Luk'.

Statistik:	
Sider	36
Ord	12.260
Tegn (uden mellemrum)	70.350
Tegn (med mellemrum)	82.392
Afsnit	334
Linjer	1.126

☐ Medtag tekstbokse, fodnoter og slutnoter

Luk