



Presse og Information

Den Europæiske Unions Domstol
PRESSEMEDDELELSE NR. 124/12
Luxembourg, den 4. oktober 2012

Dom i sag C-22/11
Finnair Oyj mod Timy Lassooy

Et luftfartsselskab er forpligtet til at yde kompensation til passagerer, som er blevet nægtet boarding som følge af en omorganisering af deres flyvning på grund af en lufthavnsstrejke, som fandt sted to dage tidligere

Retten til kompensation for boardingafvisning omfatter ikke kun tilfælde af overbookning men ligeledes tilfælde, som er begrundet i andre årsager, bl.a. driftsmæssige

Forordningen om kompensation og bistand til luftfartspassagerer¹ giver visse rettigheder til flypassagerer til en flyafgang fra eller til en lufthavn, der er beliggende i en medlemsstat. Forordningen definerer »boardingafvisning« som et transporterende luftfartsselskabs afvisning af passagerer mod deres vilje, selv om de er mødt rettidigt frem til boarding med en bekræftet reservation. Forordningen fastsætter imidlertid tilfælde, hvor en sådan afvisning fra luftfartsselskabets side kan være berettiget. Uden for disse tilfælde har passagererne ret til en øjeblikkelig kompensation, til refusion af billetprisen eller omlægning af rejsen til deres endelige bestemmelsessted samt til forplejning og indkvartering i ventetiden på det næste fly.

Som følge af en strejke blandt lufthavnspersonalet i lufthavnen i Barcelona den 28. juli 2006 var det nødvendigt at aflyse Finnairs ordinære flyafgang fra Barcelona til Helsinki kl. 11:40. For at ventetiden ikke blev urimeligt lang for passagererne på denne flyafgang besluttede Finnair at omorganisere de efterfølgende flyafgange. Passagererne på den nævnte afgang blev således transporteret til Helsinki med et fly med afgang samme tidspunkt dagen efter (den 29. juli 2006), samt med et andet fly med afgang kl. 21:40 samme dag, som var chartret specielt til dette formål. Denne omorganisering medførte, at en del af de passagerer, som havde købt billet til flyafgangen den 29. juli 2006 kl. 11:40, måtte vente til den 30. juli 2006 med at blive transporteret til Helsinki med det ordinære fly med afgang kl. 11:40 eller med et fly med afgang kl. 21:40, som var chartret specielt til dette formål. Tilsvarende blev visse passagerer, såsom Timy Lassooy, der havde købt billet til flyafgangen kl. 11:40 den 30. juli 2006, og som var mødt frem til boarding på behørig vis, transporteret til Helsinki med det ekstra indsatte fly med afgang samme dag kl. 21:40. Disse passagerer modtog ingen kompensation fra Finnair.

Timy Lassooy er af den opfattelse, at Finnair uden gyldig grund har afvist ham fra boarding, og har anlagt sag ved de finske retsinstanser med påstand om, at luftfartsselskabet tilpligtes at yde ham en kompensation på 400 EUR, således som fastsat i forordningen for flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km.

I denne forbindelse har Korkein oikeus (den finske højesteret), som har fået sagen forelagt i sidste instans, spurgt Domstolen om rækkevidden af begrebet »boardingafvisning« samt om, hvorvidt et luftfartsselskab kan påberåbe sig usædvanlige omstændigheder for med føje at afvise boarding af passagerer på flyvninger, som følger efter den flyvning, som er blevet aflyst på grund af sådanne omstændigheder, eller med henblik på at frigøre sig fra dets forpligtelse til at yde kompensation til de passagerer, der har været genstand for en sådan afvisning.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11.2.2004 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 (EUT L 46, s. 1).

I den i dag afsagte dom fastslår Domstolen, at **begrebet »boardingafvisning« ikke kun omfatter tilfælde af overbooking, men ligeledes tilfælde, som er begrundet i andre årsager, bl.a. driftsmæssige.**

Denne fortolkning følger ikke blot af forordningens ordlyd, men ligeledes af det formål, den forfølger, nemlig at sikre et højt beskyttelsesniveau for flypassagerer. I 2004 vedtog EU-lovgiver nemlig med det formål at reducere antallet af passagerer, der afvises mod deres vilje, som var for højt, en ny lovgivning, som gav begrebet boardingafvisning en videre betydning, således at det omfatter samtlige de tilfælde, hvor et luftfartsselskab afviser en passager. En begrænsning af begrebet »boardingafvisning« alene til tilfælde af overbooking ville herefter i praksis føre til en væsentlig nedsættelse af den beskyttelse, som gives passagerer, ved at fratage dem enhver form for beskyttelse, selv om de befinder sig i en situation, som, i lighed med overbooking, ikke kan tilskrives dem – hvilket ville være i strid med lovgivers formål.

I øvrigt fastslår Domstolen, at **det forhold, at der indtræffer »usædvanlige omstændigheder« – såsom en strejke – som medfører, at et luftfartsselskab omorganiserer de efterfølgende flyvninger, ikke kan begrunde en boardingafvisning eller fritage luftfartsselskabet fra dets forpligtelse til at yde kompensation til de passagerer**, som blev nægtet boarding på en af de efterfølgende flyvninger.

I denne forbindelse fastsætter forordningen dels de tilfælde, hvor der er rimelige grunde til afvisningen, som f.eks. helbreds- eller sikkerhedsmæssige årsager eller ufuldstændig rejselegitimation. Domstolen fastslår imidlertid, at en boardingafvisning som den i denne sag foreliggende ikke kan sammenlignes med sådanne grunde, da begrundelsen for afvisningen ikke kan tilskrives passageren.

Derimod kan denne situation sammenlignes med en boardingafvisning på grund af en oprindelig overbooking, som luftfartsselskabet har foretaget af økonomiske grunde. Finnair havde således fordelt Timy Lassoos plads for at kunne transportere andre passagerer og samtidig selv foretaget et valg mellem de passagerer, der skulle transporteres.

Selv om denne nye fordeling blev foretaget for at undgå, at de passagerer, som var berørt af de aflyste flyvninger, blev udsat for en urimeligt lang ventetid, kunne Finnair imidlertid ikke påberåbe sig de øvrige passagerers interesse med henblik på at udvide de tilfælde, hvor selskabet har ret til med føje at nægte boarding, betydeligt. En sådan udvidelse ville nødvendigvis betyde, at passagererne på de efterfølgende flyvninger blev frataget enhver beskyttelse, hvilket ville stride mod det formål, der forfølges med forordningen.

Dels fremgår det af forordningen, at luftfartsselskabet ikke er forpligtet til at yde kompensation i tilfælde af flyaflysning som følge af »usædvanlige omstændigheder«, dvs. omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Dette ville være tilfældet for de passagerer, som blev nægtet boarding den dag, hvor strejken fandt sted. EU-lovgiver har imidlertid ikke tilsigtet, at den kompensation, som skal ydes til passagererne i tilfælde af boardingafvisning mod deres vilje, skal udelukkes af grunde, der er forbundet med, at der indtræffer »usædvanlige omstændigheder«. Domstolen understreger således, at de usædvanlige omstændigheder kun kan angå et bestemt fly en bestemt dag, hvilket ikke er tilfældet, når boardingafvisningen skyldes en omorganisering af flyvninger, som følger efter de usædvanlige omstændigheder, som berørte en tidligere flyvning.

Domstolen fastslår, at denne situation imidlertid ikke forhindrer luftfartsselskaberne i efterfølgende at rejse erstatningskrav over for enhver person, herunder tredjemand, som har været årsag til boardingafvisningen. En sådan erstatning kan lette eller fjerne den økonomiske byrde for luftfartsselskaberne.

BEMÆRKNING: Gennem en præjudiciel forelæggelse kan retterne i medlemsstaterne i forbindelse med retssager, der verserer for dem, forelægge Domstolen spørgsmål vedrørende fortolkningen af EU-retten eller gyldigheden af en EU-retsakt. Domstolen træffer ikke afgørelse i den nationale retsvist. Det tilkommer den nationale ret at afgøre sagen i overensstemmelse med Domstolens afgørelse, der på tilsvarende måde er bindende for andre nationale retter i sager vedrørende en tilsvarende problemstilling.

Dette er et ikke-officielt dokument til mediernes brug og forpligter ikke Domstolen.

[Dommen](#) offentliggøres på webstedet CURIA på afsigelsesdagen.

Kontakt i Presse- og Informationsafdelingen: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

Billeder fra domsafsigelsen er tilgængelige via »[Europe by Satellite](#)« ☎ (+32) 2 2964106