



Selv hvis en flyafgang aflyses på grund af uforudsete tekniske fejl, har luftfartsselskabet pligt til at betale kompensation til passagererne

Visse tekniske fejl som følge af bl.a. skjulte fabrikationsmangler, der påvirker flysikkerheden, eller sabotage- eller terrorhandlinger kan imidlertid fritage luftfartsselskaberne fra deres kompensationspligt

Hvis en flyafgang aflyses, har luftfartsselskabet i medfør af EU-retten ¹ pligt til at give forplejning og en kompensation (mellem 250 og 600 EUR, afhængig af distancen) til de berørte passagerer. Luftfartsselskabet har imidlertid ikke pligt til at udbetale denne kompensation, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Corina van der Lans havde reserveret en flybillet til en KLM-flyvning fra Quito (Ecuador) til Amsterdam (Nederlandene). Luftfartøjet ankom til Amsterdam med en forsinkelse på 29 timer. Denne forsinkelse skyldtes ifølge KLM usædvanlige omstændigheder, nemlig en kombination af to fejl: To dele var defekte, nemlig brændstofpumpen og den hydromekaniske enhed. Disse dele, som ikke var tilgængelige, måtte transporteres med fly fra Amsterdam for efterfølgende at blive monteret på det omhandlede luftfartøj. KLM har ligeledes anført, at de defekte dele ikke havde overskredet deres gennemsnitlige levetid, og at delenes fabrikant ikke har tilvejebragt nogen form for særlig angivelse om, at fejl ville kunne opstå, når disse dele nåede en vis levetid.

Corina van der Lans har anlagt sag ved Rechtbank Amsterdam (retten i Amsterdam), der har besluttet at forelægge Domstolen præjudicielle spørgsmål. Retten ønsker nærmere bestemt oplyst, om en teknisk fejl, der er opstået pludseligt, som ikke kan tilskrives mangelfuld vedligeholdelse, og som heller ikke er blevet opdaget under et sædvanligt eftersyn, er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder«, hvorved luftfartsselskabet derfor fritages for sin kompensationspligt.

Domstolen bemærker indledningsvis i sin dom af dags dato, at det fremgår af dens praksis, at tekniske fejl faktisk kan henhøre under usædvanlige omstændigheder. Omstændighederne omkring disse fejls opståen kan imidlertid kun kvalificeres som »usædvanlige«, hvis de vedrører en begivenhed, som ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejls karakter eller oprindelse ². Dette er ifølge Domstolen f.eks. tilfældet, hvis den konstruktør, der har konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed afdækker, at luftfartøjerne, selv om de allerede er i drift, er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden. Det samme gælder, hvor der er tale om skader på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger.

Eftersom anvendelsen af luftfartøjer uundgåeligt er forbundet med forekomsten af tekniske fejl, må luftfartsselskaberne imidlertid almindeligvis støde på sådanne fejl under udøvelsen af deres aktiviteter. I denne henseende kan de tekniske fejl, som afdækkes i forbindelse med

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).

² Se Domstolens dom af 22. december 2008 i sag [C-549/07](#), Wallentin-Hermann, jf. også pressemeddelelse [nr. 100/08](#).

vedligeholdelse af luftfartøjet, eller som følger af manglende vedligeholdelse, derfor ikke i sig selv udgøre »usædvanlige omstændigheder«.

Dernæst bemærker Domstolen, at et maskinstop, der er provokeret af et for tidligt funktionssvigt af visse af delene på et luftfartøj, ganske vist udgør en pludselig opstået situation. Når det er sagt, er et sådant stop uløseligt forbundet med et sådant fartøjs meget komplekse funktionsmåde, eftersom dette anvendes af luftfartsselskabet under ofte vanskelige og ekstreme forhold, herunder vejrforhold, ydermere under den forudsætning, at ingen af et luftfartøjs dele er bestandige.

I forbindelse med et luftfartselskabs aktiviteter er denne pludselige begivenhed derfor uløseligt forbundet med luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, eftersom det almindeligvis konfronteres med denne slags uventede tekniske fejl. Desuden ligger forebyggelsen af et sådant maskinstop eller den reparation, der følger heraf, herunder udskiftning af en del, der for tidligt er blevet defekt, ikke uden for det berørte luftfartselskabs faktiske kontrol, da det påhviler luftfartselskabet at sikre, at de luftfartøjer, som selskabet anvender i forbindelse med sin erhvervsvirksomhed, er vedligeholdte og velfungerende.

Følgelig er en teknisk fejl som den omhandlede ikke omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder«.

I denne forbindelse bemærker Domstolen ligeledes, at de forpligtelser, der følger af EU-retten, ikke begrænser luftfartselskabernes ret til at søge kompensation hos enhver person, som har forårsaget forsinkelsen, herunder fabrikanten af bestemte defekte dele.

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 retstvist. 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 Kontoret for Presse og Information: Gitte Stadler ☎ (+352) 4303 3127

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