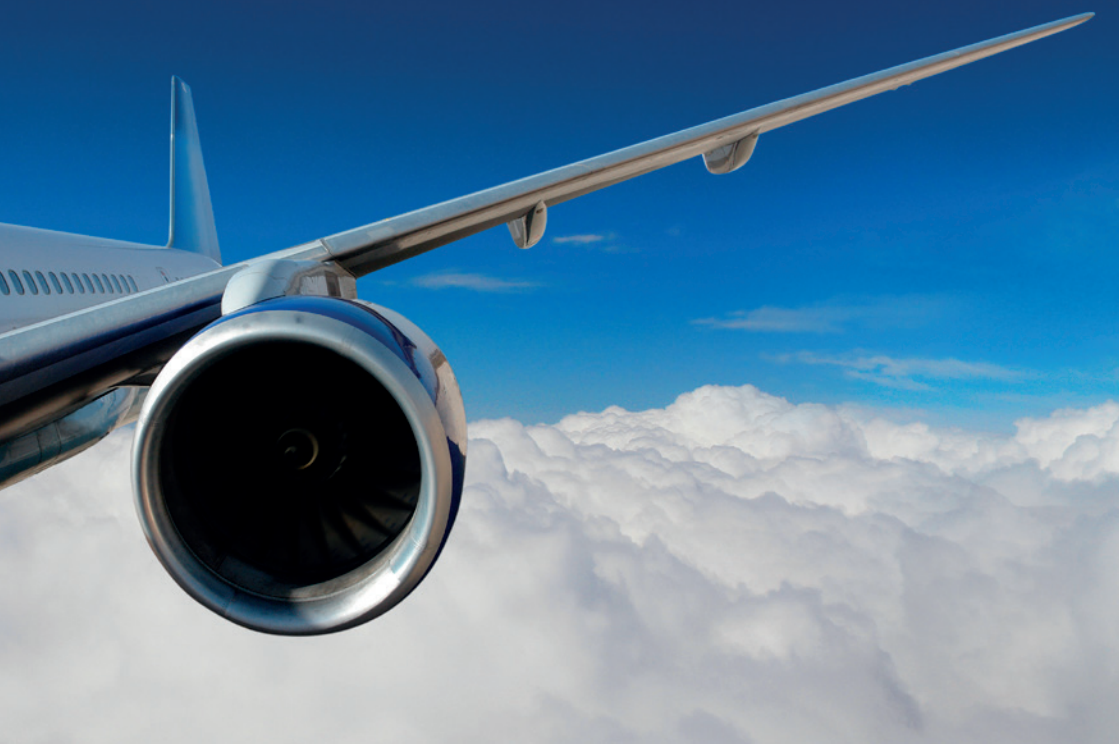




DEN EUROPÆISKE UNIONS
DOMSTOL

EU-DOMSTOLEN OG FLYPASSAGERERS RETTIGHEDER



INTRODUKTION

Siden 1952 har Den Europæiske Unions Domstol (EU-Domstolen) sikret, at EU-retten bliver overholdt og anvendt korrekt i medlemsstaterne. Igennem årene har EU-Domstolen afsagt domme, der har styrket den europæiske integration og tillagt borgerne mere og mere omfattende rettigheder. På de følgende sider præsenteres en række vigtige domme fra EU-Domstolen om flypassagerers rettigheder.



DE ALMINDELIGE PRINCIPPER

Tre mia. passagerer rejser hvert år med fly. I 2004 vedtog EU en forordning om flypassagerers rettigheder fra eller til en lufthavn beliggende i en medlemsstat (forordning nr. 261/2004). EU-Domstolen har jævnligt skullet fortolke denne forordning for at sikre en ensartet anvendelse heraf i alle medlemsstaterne. EU-Domstolen har navnlig taget stilling til et tilbagevendende spørgsmål: I hvilke tilfælde og under hvilke betingelser skal et luftfartsselskab yde passagererne kompensation?

Selv om forordningen fra 2004 kun udtrykkeligt bestemmer, at passagerer på en aflyst flyafgang, som får omlagt deres afgang, har ret til en kompensation, når de bliver forsinket tre timer eller mere i forhold til det oprindeligt fastsatte tidspunkt, fastslog Domstolen i 2009, at også passagerer, hvis flyafgang er forsinket i tre timer eller mere, har ret til en kompensation. Det er nemlig ikke begrundet at behandle passagerer på forsinkede flyafgange anderledes i de tilfælde, hvor de også først når deres endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på mere end tre timer.

EU-Domstolen præciserede i samme dom, at i tilfælde af aflysning eller lang forsinkelse af en flyafgang kan luftfartsselskaberne frigøre sig fra deres kompensationsforpligtelse, hvis de godtgør, at aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ligger uden for deres faktiske kontrol, og som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, var blevet truffet ([dom af 19.11.2009, Sturgeon, C-402/07](#)).



USÆDVANLIGE OMSTÆNDIGHEDER



Luftfartsselskaberne er ikke forpligtet til at betale passagererne kompensation, hvis der foreligger »usædvanlige omstændigheder«. EU-Domstolen har i årenes løb skullet præcisere og konkretisere dette koncept.

EU-Domstolen har fastslået, at tilfælde, hvor en mobil boardingtrappe støder sammen med et fly, og – principielt – uforudsete tekniske fejl, såsom et maskinstop eller udskiftningen af en del, der for tidligt er blevet defekt, ikke udgør usædvanlige omstændigheder. Luftfartsselskaberne kan således ikke blive fritaget fra deres kompensationsforpligtelse, når sådanne tekniske fejl er uundgåeligt forbundet med anvendelsen af et luftfarttøj og ikke ligger uden for den faktiske kontrol for luftfartsselskabet, som det påhviler at sikre luftfartøjets vedligeholdelse (dom af 17.9.2015, van der Lans, C-257/14). EU-Domstolen har dog præciseret, at visse tekniske problemer kan anses for at være usædvanlige omstændigheder (f.eks. skjulte fabrikationsmangler, der påvirker sikkerheden for fly, der allerede er i drift, eller skader forårsaget på fly ved sabotage- eller terrorhandling) ([kendelse af 14.11.2014, Siewert m.fl., C-394/14](#)).

EU-Domstolen har ligeledes anerkendt, at lukningen af en del af det europæiske luftrum efter vulkanen Eyjafjallajökulls udbrud i Island udgjorde en usædvanlig omstændighed, og at det også var tilfældet ved en kollision mellem et fly og en fugl og den tid, som en ekspert, der var behørigt autoriseret til at foretage den nødvendige sikkerhedskontrol på grund af kollisionen, skulle bruge ([dom af 31.1.2013, McDonagh, C-12/11](#), og [af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15](#)).



FORSINKELSER

EU-Domstolen har gentagne gange skullet præcisere sin praksis om flyafgange med en forsinkelse på tre timer eller mere. Den har navnlig skullet forklare måderne for beregningen af forsinkelsen og tilsluttede flyforbindelsers indvirkning på forsinkelserne.

EU-Domstolen fastslog i 2014, at et flys faktiske ankomsttidspunkt er det tidspunkt, hvor mindst én af flyets døre åbnes. Det er nemlig først på det tidspunkt, hvor passagererne har lov til at forlade flyet, at disse kan genoptage deres aktiviteter uden begrænsning ([dom af 4.9.2014, Germanwings, C-452/13](#)). EU-Domstolen har desuden præciseret, at når et flys forsinkelse både skyldes usædvanlige omstændigheder og andre omstændigheder, som luftfartsselskabet er ansvarlig for, skal tiden for den forsinkelse, der skyldes den usædvanlige omstændighed, fratrækkes den samlede forsinkelse ved ankomsten. Hvis flyets forsinkelse, efter at denne tid er trukket fra, er på tre timer eller mere, har passagererne således ret til kompensation ([dom af 4.5.2017, Pešková og Peška, C-315/15](#)).

I 2013 fastslog EU-Domstolen i øvrigt, at kompensation ikke forudsætter, at flyet er forsinket ved afgang. Det er tilstrækkeligt til, at der skal betales kompensation, at flyet er tre timer eller mere forsinket ved ankomsten til passagerens endelige bestemmelsessted, uanset om forsinkelsen skyldes den første flyafgang eller eventuelle tilsluttede flyforbindelser ([dom af 26.2.2013, Folkerts, C-11/11](#)). I 2017 har EU-Domstolen har endvidere præciseret, at flyvningens distance, som er afgørende for kompensationens størrelse, i tilfælde af flyvninger med tilsluttede flyforbindelser alene omfatter den direkte distance mellem afgangsstedet og det endelige bestemmelsessted, og at den skal beregnes »i fugleflugtslinje« ([dom af 7.9.2017, Bossen m.fl., C-559/16](#)).



AFLYSNINGER OG BOARDINGAFVISNING

Ligesom med hensyn til forsinkelser har EU-Domstolen i konkrete sager skullet afgøre, om en flyafgang var blevet aflyst, eller om luftfartsselskabet med urette havde afvist en passager fra boarding.

I tilfælde, hvor flyet aldrig er ankommet til bestemmelsesstedet og har måttet vende tilbage til afgangslufthavnen, uden at passagererne har kunnet tage det på ny, har EU-Domstolen fastslået, at flyafgangen skal anses for at være blevet aflyst, også selv om passagerernes rejse til bestemmelsesstedet er blevet omlagt til en anden flyafgang. Da det oprindelige fly anses for at være aflyst, kan passagererne i et sådant tilfælde kræve kompensation ([dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10](#)).

EU-Domstolen har også fastslået, at begrebet boardingafvisning ikke er begrænset alene til tilfælde med overbookning. I tilfælde, hvor der er indtrådt usædvanlige omstændigheder – såsom en strejke – som medfører, at et luftfartsselskab omorganiserer flyvninger som følge af, at en flyvning er blevet aflyst, kan en boardingafvisning af passagerer, der har reserveret plads på disse senere flyvninger, ikke anses for begrundet. Et luftfartsselskab, der giver en passagers plads til en person, hvis fly er blevet berørt af en strejke, afviser således ulovligt den førstnævnte passager fra boarding, således at denne har ret til kompensation ([dom af 4.10.2012, Finnair, C-22/11](#)).



LUFTFARTSSELSKABERNES FORPLIGTELSER



Ifølge forordningen fra 2004 skal luftfartsselskaberne betale kompensation til passagerer, hvis fly er blevet aflyst eller forsinket, eller som luftfartsselskaberne ulovligt har afvist fra boarding. Forordningen fastsætter en fast kompensation på 250-600 EUR alt efter den planlagte flyvnings længde. Luftfartsselskaberne er desuden forpligtet til at yde bistand (bl.a. refusion af billetten eller omlægning af rejsen til det endelige bestemmelsessted) og til at betale udgifter til forplejning og indkvartering (udgifter til restauration, hotelophold og telekommunikation). EU-Domstolen har flere gange haft lejlighed til at præcisere disse forpligtelser.

I 2011 fastslog EU-Domstolen, at når den faste kompensation, der er fastsat i forordningen fra 2004, ikke dækker hele den økonomiske og ikke-økonomiske skade, som passagererne har lidt, kan disse kræve resten af beløbet betalt af luftfartsselskabet inden for de grænser, der er fastsat i international og national lovgivning. Domstolen har således fastslået, at passagerer – inden for de nævnte grænser – skal kunne opnå en fuldstændig kompensation for deres skade ([dom af 13.10.2011, Sousa Rodríguez m.fl., C-83/10](#)).

Hvis et luftfartsselskab ikke opfylder sine forpligtelser til at yde bistand og til at betale udgifter til forplejning og indkvartering, kan passagererne kræve refusion af beløb, der har vist sig nødvendige, passende og rimelige med henblik på at kompensere for luftfartsselskabets manglende opfyldelse. EU-Domstolen har desuden præciseret, at det forhold, at der foreligger usædvanlige omstændigheder, ganske vist fritager luftfartsselskaberne fra deres kompensationsforpligtelse, men ikke fra deres forpligtelse til at yde bistand og til at sørge for forplejning og indkvartering ([dom af 31.1.2013, McDonagh, C-12/11](#)).



BAGAGE

Med hensyn til spørgsmål om bagage har EU-Domstolen skullet præcisere det maksimale beløb, som en passager kan kræve i erstatning for sit økonomiske og ikke-økonomiske tab, efter at dennes bagage er blevet ødelagt eller tabt. EU-Domstolen har ligeledes undersøgt luftfartsselskabernes mulighed for at kræve særskilt betaling fra passagererne for transport af bagage.

Ifølge Montrealkonventionen fra 1999 er luftfartsselskabets ansvar i tilfælde af ødelæggelse eller tab af bagage begrænset til et beløb på ca. 1 300 EUR. EU-Domstolen har præciseret, at dette loft dækker enhver tabstype, dvs. både økonomisk- og ikke-økonomisk tab. EU-Domstolen fastslog således, at erstatningsloftet vedrører hele det tab, som den enkelte passager har lidt, uafhængigt af tabets karakter ([dom af 6.5.2010, Walz, C-63/09](#)).

EU-Domstolen har i øvrigt anerkendt, at prisen for transport af bagage kan opkræves som et tillæg til prisen for flybilletten, således som de fleste lavprisluftfartsselskaber gør det. EU-Domstolen har imidlertid præciseret, at der ikke må opkræves et tillæg for håndbagage, fordi håndbagage må anses for at udgøre et nødvendigt element i transporten af passagerer ([dom af 18.9.2014, Vueling Airlines, C-487/12](#)).



FLYRESERVATIONER

EU-Domstolen har flere gange haft lejlighed til at præcisere de regler, som formidlere af flyrejser skal overholde, når de fremsætter tilbud på deres internetsider.

I 2012 fastslog EU-Domstolen, at formidlere af flyrejser ikke har ret til standardmæssigt at inkludere en »afbestillingsforsikring« i billetprisen. En sådan forsikring er nemlig et valgfrit pristillæg, der ifølge en forordning fra 2008 om drift af lufttrafiktjenester skal meddeles på en klar måde ved reservationsprocedurens start, og køberen skal acceptere dette pristillæg ved et aktivt valg ([dom af 19.7.2012, ebooker.com Deutschland, C-112/11](#)).

Samme forordning fra 2008 fastsætter endvidere, at den endelige pris, der skal betales, altid skal præciseres. EU-Domstolen har deraf konkluderet, at denne endelige pris, der skal betales, skal være præciseret for hver udbudt trafikflyvning, også ved den første prisangivelse. Denne forpligtelse har navnlig til formål at gøre det muligt for kunderne effektivt at sammenligne priser på trafikflyvninger, der opkræves af forskellige luftfartsselskaber ([dom af 15.1.2015, Air Berlin, C-573/13](#)).





DEN EUROPÆISKE UNIONS DOMSTOL

Direktoratet for Kommunikation

Kontoret for offentliggørelser og elektroniske medier

Oktober 2017

