

B1440003 - HBJ

**UDSKRIFT**  
**AF**  
**ØSTRE LANDSRETS DOMBOG**

---

**DOM**

Afsagt den 6. november 2014 af Østre Landsrets 20. afdeling  
(landsdommerne Henrik Gam, B. Tegldal og Andreas Bøgsted-Møller (kst.)).

20. afd. nr. B-1440-14:

[REDACTED]

(advokat Poul Jagd Mogensen v/advokat Thomas Donatzky)

mod

1) [REDACTED]

2) [REDACTED]

(begge v/advokat Peter Fugmann)

Københavns Byrets dom af 24. februar 2014 (BS 10S-3927/2013) er med Procesbevillingsnævnets tilladelse anket af [REDACTED] med påstand som for byretten om frifindelse. *Sagsøgte*

De indstævnte, [REDACTED], har påstået stadfæstelse. *Sagsøger*

Sagen er behandlet efter retsplejelovens kapitel 39 om behandling af sager om mindre krav (småsager).

Sagen har været mundtligt forhandlet sammen med sagerne [redacted]  
(herefter [redacted] mod [redacted] mod [redacted]  
[redacted] og [redacted])

### Forklaringer

Der er i landsretten afgivet forklaring af [redacted]  
[redacted] i byretten i sag [redacted] er dokumenteret.

#### Forklaringen

[redacted] har forklaret blandt andet, at hun er ansat som fuldmægtig i Trafikstyrelsen, hvor hun er ansvarlig for håndhævelse af passagerrettighedsforordningen og for behandling af klager fra passagerer. Hun er uddannet jurist og har arbejdet med området i snart 10 år. Håndhævelsen af forordningen består i at påse, at luftfartsselskaberne iagttager deres forpligtelser i henhold til forordningen. Luftfartsselskaberne er i medfør af forordningen i tilfælde af forsinkelse og aflysning forpligtet til på forskellig vis at tage hånd om passagererne samt informere dem om deres rettigheder. Hun varetager behandlingen af sager, hvor passagerer har klaget over luftfartsselskaberne. I 2013 behandlede Trafikstyrelsen 605 sager af denne type. I indeværende år har styrelsen foreløbigt behandlet 465 klager. I 2013 fik passagererne medhold i ca. 37 % af sagerne enten ved Trafikstyrelsens afgørelse eller ved forlig via Trafikstyrelsen. I indeværende år udgør det tilsvarende tal ca. 42 %. Når tallet er forholdsvis lavt, skyldes det, at luftfartsselskaberne gennem årene er blevet bedre til at overholde deres forpligtelser. Derudover bliver et stort antal sager løst direkte mellem luftfartsselskabet og passagererne og indbringes aldrig for styrelsen. Trafikstyrelsens afgørelser efterleves i almindelighed af luftfartsselskaberne. Styrelsen har i indeværende år kun oversendt seks sager, hvor luftfartsselskabet ikke har efterlevet styrelsens afgørelse, til anklagemyndigheden.

Når styrelsen modtager en klage fra en passager, sendes den til høring hos luftfartsselskabet. Såfremt selskabet gør gældende, at en teknisk omstændighed er usædvanlig, skal selskabet fremsende dokumentation herfor til styrelsen, f.eks. i form af en udskrift af flyets tekniske logbog. Derefter vurderes sagen af styrelsens luftfartstekniske afdeling på baggrund af den tekniske dokumentation. Det er ikke usædvanligt, at styrelsen må anmode luftfartsselskabet om yderligere dokumentation. Når den tekniske medarbejder har foretaget sit skøn, foretages der en juridisk vurdering. Det er hende, der foretager denne vurdering og underskriver afgørelserne. Det vurderes blandt andet, om der er noget at bebrejde

luftfartsselskabet, og om selskabet kunne have gjort noget anderledes. Der ses herved navnlig på selskabets vedligeholdelsesprogram. Såfremt vedligeholdelseskravene ikke er overholdt, eller fejlen burde have været opdaget ved et vedligeholdelsescheck, er der noget at bebrejde luftfartsselskabet. Der foretages også en vurdering af, hvad luftfartsselskabet har foretaget, efter fejlen er konstateret, f.eks. om det har truffet alle rimelige foranstaltninger med henblik på at skaffe en nødvendig reservedel, om reservedelen burde have været på selskabets reservedelslager, samt om selskabet har gjort, hvad der var muligt for om fornødent at skaffe et erstatningsfly.

Trafikstyrelsen holder sammen med de øvrige EU-landes håndhævende myndigheder jævnligt møder med EU-kommissionen, der har pålagt myndighederne at arbejde mod en ensartet praksis for behandling af klagesager. I den forbindelse blev de såkaldte NEB Guidelines udarbejdet i april 2013. Listen er ikke udtømmende. Trafikstyrelsen og de fleste af de øvrige landes myndigheder følger de vedtagne retningslinjer. Danmark er to gange udpeget af EU som foregangsland for dets håndhævelse af passagerrettigheder.

<sup>Sagsøgte</sup>  
[redacted] Director of Technical Operations hos [redacted] har forklaret blandt andet, at selskabet har otte fly. Det ældste fly er fra 1998, og det nyeste fly er fra 2007. Samtlige fly tilhører den nyeste generation Boeing 737-fly. Boeing har et vedligeholdelsesprogram, der skal følges til punkt og prikke. Piloten udfører således et preflight-check før hver afgang. Derudover udføres der dagligt og ugentligt check af flyet. Endvidere udføres der såkaldte A-check for hver 600 timers flyvning. Endelig udføres C-check hvert andet år eller efter 6.000 flyvetimer. Såfremt vedligeholdelsesproceduren ikke følges, vil selskabet blive frataget sin licens.

Passagererne kan klage direkte til [redacted], der udbetaler compensation direkte til passagererne.

I sag B-693-14 blev flyet påkørt under lastning, og der skete skade på flyets lastedør og dørkarmen. Der var tale om en omfattende skade, der ikke kunne udbedres på stedet. Der var ikke som sådan tale om en teknisk skade. Det var handlingagenten, som forestod lastning af flyet for selskabet, der forårsagede skaden. [redacted] tilstræber at vælge de underleverandører, der har de bedste sikkerhedsprofiler. Selskabet kunne ikke have gjort noget for at undgå skaden. De gik straks i gang med at søge efter et erstatningsfly. Det er

sjældent, at erstatningsfly findes på det sted, hvor skaden er sket. I dette tilfælde befandt erstatningsflyet sig i Helsinki. Der skulle endvidere findes en ledig besætning.

I nærværende sag opstod der fejl på PSEU-systemet, idet en sensor var gået i stykker. Denne type fejl opleves sjældent. Fejlen opstod i det øjeblik, flyet skulle af sted. Selskabet kunne ikke have gjort noget for at undgå fejlen.

I sag B-2198-14 konstateredes en lækage på selve brændstofpumpen som følge af en defekt pakning. Der findes en grænseværdi for, hvor mange dråber brændstof, der må lækkes i minuttet. Lækagen var så omfattende, at flyet ikke måtte benyttes. Ved den forudgående test af brændstofsyste­merne var der ikke registreret fejl. Under den almindelige vedligeholdelse kontrolleres for brændstoflækager. Han mener ikke, at yderligere vedligeholdelse eller kontrol ville have gjort det muligt at opdage fejlen tidligere.

Når [redacted] skal bruge et erstatningsfly, kontakter selskabet de mæglere og andre flyselskaber i Europa, som de ved kan levere erstatningsfly.

[redacted] har forklaret blandt andet, at han er inspektør i Trafikstyrelsen. Hans ansvarsområde er den tekniske side af luftfarten. Han er uddannet flymekaniker og har fløjet som teknisk pilot. Han har beskæftiget sig med luftfart i mere end 20 år. Han er med til at behandle klagesager med tekniske problemstillinger. Han modtager luftfartsselskabernes tekniske dokumentation for fejlene typisk i form af flyets tekniske logbøger og beskrivelser af, hvordan fejlene er udbedret og eventuelt med dokumentation for de udskiftede dele. Han gennemgår skadesforløbet fra skadens opståen til udbedring eller indsættelse af erstatningsfly. Det sker, at han må indhente yderligere dokumentation fra flyselskaberne. Han foretager en vurdering af, om fejlen kunne eller burde være opdaget under vedligeholdelsen. Vedligeholdelsesreglerne er meget nøje udstukket af flyproducenterne og tillige reguleret i luftfartsreglerne.

I sag B-693-14 havde et køretøj på jorden forårsaget en skade på flyets krop. Der var ikke tale om en teknisk fejl. Der er klare regler for, hvorledes et fly skal parkeres og transporteres omkring i lufthavnen, og det skyldtes fejl fra brugerne af køretøjet, at der skete skade på flyet.

I nærværende sag opstod der fejl på flyets PSEU-system. Systemet skal fortælle cockpittet, om de bevægelige dele på flyet står, som de skal. Den defekte del var ikke en sliddel. Ved den almindelige vedligeholdelse foretages en test af PSEU-systemet, og det vurderes, om systemet kan holde til næste eftersyn. Han mener, at der er tale om en usædvanlig fejl, og han mener ikke, at luftfartsselskabet kunne have forholdt sig anderledes, efter fejlen var opstået. Det ville have været forbundet med sikkerhedsmæssige risici at sende flyet i luften med fejlen.

I sag B-1443-14 blev der konstateret en fejl på flyets system til styring af trykket i kabinen. Systemet består af et primært system og et backupsystem. Både det primære system og backupsystemet fejlede. Han har ikke set dette ske før. Han mener ikke, at selskabet kunne have gjort yderligere for at undgå eller begrænse forsinkelsen.

I sag B-2198-14 blev der konstateret en revne i et dæksel til brændstofpumpen, således at brændstoffet kunne løbe ud. Der må ikke flyves med en sådan fejl. Revnen opstod som følge af metaltræthed, og den kunne ikke være forudset ved de løbende inspektioner. Der er ikke tale om en reservedel, det er normalt at have på lager.

### Procedure

Parterne har til støtte for deres påstande gjort de anbringender gældende, som fremgår af deres påstandsdokumenter og har i det væsentlige procederet i overensstemmelse hermed. De fire sager er procederet under ét.

Sagsøgte [redacted] har gjort gældende, at der er tale om et præsumptionsansvar i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, idet selskabet kan undgå at betale kompensation til passagererne, hvis det kan dokumentere, at forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, jf. bestemmelsens ordlyd. Det fremgår modsætningsvist, at der således ikke er tale om et objektivt ansvar, og at [redacted] derfor kan undgå at ifalde et ansvar i henhold til forordningen, hvis der er tale om usædvanlige omstændigheder, og selskabet har truffet alle rimelige forholdsregler. I de tilfælde, hvor der er tale om en teknisk fejl, har EU-Domstolen i præmis 26 i C-549/07 fastslået, at følgende to betingelser tillige skal være opfyldt: Fejlen skal skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i selskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og fejlen

skal ligge uden for selskabets kontrol. Fejlene i de aktuelle ankesager udgør usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand. Forordningen og forarbejderne indeholder ingen definition af begrebet "usædvanlige omstændigheder". Lovgiver har dog i betragtning nr. 14 i forordningen anført en række eksempler på, hvad der kan udgøre usædvanlige omstændigheder. Uforudsete sikkerhedsmæssige problemer kan udgøre en usædvanlig omstændighed, hvilket bekræftes af præmis 23 i EU-Domstolens afgørelse i C-549/07. Der må dog stadig kræves, at det sikkerhedsmæssige problem er usædvanligt. I forhold til vurderingen af, hvornår fejlen kan anses for at være usædvanlig, har EU-Domstolens generaladvokat Eleanor Sharpston i sit forslag til afgørelse i C-396/06 anført, at et givent problem skal være usædvanligt af karakter og hyppighed. Ligeledes har generaladvokaten anført, at det tilkommer den nationale ret at vurdere, hvornår et givent problem er ualmindeligt. I nærværende ankesager er fejlene usædvanlige, ligesom de forekommer meget sjældent.

Trafikstyrelsens afgørelser skal tillægges betydelig bevismæssig værdi ved bedømmelsen af, hvorvidt der er tale om usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand. Trafikstyrelsen efterser i medfør af artikel 16, stk. 1, i forordningen og bekendtgørelse nr. 1549 af 16. december 2013 om bestemmelser for anvendelse af EU-forordning nr. 261/2004 om passagerrettigheder på luftfartsområdet håndhævelsen af forordningen. Det følger direkte af bekendtgørelsen, at Trafikstyrelsen som udpeget kompetent myndighed i Danmark har ansvaret for håndhævelse af forordningen, og at Trafikstyrelsen som kompetent myndighed træffer afgørelse i sager vedrørende forordningen. Lovgiver har således forudsat, at Trafikstyrelsen med dens særlige kompetence inden for luftfartsområdet er kompetent til at træffe afgørelser herunder afgøre, hvorvidt der er tale om usædvanlige omstændigheder. I betænkning af 10. januar 2014 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004 synes forudsætningen tillige at være, at de nationale organers arbejde og retsafgørelser skal tillægges betydelig vægt ved fortolkningen af begrebet "usædvanlige omstændigheder", idet det fremgår, at "For at øge passagerers og flyselskabers retssikkerhed bør det være muligt at præcisere begrebet "usædvanlige omstændigheder" på grundlag af de nationale retshåndhævende myndigheders arbejde og retsafgørelser".

Sag 1 I sagen [redacted] mod [redacted] bør det tillægges betydelig bevismæssig værdi, at Trafikstyrelsen i udtalelsen af 11. marts 2013 vurderer, at det forhold, at flyet bliver ramt af en cateringvogn og flyets forreste bagagelastrumsdør bliver beskadiget, udgør en usædvanlig omstændighed. I sagen [redacted] mod [redacted] bør det tillægges be-

Sag 2

tydelig bevismæssig værdi, at Trafikstyrelsen i udtalelsen af 11. marts 2013 vurderer, at en lækage på flyets brændstofpumpe udgør en usædvanlig omstændighed. Endvidere bør det i *Sag 3* sagen [redacted] mod [redacted] tillægges særlig bevismæssig værdi, at Trafikstyrelsen i udtalelsen af 16. oktober 2013 vurderer, at andre passagerer på det samme fly, men ved en tidligere afgang, ikke er berettiget til kompensation, idet der er tale om usædvanlige omstændigheder. Trafikstyrelsen udtaler vedrørende fejlen på de to sensorer, at "Dette system administrerer iltforsyningen til kabinen, hvorfor det naturligvis ikke er forsvareligt, at flyet opererer med denne tekniske fejl. Trafikstyrelsen har foretaget en luftfartsteknisk vurdering af denne oplysning samt oplysninger, der fremgår af den medsendte dokumentation, og kan oplyse, at det er Trafikstyrelsens vurdering, at fejlen er ekstraordinær, og ikke kunne have været undgået selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet". Det fremgår af ovenstående citat, at Trafikstyrelsen foretager en luftfartsteknisk vurdering af den af [redacted] fremsendte dokumentation, idet Trafikstyrelsen besidder en særlig teknisk og faglig viden inden for området i forhold til at vurdere de pågældende fejl. Det forhold, at Trafikstyrelsen træffer afgørelser af mere teknisk karakter, bør medføre, at domstolene er forpligtet til at tillægge Trafikstyrelsens afgørelser betydelig bevismæssig værdi. I denne forbindelse bemærkes det, at Trafikstyrelsens afgørelser bør kunne sidestilles med f.eks. udtalelser fra Retslægerådet, som domstolene er meget tilbageholdende med at tilsidesætte. På samme måde bør domstolene være tilbageholdende med at prøve det forvaltningsretlige skøn, som Trafikstyrelsen er tillagt i forhold til deres afgørelse af, hvorvidt de pågældende passagerer er berettigede til kompensation.

*Sagsøjte*

Som følge af, at Trafikstyrelsen og de øvrige nationale organer i Europa (National Enforcement Bodies) er udpeget til at håndhæve forordningen og i mange tilfælde afgøre, hvorvidt der er tale om usædvanlige omstændigheder, har National Enforcement Bodies udarbejdet "Preliminary List of Extraordinary Circumstances". Denne liste skal indgå i vurderingen af, hvorvidt der er tale om "usædvanlige omstændigheder". Listen er udarbejdet for at sikre en ensartet fortolkning af, hvornår der er tale om usædvanlige omstændigheder, ligesom listen er tiltrådt af 27 medlemslande. For så vidt angår sagen [redacted] mod [redacted]

*Sag 1*

[redacted] er den pågældende skade på flyets cargodør omfattet af listens nr. 19 og udgør derved en usædvanlig omstændighed. I sagerne [redacted] mod [redacted]

*Sag 4*

*Sag 2 og 3*

[redacted] og [redacted] er de tekniske fejl omfattet af listens nr. 25 og 26 og udgør derved usædvanlige omstændigheder. Der er i sagerne [redacted] mod hen-

*Sag 4+3*

holdsvis [redacted] tale om fejl ved nødvendige systemer på flyet i henhold til listens nr. 25, ligesom der i sagen [redacted] m.fl. er tale om en

*Sag 2*

teknisk fejl, der opdages umiddelbart før afgang, og som nødvendiggør en reparation i henhold til listens nr. 26.

██████████ har truffet alle rimelige forholdsregler for at undgå, at der opstod en forsinkelse ved de pågældende afgang. Forsinkelsen kunne i nærværende ankesager ikke undgås, og det kan således ikke bebrejdes ██████████ at der opstod en forsinkelse. Alle rimelige forholdsregler omfatter korrekt og rettidig overholdelse af vedligeholdelsesprogrammet og eftersyn af de pågældende fly. Dette bekræftes af betænkning af 10. januar 2014 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, hvoraf det fremgår, at "Et luftfartsselskab, som fuldt ud har overholdt de regler og forpligtelser, der gælder for sikkerhed og vedligeholdelse, og således har gjort alt, hvad der står i dets magt, for at undgå en afbrydelse, bør ikke straffes ved en forpligtelse til at yde kompensation". ██████████ efterlever både egne vedligeholdelsesprocedurer, flyproducentens og Luftfartstilsynets krav til vedligeholdelse, jf. det af Boeing udviklede og af Trafikstyrelsen godkendte vedligeholdelsesprogram. Modparterne har ikke bestridt, at ██████████ har foretaget behørig vedligeholdelse. ██████████ har taget alle rimelige forholdsregler for at mindske forsinkelsen, idet selskabet, straks efter de pågældende fejl blev opdaget, forsøgte at udbedre fejlene og samtidig hermed forsøgte at indhente erstatningsfly til at overtage de pågældende afgang. Det tilkommer den nationale ret at fastslå, hvor lang tid det bør tage flyselskabet at fremskaffe et erstatningsfly under sagens omstændigheder. I denne forbindelse skal flyselskabet have en vis tid til at klargøre et reservefly, ligesom det kan være nødvendigt at transportere flyet fra dets base til den lufthavn, hvorfra den pågældende afgang afgår. ██████████ har taget alle de nødvendige skridt til at indhente et erstatningsfly, så snart det stod klart, at det var nødvendigt at tage det defekte fly ud af drift. Der skal blot være tale om rimelige forholdsregler som angivet i artikel 5, stk. 3, i forordningen. EU-Domstolen har i afgørelsen i C-549/07 anført, at "Luftfartsselskabet skal faktisk godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, kunne det åbenbart ikke på det pågældende tidspunkt, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som selskabet stod over for, førte til flyafgangens aflysning". Kravet om, at ██████████ skal træffe alle rimelige forholdsregler, kan opfyldes, selvom de usædvanlige omstændigheder indtræffer ved en tidligere afgang. I denne forbindelse bemærkes, at det følger af betragtning nr. 15 til forordningen, at "Det betragtes som en usædvanlig omstændighed, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i en lufttrafikstyring for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse



natten over eller aflysning af en eller flere afgang, selvom det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes". Det bemærkes tillige, at de pågældende fejl opstod umiddelbart forud for afgang, og forsinkelsen var således en direkte følge af og i umiddelbar tidsmæssig tilknytning til den usædvanlige omstændighed.

Fejlene skyldes begivenheder, der på grund af fejlenes karakter eller oprindelse ikke er et led i [redacted] sædvanlige aktivitetsudøvelse. Det følger af præmis 24 i C-549/07, at det forhold, at flyselskabet løser et teknisk problem, som skyldes manglende vedligeholdelse af et fly, er et led i flyselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Modsætningsvist må det således følge, at overholder [redacted] gældende vedligeholdelseskrav, skal dette tillægges vægt ved vurderingen af, hvorvidt fejlene skyldes begivenheder, der ikke er et led i selskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse. Hvad der nærmere kan antages at ligge uden for flyselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse er overladt til den nationale ret at afgøre, jf. præmis 27. Til rettens afgørelse af dette spørgsmål bemærkes, at [redacted] som nævnt overholder de meget strenge krav til vedligeholdelse, ligesom de tekniske fejl er meget ualmindelige og således ikke en del af [redacted] sædvanlige aktivitetsudøvelse. I sagen Sag 1 [redacted] mod [redacted] kan skaden ikke karakteriseres som en teknisk fejl, hvorfor der ikke i denne sag gælder noget krav om, at begivenhederne ikke må være et led i [redacted] sædvanlige aktivitetsudøvelse. For god ordens skyld bemærkes dog, at [redacted] har overladt håndteringen af bagage til en handlingagent og allerede på denne baggrund opfylder kravet om, at begivenhederne ikke er et led i selskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.

De pågældende fejl ligger uden for [redacted] faktiske kontrol i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordningen. Det følger af betænkning af 10. januar 2014 om forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 261/2004, at "Udbetaling af kompensation kan kun fungere som et incitament for luftfartsselskaberne til at udvise bedre adfærd, hvis årsagerne rent faktisk ligger inden for deres kontrol". I nærværende sager kan det ikke bebrejdes [redacted], at de pågældende fejl opstår, idet selskabet først og fremmest overholder gældende vedligeholdelseskrav. Dernæst ligger de pågældende fejl bevisligt uden for selskabets ansvarsområde og bør i overensstemmelse med Københavns Byrets dom af 3. juli 2014 i BS 40S-3708/2013 virke ansvarsfritagende for selskabet i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordningen.

Sagsøger

[redacted] har gjort gældende, at [redacted] skal betale [redacted] sagsøgte kompensation til dem som bestemt i forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004 artikel 7, stk. 1, litra b, fordi selskabet var skyld i, at de blev forsinkede på deres flyrejse fra Billund til Kreta i 9 timer og 46 minutter. De tekniske problemer ved luftfartøjet, som [redacted] sagsøgte har begrundet forsinkelsen med, var ikke af en så usædvanlig art, at de kan fritage selskabet for pligten til at betale kompensation til de forsinkede passagerer. [redacted] har ikke sagsøgte løftet sin bevisbyrde for, at alle forholdsregler, som med rimelighed kunne være truffet for at undgå forsinkelsen, herunder at underkaste luftfartøjet et omhyggeligt eftersyn i god tid forinden afgang eller indforskrive et erstatningsfly, faktisk var blevet truffet. Trafikstyrelsens afgørelser i sager med samme problemstilling som den foreliggende bør ikke kunne medføre en ændret vurdering, fordi styrelsen alene synes at lægge vægt på, om der i det enkelte tilfælde har været tale om en teknisk fejl, som hindrede det pågældende luftfartøj i at flyve sikkert, men ikke har foretaget en vurdering af, om den tekniske fejl er udsprunget af begivenheder, som ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for dets faktiske kontrol.

### Retsgrundlaget

Af 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 fremgår blandt andet:

”EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

...

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.
- (2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.
- (3) Selv om Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning, skabte grundlæggende beskyttelse for passagererne, er

der stadig for mange passagerer, der afvises mod deres vilje, eller berøres af aflysninger uden forudgående varsel eller lange forsinkelser.

- (4) Fællesskabet bør derfor forbedre de beskyttelsesstandarder, der blev fastsat i forordningen, så man både styrker passagerernes rettigheder og sikrer, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked.

...

- (14) Ligesom under Montreal-konventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

- (15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

...

### *Artikel 5*

#### **Aflysning**

1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

...

- c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre
- i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller
  - ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller
  - iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt.

tidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

...

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøres, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

...

#### *Artikel 7*

#### **Kompensationsret**

1. Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:
  - a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km
  - b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km
  - c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b)."

I EU-Domstolens dom af 22. december 2008 i sagen Friederike Wallentin-Hermann mod Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA (C-549/07) udtales blandt andet:

”20 I denne sammenhæng fremgår det klart, at mens artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 opstiller princippet om, at passagerer har krav på kompensation, hvis deres flyafgang aflyses, skal samme bestemmelses stk. 3, som fastsætter betingelserne for, hvornår et transporterende luftfartsselskab ikke har pligt til at udbetale kompensation, anses for en undtagelse til dette princip. Sidstnævnte bestemmelse skal derfor fortolkes strengt.

21 Fællesskabslovgiver har i denne henseende anført, som det fremgår af betragtning 14 til forordning nr. 261/2004, at sådanne omstændigheder navnlig kan indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

22 Det følger af denne angivelse i betragtningerne til forordning nr. 261/2004, at fællesskabslovgiver ikke har ønsket, at disse begivenheder, der i øvrigt ikke udgør en udtømmende opregning, skal udgøre

usædvanlige omstændigheder, men alene at de kan føre til, at der opstår sådanne omstændigheder. Det følger heraf, at alle omstændigheder ved sådanne begivenheder ikke nødvendigvis kan begrunde fritagelse fra kompensationspligten i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c).

- 23 Selv om fællesskabslovgiver har opført "uforudsete sikkerhedsproblemer" på nævnte liste, og selv om en teknisk fejl ved et luftfartøj kan anses for at udgøre et sådant sikkerhedsproblem, forholder det sig ikke desto mindre således, at omstændighederne ved en sådan begivenhed kun kan kvalificeres som "usædvanlige" i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de vedrører en begivenhed, som i lighed med de begivenheder, der er nævnt i forordningens betragtning 14, ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse.
- 24 Henset til de særlige omstændigheder, som luftbefordring udføres under, og henset til luftfartøjers høje teknologiske niveau må det konstateres, at luftfartsselskaberne almindeligvis under udøvelsen af deres aktiviteter støder på forskellige tekniske problemer, som anvendelsen af disse luftfartøjer uundgåeligt er forbundet med. Det er i øvrigt for at undgå sådanne problemer og for at forebygge uheld, der kan bringe flysikkerheden i fare, at luftfartøjerne jævnligt underkastes en særlig streng kontrol, der indgår som en løbende betingelse for luftfartsselskabernes drift. At løse et teknisk problem, som skyldes manglende vedligeholdelse af et luftfartøj, skal derfor anses for et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse.
- 25 De tekniske fejl, som afdækkes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjet, eller som følger af manglende vedligeholdelse, kan derfor ikke i sig selv udgøre "usædvanlige omstændigheder" som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.
- 26 Det kan imidlertid ikke udelukkes, at tekniske fejl udgør sådanne "usædvanlige omstændigheder", for så vidt som disse fejl skyldes begivenheder, som ikke er et led i det berørte luftfartsselskab sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Dette vil f.eks. være tilfældet, såfremt 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.
- ...
- 34 På denne baggrund skal det første og fjerde forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning af en flyafgang, ikke er omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder" i denne bestemmelses forstand, medmindre fejlen skyldes begivenheder

der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Montrealkonventionen er ikke relevant for fortolkningen af fritagelsesgrunden i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.”.

### **Landsrettens begrundelse og resultat**

Artikel 5, stk. 1, litra c, i forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004 opstiller et princip om, at passagerer har krav på compensation, hvis deres flyafgang aflyses. Artikel 5, stk. 3, fastlægger en undtagelse til dette princip, hvorefter luftfartsselskabet ikke har pligt til at betale compensation, såfremt selskabet 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. I forordningens betragtning 14 anføres, at sådanne omstændigheder navnlig kan indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker.

Det fremgår af EU-Domstolens dom af 19. november 2009 (C-402/07 og C-432/07), at artikel 5 i forordningen skal fortolkes således, at passagerer på forsinkede flyafgange kan sidestilles med passagerer på aflyste flyafgange i forhold til reglerne om compensation, når passagererne som følge af forsinkelsen ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det oprindeligt planlagte ankomsttidspunkt.

I EU-Domstolens dom af 22. december 2008 (C-549/07) anføres i præmis 26, at tekniske fejl alene kan udgøre ”usædvanlige omstændigheder” i forordningens forstand, såfremt fejlene skyldes begivenheder, som ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Som eksempler nævnes skjulte fabrikationsmangler og skader på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandling.

Forordningens formål er at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, og der bør fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav, jf. forordningens betragtning 1. Endvidere følger af EU-Domstolens dom af 22. december 2008 (C-549/07), at undtagelsesbestemmelsen i forordningens artikel 5, stk. 3, skal fortolkes strengt.

I nærværende sag skyldtes forsinkelsen en teknisk fejl ved flyets såkaldte PSEU-system. Landsretten finder, at denne fejl ikke er af en sådan karakter, at den heraf afledte forsinkelse skyldtes usædvanlige omstændigheder, således som dette begreb beskrives i forordningen og fortolkes af EU-domstolen.

Landsretten stadfæster herefter byrettens dom.

[redacted] skal betale sagsomkostninger for landsretten til [redacted] med i alt 3.125 kr. Beløbet omfatter udgifter til advokatbi-stand inkl. moms. Ved fastsættelsen af beløbet er der navnlig taget hensyn til, at sagen er behandlet efter reglerne om småsager, samt at sagen for landsretten er hovedforhandlet sammen med tre andre sager med tilsvarende problemstillinger.

Thi kendes for ret:

Byrettens dom stadfæstes.

I sagsomkostninger for landsretten skal [redacted] betale i alt 3.125 kr. til [redacted]

Det idømte skal betales inden 14 dage efter denne doms afsigelse.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.

(Sign.)

\_\_\_\_\_  
Udskriftens rigtighed bekræftes. Østre Landsret, den 06-11-2014

Janis Bjørnstad  
Souschef