

Udskriftsdato: mandag den 12. januar 2026

FOU nr 2017.22 (Gældende)

2017-22. Kompensation for flyforsinkelse

Ministerium: Folketinget

2017-22. Kompensation for flyforsinkelse

En borger klagede til ombudsmanden over, at Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) havde truffet afgørelse om, at han ikke var berettiget til kompensation for forsinkelse i forbindelse med en flyvning fra New York til København. Forsinkelsen var forårsaget af sygdom hos et besætningsmedlem. Styrelsen havde henvist til bestemmelsen i artikel 5, stk. 3, i EU-forordning nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om bl.a. kompensation til luftfartspassagerer ved aflysning eller lange forsinkelser.

Efter denne EU-forordning og EU-Domstolens praksis har flypassagerer krav på økonomisk kompensation, hvis en flyafgang aflyses, eller hvis de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet.

Retten til kompensation gælder ikke, hvis aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet (artikel 5, stk. 3). Det er ikke i forordningen defineret, hvad der skal forstås ved "usædvanlige omstændigheder". Men det fremgår af forordningen, 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.

Efter styrelsens opfattelse var der i sagen tale om usædvanlige omstændigheder, der ikke kunne have været undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet.

Det var ombudsmandens opfattelse, at sygdom hos et enkelt medlem af kabinepersonalet i en sag som den foreliggende ikke kunne anses for en "usædvanlig omstændighed" efter artikel 5, stk. 3. Allerede derfor var han ikke enig i styrelsens afgørelse om, at borgeren ikke var berettiget til kompensation for flyforsinkelsen.

(Sag nr. 16/01181)

I det følgende gengives ombudsmandens redegørelse i sagen. Borgeren er anonymiseret med betegnelsen A, og flyselskabet med betegnelsen B.

Ombudsmandens redegørelse

1. Hvad handler sagen om?

A har klaget til mig over Trafik- og Byggestyrelsens (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) afgørelse af 10. september 2015 – som fastholdt den 24. februar 2016 – om, at han ikke var berettiget til kompensation for forsinkelse i forbindelse med en flyvning med flyselskab B fra New York til København.

Forsinkelsen var forårsaget af sygdom hos et besætningsmedlem.

Styrelsen henviste til EU-forordning nr. 261/2004, artikel 5, stk. 3.

2. Retsgrundlaget

2.1. EU-forordning nr. 261/2004

I 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 er der fastsat bl.a. følgende:

”Ud fra følgende betragtninger:

(1) Handlinger 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.

...

(12) Problemer og gener for passagererne på grund af aflysning bør også begrænses. Dette bør opnås ved, at luftfartsselskaberne tilskyndes til at informere passagererne om aflysninger før den planlagte afgangstid og derudover tilbyder dem en rimelig omlægning af rejsen, således at de kan træffe andre dispositioner. Luftfartsselskaber, der undlader dette, bør yde passagererne kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

...

(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.

...

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 (...).

...

3. 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. ”

2.2. Sag C-549/07 (Wallentin-Hermann)

I sag C-549/07 (Wallentin-Hermann) – der handlede om kompensation efter artikel 5 i forordning nr. 261/2004 som følge af aflysning af flyafgang på grund af teknisk fejl ved et luftfartøj – har EU-Domstolen udtalt sig om fortolkningen af artikel 5, stk. 3.

Af afgørelsen fremgår bl.a. følgende:

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

2) ...

3) 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?

4) ...

Om de præjudicielle spørgsmål

Det første og det fjerde spørgsmål

...

16 Det bemærkes, at begrebet usædvanlige omstændigheder ikke er blandt de begreber, som defineres i artikel 2 i forordning nr. 261/2004. Begrebet defineres endvidere heller ikke i andre af forordningens bestemmelser.

17 Det fremgår af fast retspraksis, at fastlæggelsen af betydningen og rækkevidden af udtryk, som ikke er defineret i fællesskabsretten, skal ske efter deres normale mening i sædvanlig sprogbrug, idet der tages hensyn til den generelle sammenhæng, hvori de anvendes, og de mål, der forfølges med den lovgivning, som de udgør en del af. Når disse begreber forekommer i en bestemmelse, der er en undtagelse fra et princip, eller nærmere bestemt fra fællesskabsretlige bestemmelser om forbrugerbeskyttelse, skal disse desuden læses således, at bestemmelsen kan fortolkes strengt (...). Dertil kommer, at betragtningerne til en fællesskabsretsakt kan præcisere dennes indhold (...).

18 De formål, som forfølges med artikel 5 i forordning nr. 261/2004, og som fastsætter de forpligtelser, der påhviler luftfartsselskaberne i tilfælde af en flyafgangs aflysning, fremgår klart af første og anden betragtning til forordningen, hvorefter handling fra Det Europæiske Fællesskabs side, når det drejer sig om lufttransport, bl.a. bør sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, og der bør fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt, idet en flyafgangs aflysning forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne (...).

19 Som det fremgår af betragtning 12 til og artikel 5 i forordning nr. 261/2004, har fællesskabslovgiver ønsket at begrænse problemer og gener for passagererne på grund af aflysning ved at tilskynde luftfartsselskaberne til på forhånd at informere passagererne om aflysninger og under visse omstændigheder tilbyde dem en rimelig omlægning af rejsen i henhold til bestemte kriterier. I de situationer, hvor luftfartsselskaberne ikke iværksætter sådanne foranstaltninger, har fællesskabslovgiver ønsket, at luftfartsselskaberne skal yde passagererne kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

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.

...

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 luftfartsselskabs 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.

...

Det tredje spørgsmål

...

39 Det bemærkes, at fællesskabslovgiver ikke har ønsket at fritage for pligten til at yde kompensation til passagerer i tilfælde af en flyafgangs aflysning i forbindelse med alle usædvanlige omstændigheder, men kun dem, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

40 Det følger heraf, at eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder er fritaget, påhviler det den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.

41 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 flyafgangs aflysning.

42 Det tilkommer den forelæggende ret at undersøge, om det berørte luftfartsselskab under omstændigheder som dem, der foreligger i hovedsagen, har iværksat passende foranstaltninger, dvs. foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtraf, navnlig opfyldte de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk havde ansvaret for. ”

2.3. Sag C-257/14 (van der Lans)

I sag C-257/14 (van der Lans) – der også handlede om kompensation efter artikel 5 i forordning nr. 261/2004 som følge af forsinkelse af flyafgang på grund af teknisk fejl ved et luftfartøj – har EU-Domstolen ligeledes udtalt sig om fortolkningen af artikel 5, stk. 3.

Af afgørelsen fremgår bl.a. følgende:

”37 Eftersom anvendelsen af luftfartøjer uundgåeligt er forbundet med forekomsten af tekniske fejl, må det imidlertid konstateres, at luftfartsselskaberne almindeligvis under udøvelsen af deres aktiviteter støder på sådanne fejl. I denne henseende kan de tekniske fejl, som afdækkes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjet, eller som følger af manglende vedligeholdelse, derfor ikke i sig selv udgøre ’usædvanlige omstændigheder’ som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 (...).

...

42 Det skal derfor lægges til grund, at i forbindelse med et luftfartsselskabs aktiviteter er denne pludselige begivenhed uløseligt forbundet med luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, eftersom det almindeligvis konfronteres med denne slags uventede tekniske fejl.

...

48 I det omfang en teknisk fejl som den i hovedsagen omhandlede ikke er omfattet af udtrykket ’usædvanlige omstændigheder’, er der ikke grund til i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 at tage stilling til, hvilke forholdsregler luftfartsselskabet med rimelighed skulle have truffet for at imødegå disse omstændigheder.”

2.4. De forenede sager C-402/07 og C-432/07 (Sturgeon og Böck)

Efter artikel 7, jf. artikel 5, stk. 1, litra c, i EU-forordning nr. 261/2004 har flypassagerer som anført krav på nærmere angivet økonomisk kompensation, hvis en flyafgang aflyses.

Flypassagerer har også krav på kompensation efter de nævnte regler, hvis de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet.

Dette fremgår af EU-Domstolens dom i de forenede sager C-402/07 og C-432/07 (Sturgeon og Böck), præmis 69.

2.5. Ugeskrift for Retsvæsen 2016.2357H og Ugeskrift for Retsvæsen 2016.2377H

Højesteret har i to domme af 4. april 2016 taget stilling til spørgsmål om kompensation til flypassagerer, hvis flyrejser på grund af tekniske fejl ved de pågældende fly blev forsinket med mere end tre timer (Ugeskrift for Retsvæsen 2016.2357H og Ugeskrift for Retsvæsen 2016.2377H).

Der var således ikke tale om forsinkelser på grund af sygdom hos et besætningsmedlem.

I Ugeskrift for Retsvæsen 2016.2377H har Højesteret anført bl.a. følgende:

”Det er ikke i forordningen defineret, hvad der forstås ved ’usædvanlige omstændigheder’, men det fremgår af præambelbetragtning 14 til forordningen, 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.

EU-Domstolen har i flere afgørelser udtalt sig om, hvorvidt det udgør ’usædvanlige omstændigheder’ i henhold til artikel 5, stk. 3, at en flyafgang bliver aflyst eller forsinket som følge af tekniske fejl, således at flyselskabet ikke skal betale kompensation herfor.

Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at artikel 5 om ret til kompensation bl.a. har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, og at bestemmelsen i artikel 5, stk. 3, der udgør en undtagelse fra retten til kompensation, skal fortolkes strengt, jf. præmisserne 18 og 20 i dom af 22. december 2008 i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann). ”

2.6. Østre Landsrets dom af 29. marts 2017

Østre Landsret har i dom af 29. marts 2017 (9. afd., nr. B-83-16) – som Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen orienterede mig om den 20. juni 2017 – taget stilling til et spørgsmål om kompensation fra et finsk flyselskab til en passager i anledning af forsinkelse på grund af sygdom hos kaptajnen på det forsinkede fly.

I dommen har landsretten bl.a. anført følgende:

”Uanset om det maveonde, kaptajnen på flyvningen fra Bangkok til Helsinki havde pådraget sig, opstod pludseligt kort før flyafgang, finder landsretten, at et sådant sygdomstilfælde ikke kan anses for en ’usædvanlig omstændighed’ i forordningens artikel 5, stk. 3’s forstand, når der henses til afgrænsningen af, hvad der kan anses for en ’usædvanlig omstændighed’ i Højesterets domme gengivet i U 2016.2377 og U 2016.23 [må være U 2016.2357; min bemærkning] samt i afgørelser fra EU-domstolen. Det er således påregneligt, at der hos flypersonale indimellem opstår sygdom af den angivne karakter, som vil være til hinder for varetagelsen af arbejdsopgaven ombord på et fly. Under disse omstændigheder er ... ikke fritaget for at betale kompensation til (...). ”

2.7. EU-Kommissionens forslag til ændring af EU-forordning nr. 261/2004

I et forslag af 13. marts 2013 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af EU-forordning nr. 261/2004 har EU-Kommissionen anført bl.a. følgende:

”1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

...

a. Den seneste udvikling

Luftfartsselskaber undlader ofte at opfylde de rettigheder, som passagerer har i tilfælde af boardingafvisning, lange forsinkelser, aflysninger eller beskadiget bagage, især i henhold til forordning (EF) nr. 261/2004 (i det følgende benævnt 'forordningen') og forordning (EF) nr. 2027/97.

...

I Kommissionens meddelelse af 11. april 2011 berettes der om de forskellige fortolkninger af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 261/2004 som følge af gråzoner og mangler i den foreliggende tekst og den uensartede håndhævelse i medlemsstaterne. Det er desuden vanskeligt for passagerer at håndhæve deres individuelle rettigheder.

Den 29. marts 2012 vedtog **Europa-Parlamentet (EP)** en resolution som svar på ovennævnte meddelelse fra Kommissionen. EP mener, at korrekt anvendelse af de gældende bestemmelser fra medlemsstaternes og luftfartsselskabernes side, håndhævelse og tilstrækkelige og enkle retsmidler samt præcis information til passagererne om deres rettigheder bør være hjørnestenene i at genvinde passagerernes tillid. EP beklager, at håndhævelsesorganerne ikke altid sikrer, at passagerernes rettigheder rent faktisk overholdes. Med hensyn til forordning (EF) nr. 261/2004 opfordrer EP Kommissionen til at foreslå en præcisering af passagerernes rettigheder, navnlig begrebet 'usædvanlige omstændigheder'.

...

Formålet med forslaget er at fremme flypassagerers interesser ved at sikre, at luftfartsselskaberne overholder et højt beskyttelsesniveau for flypassagererne under afbrydelse af rejser, under hensyntagen til den finansielle indvirkning for flytransportsektoren, og sikre, at luftfartsselskaberne opererer under harmoniserede vilkår på et liberaliseret marked.

...

3.3 Nærmere redegørelse for forslaget

3.3.1. Sikre en effektiv og konsekvent håndhævelse af passagerernes rettigheder

Formålet med forslaget er at forbedre håndhævelsen ved at præcisere hovedprincipper og implicite passagerrettigheder, som tidligere har givet anledning til mange tvister mellem flyselskaber og passagerer, og ved at fremme og bedre koordinere de håndhævelsespolitikker, der udføres på nationalt plan.

3.3.1.1. Præcisering af hovedprincipper

- **Definition på 'usædvanlige omstændigheder':** Forslaget definerer entydigt begrebet på linje med Domstolens kendelse i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann), dvs. omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Endvidere indfører forslaget af hensyn til yderligere retssikkerhed en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der skal betragtes som usædvanlige, og omstændigheder, der skal betragtes som ikke-usædvanlige (artikel 1, stk. 1, litra e), i forslaget – artikel 2, litra m), i den ændrede forordning (EF) nr. 261/2004 – og bilag 1).

...

Forslag til

...

ud fra følgende betragtninger:

...

- 1) For at øge retssikkerheden for luftfartsselskaber og flypassagerer er det nødvendigt med en mere præcis definition af begrebet 'usædvanlige omstændigheder', hvor der tages hensyn til dommen fra Den Europæiske Unions Domstol i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann). Sådant en definition bør præciseres yderligere med en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, som klart kan identificeres som usædvanlige eller ikke.

...

1. I artikel 2 foretages følgende ændringer:

...

e) Der tilføjes følgende definitioner:

'm) 'usædvanlige omstændigheder': omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. I forbindelse med denne forordning omfatter usædvanlige omstændigheder de i bilaget anførte omstændigheder

...

Bilag 1

'Bilag: ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der må anses for at være usædvanlige i forbindelse med denne forordning

2. Følgende omstændigheder anses for at være usædvanlige:

...

2. Følgende omstændigheder anses ikke for at være usædvanlige:

...

ii. udeblivelse af flybesætning eller kabinepersonale (undtagen som følge af arbejdsstridigheder). ”

3. Trafik- og Byggestyrelsens opfattelse

Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) har i afgørelsen af 10. september 2015 og i efterfølgende svar af 11. september 2015 og 24. februar 2016 over for A redegjort for styrelsens vurdering af, at han ikke var berettiget til kompensation for forsinkelse i forbindelse med flyvningen med flyselskab B fra New York til København. Forsinkelsen var på mere end tre timer.

I en udtalelse af 11. oktober 2016 til brug for min behandling af sagen har Trafik- og Byggestyrelsen redegjort nærmere for sin afgørelse, herunder besvaret en række spørgsmål.

Efter styrelsens opfattelse var der i sagen tale om usædvanlige omstændigheder, der ikke kunne have været undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet.

Styrelsen har henvist til, at flyselskab B ifølge det oplyste ikke havde mulighed for at indsætte et standby-besætningsmedlem, da B ikke havde standby-besætning i New York, eller for at købe et besætningsmedlems fridag i New York, selv om det var forsøgt. Der måtte derfor flyves et besætningsmedlem fra København til New York, og dette var årsagen til den lange forsinkelse. Det var af B også oplyst, at besætningsmedlemmet meldte sig syg på selve dagen for den planlagte afgang.

Det har været styrelsens skøn, at flyselskab B ikke i sagen kunne forventes at have et standby-besætningsmedlem i New York, og at selskabet havde løftet sin bevisbyrde for at have truffet alle rimelige forholdsregler i den konkrete situation ved at få fløjet et besætningsmedlem til New York.

Det var styrelsens opfattelse, at styrelsens administration af forordning nr. 261/2004 var på linje med de øvrige medlemsstater, herunder i relation til spørgsmålet om kompensation for flyforsinkelser på grund af sygdom på udebaser.

Styrelsen har oplyst, at den har behandlet relativt få sager, hvor der er sket aflysning eller forsinkelse på grund af sygdom hos besætningen.

Styrelsen har således de sidste to år behandlet ca. 2.500 klager årligt. Heraf har 50 sager vedrørt aflysninger eller forsinkelser som følge af sygdom hos et besætningsmedlem, en kaptajn eller en styrmand, og i 8 af sagerne blev det konkret vurderet, at sygdom ikke udgjorde en ekstraordinær omstændighed, hvorfor passagererne var berettiget til at modtage kompensation.

Styrelsen har også oplyst, at styrelsen ikke har kendskab til retspraksis, hvor spørgsmålet om, hvorvidt sygdom hos et besætningsmedlem på en udebase kan betragtes som en usædvanlig omstændighed i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, har været behandlet.

I anledning af mit udkast til redegørelse i sagen – som jeg havde sendt til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den 30. maj 2017 – skrev styrelsen imidlertid den 20. juni 2017 til mig, at styrelsen ikke havde bemærkninger til mit udkast, og anførte i den forbindelse bl.a. følgende:

”Det kan i denne anledning i øvrigt oplyses, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den 16. juni 2017 har skrevet til alle luftfartsselskaber, som er omfattet af forordning nr. 261/2004 om flypassagerrettigheder, at styrelsen med virkning fra den 1. juli 2017 gennemfører en praksisændring på området.

Det følger af denne praksisændring, at fremad vil styrelsen som udgangspunkt ikke betragte sygdom blandt besætning på udebaser som en usædvanlig omstændighed, der medfører, at flyselskabet som udgangspunkt ikke skal betale kompensation til passagererne. Styrelsen vil derimod foretage en konkret vurdering af omstændighederne omkring sygdommen.

Praksisændringen sker på baggrund af en dom afsagt i Østre Landsret den 29. marts 2017. Det følger af denne afgørelse, at kaptajnens pludselige sygdom før en flyvning fra Bangkok til Helsinki ikke kunne anses som en usædvanlig omstændighed.”

Jeg henviser i øvrigt til sagsfremstillingen nedenfor.

4. Flyselskab B's oplysninger

Den 20. juni 2017 har flyselskab B skrevet til mig, at A tidligere har anlagt sag mod B ved Københavns Byret vedrørende kompensation for den flyforsinkelse, som A's klage til mig vedrørte.

Efter forligsforhandlinger med A har B den 25. november 2016 udbetalt kompensation for denne flyforsinkelse.

5. Min vurdering

5.1. I det udkast til redegørelse, som jeg den 30. maj 2017 sendte til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, A og flyselskab B, anførte jeg bl.a. følgende:

”4. Min vurdering

4.1. Efter artikel 7, jf. artikel 5, stk. 1, litra c, i EU-forordning nr. 261/2004 har flypassagerer krav på nærmere angivet økonomisk kompensation, hvis en flyafgang aflyses, eller hvis de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet (EU-Domstolens præjudicielle afgørelse i de forenede sager C-402/07 og C-432/07 (Sturgeon og Böck), præmis 69).

Retten til kompensation gælder efter artikel 5, stk. 3, ikke, hvis aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Det fremgår af bestemmelsen, at der er to betingelser for, at der ikke er ret til kompensation.

For det første skal aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder. For det andet skal de usædvanlige omstændigheder ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Se også de ovenfor i pkt. 2.2 og 2.3 omtalte domme fra EU-Domstolen.

4.2. For så vidt angår kravet om, at der skal foreligge 'usædvanlige omstændigheder', er det ikke i forordningen defineret, hvad der forstås ved dette udtryk. Men det fremgår af betragtning 14 til forordningen, 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.

Efter de foreliggende oplysninger – herunder fra Trafik- og Byggestyrelsen – er der ikke retspraksis, hvor der er taget stilling til, om sygdom hos et besætningsmedlem (på en udebase) kan anses for 'usædvanlige omstændigheder' efter artikel 5, stk. 3.

Derimod har EU-Domstolen i flere afgørelser udtalt sig om, hvorvidt det udgør 'usædvanlige omstændigheder' i henhold til den nævnte bestemmelse, at en flyafgang bliver aflyst eller forsinket som følge af tekniske fejl. Det samme har Højesteret i to domme. Se ovenfor pkt. 2.

I disse afgørelser er der anført en række generelle betragtninger, som efter min opfattelse må antages at kunne overføres til sager om kompensation på grund af aflysning eller forsinkelse som følge af sygdom hos et besætningsmedlem.

I sagen C-549/07 (Wallentin-Hermann), der er omtalt ovenfor i pkt. 2.2, er det bl.a. anført, at de formål, som forfølges med artikel 5 – og som fastsætter de forpligtelser, der påhviler luftfartsselskaberne i tilfælde af en flyafgangs aflysning – klart fremgår af første og anden betragtning til forordningen, hvorefter handling fra Det Europæiske Fællesskabs side, når det drejer sig om lufttransport, bl.a. bør sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, og der bør fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt, idet en flyafgangs aflysning forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne (præmis 18).

Det fremgår ifølge EU-Domstolen også klart, at mens artikel 5, stk. 1, litra c, 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 alligevel ikke har pligt til at udbetale kompensation – anses for en undtagelse til dette princip, og sidstnævnte bestemmelse skal derfor fortolkes strengt (præmis 20).

Fællesskabslovgiver har i denne henseende anført – som det fremgår af betragtning 14 til forordningen – at sådanne omstændigheder navnlig kan 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 (præmis 21).

Det følger efter EU-Domstolens opfattelse af denne angivelse i betragtningerne til forordningen, 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 (præmis 22).

Omstændigheder kan ifølge EU-Domstolen kun kvalificeres som 'usædvanlige' i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, 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 (præmis 23).

Som nævnt ovenfor i pkt. 2.6 foreligger der et forslag af 13. marts 2013 til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af EU-forordning nr. 261/2004. Det er bl.a. anført, at formålet med forslaget er at forbedre håndhævelsen ved at præcisere hovedprincipper og implicitte passagerrettigheder, som tidligere har givet anledning til tvister mellem flyselskaber og passagerer.

Det er også anført, at forslaget entydigt definerer begrebet 'usædvanlige omstændigheder' på linje med EU-Domstolens afgørelse i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann). Endvidere indfører forslaget af hensyn til yderligere retssikkerhed en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der skal betragtes som usædvanlige, og omstændigheder, der skal betragtes som ikke-usædvanlige.

I artikel 2 foreslås der indsat en definition af 'usædvanlige omstændigheder', jf. nærmere ovenfor i pkt. 2.6. Og i bilag 1 – som er en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der må anses for at være usædvanlige i forbindelse med denne forordning – er det anført, at 'udeblivelse af flybesætning eller kabinepersonale (undtagen som følge af arbejdsstridigheder)' ikke anses for usædvanlige.

4.3. For så vidt angår kravet om at de usædvanlige omstændigheder 'ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet', har EU-Domstolen i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann) bl.a. udtalt, at fællesskabslovgiver ikke har ønsket at fritage for pligten til at yde kompensation til passagerer i tilfælde af en flyafgangs aflysning i forbindelse med alle usædvanlige omstændigheder, men kun i dem, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet (præmis 39).

Det følger efter EU-Domstolens opfattelse heraf, at eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder er fritaget, påhviler det den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger – dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for (præmis 40).

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 (præmis 41).

4.4. For så vidt angår betingelsen om at der skal være tale om 'usædvanlige omstændigheder', må det efter min opfattelse lægges til grund, at EU-Domstolen i sin praksis stiller store krav.

Omstændigheder kan således kun kvalificeres som 'usædvanlige' i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, hvis de vedrører en begivenhed, som – i lighed med de begivenheder, der er nævnt i forordningens betragtning 14 – ikke er led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse.

Jeg er enig med styrelsen i, at de begivenheder, der er nævnt i forordningens betragtning 14, ikke kan anses for udtømmende.

Men efter min opfattelse er det ud fra en almindelig forståelse af udtrykket 'usædvanlige omstændigheder' vanskeligt at anse sygdom hos et enkelt medlem af kabinepersonalet – som det er tilfældet i A's sag – for usædvanlig. Det gælder, selv om sygdommen opstår samme dag som flyafgang.

Når dette sammenholdes med de krav, som EU-Domstolen ses at stille i henhold til artikel 5, stk. 3, er det min opfattelse, at sygdom hos et enkelt medlem af kabinepersonalet ikke kan anses for at være en 'usædvanlig omstændighed' efter bestemmelsen.

Allerede derfor er jeg ikke enig i styrelsens afgørelse om, at A ikke var berettiget til kompensation.

Jeg bemærker i den forbindelse, at det ovenfor omtalte forslag til ændring af EU-forordning nr. 261/2004 også umiddelbart synes at bygge på den opfattelse i EU-Kommissionen, at udeblivelse af flybesætning eller kabinepersonale (undtagen som følge af arbejdsstridigheder) allerede efter den gældende bestemmelse i artikel 5, stk. 3, ikke kan anses for 'usædvanlige omstændigheder'.

Jeg er opmærksom på, at styrelsen efter det oplyste ikke er bekendt med baggrunden for, at der i EU-Kommissionens forslag indgår et bilag 1 med en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der anses for ikke at være usædvanlige, herunder udeblivelse af flybesætning eller kabinepersonale. Jeg er også opmærksom på, at dette forslag efter styrelsens opfattelse er udtryk for en ændring i forhold til den nugældende forordning.

4.5. Selv om det imidlertid måtte lægges til grund, at der forelå 'usædvanlige omstændigheder', er det næste spørgsmål, om disse omstændigheder 'ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet'.

Også for så vidt angår denne betingelse må det efter min opfattelse lægges til grund, at EU-Domstolen i sin praksis stiller store krav.

Ifølge EU-Domstolen skal det således godtgøres, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger – dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.

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 (eller forsinkelse).

Det forekommer mig meget tvivlsomt, om den omstændighed, at flyselskab B ikke havde mulighed for at indsætte et standby-besætningsmedlem (da B ikke havde standby-besætning i New York), og at det ikke var lykkedes selskabet at købe et besætningsmedlems fridag i New York, skulle betyde, at B dermed havde godtgjort, at konsekvenserne af de usædvanlige omstændigheder 'ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet'.

Jeg må herefter – også i lyset af den nævnte praksis fra EU-Domstolen – anse det for meget tvivlsomt, om de tiltag, som var eller blev iværksat i anledning af udeblivelsen af et medlem af kabinepersonalet, levede op til de krav, der stilles i henhold til artikel 5, stk. 3.

4.6. Samlet set er jeg ikke enig i styrelsens afgørelse om, at A i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 ikke var berettiget til kompensation for den omhandlede flyforsinkelse.

Jeg henstiller på den baggrund til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen at genoptage sagen og – i lyset af det, som jeg har anført – træffe en ny afgørelse i sagen.

Afhængig af styrelsens fornyede stillingtagen i sagen vil jeg overveje, om der er anledning til at henstille til Civilstyrelsen at meddele A fri proces til prøvelse af styrelsens afgørelse ved domstolene (ombudsmandslovens § 23). ”

5.2. Også efter det, der nu foreligger oplyst om Østre Landsrets dom af 29. marts 2017, er det min opfattelse, at sygdom hos et enkelt medlem af kabinepersonalet i en sag som den foreliggende ikke kan anses for en ”usædvanlig omstændighed” efter artikel 5, stk. 3, i EU-forordning nr. 261/1004.

Allerede derfor er jeg ikke enig i styrelsens afgørelse om, at A i henhold til artikel 5, stk. 3, ikke var berettiget til kompensation for den omhandlede flyforsinkelse.

Jeg har imidlertid ikke nu grundlag for at henstille til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, at styrelsen genoptager sagen og – i lyset af det, som jeg har anført – træffer ny afgørelse i sagen.

Jeg henviser i den forbindelse til, at styrelsen ifølge sin udtalelse af 20. juni 2017 ikke har bemærkninger til mit udkast til redegørelse, at styrelsen nu har ændret praksis på området, og at A ifølge flyselskab B efter forligsforhandlinger har modtaget kompensation for flyforsinkelsen.

Der er herefter heller ikke anledning til, at jeg overvejer at henstille til Civilstyrelsen at meddele A fri proces til prøvelse af styrelsens afgørelse ved domstolene (ombudsmandslovens § 23).

Jeg foretager mig herefter ikke mere i sagen.

Sagsfremstilling

Den 10. september 2015 traf Trafik- og Byggestyrelsen (nu Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen) afgørelse om, at A og to familiemedlemmer ikke var berettiget til kompensation for forsinkelse i forbindelse med en flyvning med flyselskab B fra New York til København, selv om forsinkelsen var på mere end tre timer.

Styrelsen henviste til EU-forordning nr. 261/2004 artikel 5, stk. 3.

I afgørelsen er bl.a. anført følgende:

”I forbindelse med klagen har Trafik- og Byggestyrelsen anmodet luftfartsselskabet om kommentarer og relevant dokumentation for omstændighederne omkring forsinkelsen. Luftfartsselskabet har oplyst, at forsinkelsen var forårsaget af ekstraordinære omstændigheder. Af den medsendte dokumentation fremgår, at forsinkelsen var forårsaget af sygdom.

På denne baggrund skal Trafik- og Byggestyrelsen udtale følgende:

Efter forordning (EF) 261/2004 skal det transporterende luftfartsselskab i tilfælde af forsinkelser i ankomst på 3 timer eller mere i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt tilbyde passagererne:

- Kompensation, hvis visse betingelser er opfyldt, jf. artikel 5, stk. 3, jf. artikel 7

Ad kompensation

Det fremgår af forordning (EF) nr. 261/2004 artikel 5, stk. 3, at det transporterende luftfartsselskab ikke er forpligtet til at udbetale kompensation, hvis det kan godtgøre, at forsinkelsen skyldtes en ekstraordinær omstændighed, der ikke kunne have været undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet.

Som nævnt har luftfartsselskabet oplyst, at forsinkelsen var forårsaget af sygdom.

Trafik- og Byggestyrelsen har foretaget en operationel og juridisk vurdering af denne oplysning, samt de oplysninger der fremgår af den medsendte dokumentation og kan oplyse, at det drejede sig om sygdom blandt et af besætningsmedlemmerne, som skulle betjene ruten fra New York til København. Da flyselskab B ikke havde mulighed for at indsætte et standby-besætningsmedlem eller købe et besætningsmedlems fridag i New York, måtte der flyves et besætningsmedlem ind til New York fra København. I henhold til de myndighedsbestemte flyve-hviletidsregler skulle dette besætningsmedlem imidlertid først hvile førend flyvningen til København kunne gennemføres. Det er Trafik- og Byggestyrelsens vurdering, at dette er at betragte som ekstraordinær omstændighed, der ikke kunne have været undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet.

På denne baggrund finder Trafik- og Byggestyrelsen, at A, (...) ikke er berettiget til at modtage kompensation.”

Som svar på en e-mail af 10. september 2015 fra A skrev styrelsen den 11. september 2015 bl.a. følgende til A:

”Idet vi henviser til din e-mail af 10. september 2015 skal vi oplyse, at Trafik- og Byggestyrelsen under behandlingen af klagesager, der vedrører sygdom blandt besætningsmedlemmer, foretager en individuel vurdering af de konkrete forhold i forbindelse med sygdom. Dette betyder, at vi som udgangspunkt forventer, at luftfartsselskaberne har et behørigt standby tilgængeligt personale til rådighed på dets hjemmebaser. Der findes imidlertid ingen lovhjemmel, der regulerer størrelsen heraf, hvorfor der i hver enkelt sag skal foretages en konkret vurdering.

Er der imidlertid tale om en udebase, som New York, er der ingen berettiget forventning om, at luftfartsselskaberne har tilgængeligt standby-personale. Henset til luftfartsselskabernes mange destinationer ville et sådant krav bevirke, at det ikke ville være muligt at drive luftfart. Trafik- og Byggestyrelsen forventer imidlertid, at luftfartsselskaberne træffer andre foranstaltninger i en sådan situation, som f.eks. at købe et besætningsmedlems fridag eller at indflyve et nyt til at betjene returflyvningen.

Trafik- og Byggestyrelsen skal oplyse, at forordning (EF) 261/2004 er under revision, og at der medlemslandene imellem er bred enighed om, at sygdom på luftfartsselskabernes udebase er at betragte som ekstraordinær omstændighed, således som dette har været fortolket hidtil. ”

I A's henvendelse af 22. september 2015 til mig – hvor han første gang klagede over Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse af 10. september 2015 – anførte han bl.a. følgende:

”I forordningens betragtning 14 introduceres begreberne 'usædvanlige omstændigheder' og 'alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet'. Betragtningen henviser derudover til situationer som politisk ustabilitet, vejrforhold, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der påvirker driften som eksempler på omstændigheder, der kan betragtes som 'usædvanlige omstændigheder'. Selvom opremsningen i betragtning nr. 14 ikke anses for værende udtømmende, er de nævnte begivenheder af en sådan indgribende og uforudsigelig karakter, at en medarbejders sygdom/udeblivelse næppe kan anses som værende i kategori med disse.

EF-Domstolen har derudover haft lejlighed til at tage stilling til forståelsen og anvendelsen af disse begivenheder og begrebet 'usædvanlige omstændigheder' gennem en række afgørelser:

Det blev fx i C-549/07 fastslået af Domstolen, at begrebet 'ekstraordinære omstændigheder', skal fortolkes strengt, jf. præmis 20, hvor Domstolen udtaler *'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.'*

Forordningens art. 5(3) kan således ikke anvendes som generel hjemmel for afvisning af kompensation. Domstolen fremhæver således i præmisserne 22 at:

'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).'

Med andre ord er en begivenhed ikke i sig selv usædvanlig blot fordi, den står omtalt, hvorfor andre begivenheder, der ligeledes måtte falde under samme kategori ikke i sig selv kan betragtes som usædvanlig – men derimod alene medføre, at der kan opstå en usædvanlig situation – altså lægges der op til en konkret og skønsmæssig vurdering i hvert eneste tilfælde, hvor et flyselskab påberåber sig sådanne usædvanlige omstændigheder som argument for ikke at betale kompensation.

I forhold til den skønsmæssige vurdering, der skal foretages, har Domstolen i samme dom givet et klart billede af, hvad der i givet fald kan og ikke kan medføre, at flyselskaber har mulighed for at påberåbe sig denne undtagelse.

Domstolen udtaler således i præmis 23 at:

'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. '

Domstolen siger dermed, at alene forhold, som ikke er et led i sædvanlig aktivitetsudøvelse og som ligger uden for luftfartsselskabernes faktiske kontrol kan kvalificeres som usædvanlige. I den forbindelse er det værd at bemærke, at anvendelsen af kabinepersonale er en helt sædvanlig del af en aktivitetsudøvelse hos flyselskaberne og, det må ligeledes helt generelt betragtes som en helt sædvanlig begivenhed, at personale kan blive syge eller på anden måde være udsat for forfald i forhold til deres arbejde. Hvilket argument i øvrigt bekræftes af, at Trafikstyrelsen siden 1. juni 2015 har behandlet i hvert fald 4 forskellige begivenheder, hvor Flyselskaberne har påberåbt sig sygdom som usædvanlige omstændigheder og dermed afvist at betale kompensation.

Samme strenge vurdering lægges til grund i en nyere afgørelse C-257/14, hvor pludselig opstået og uventet teknisk fejl ikke betragtes som usædvanlig. I samme afgørelse konkluderer Domstolen endvidere i præmis 48, at:

'I det omfang en teknisk fejl som den i hovedsagen omhandlede ikke er omfattet af udtrykket 'usædvanlige omstændigheder', er der ikke grund til i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 at tage stilling til, hvilke forholdsregler luftfartsselskabet med rimelighed skulle have truffet for at imødegå disse omstændigheder. '

Det medfører altså, at Flyselskaberne først skal løfte en bevisbyrde omkring hvorvidt den udløsende begivenhed overhovedet kan betragtes som sædvanlig [mener vel usædvanlig; min bemærkning] – altså en begivenhed som ikke indgår i den sædvanlige aktivitetsudøvelse og tillige er udenfor flyselskabets kontrol – og dernæst skal de løfte en bevisbyrde omkring vurderingen af, hvorvidt flyselskabet kunne have undgået den usædvanlige begivenhed ved, at alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Fra Domstolens side er således anlagt en særdeles streng vurdering af de situationer, hvor flyselskaberne kan undgå at betale kompensation med henvisning til art. 5, stk. 3. Der kræves således følgende:

- 1) Flyselskaberne skal kunne bevise, at der i det konkrete tilfælde foreligger usædvanlige omstændigheder – det er ikke tilstrækkeligt blot at henvise til en af de begivenheder, som er opregnet i forordningen.
- 2) Såfremt flyselskaberne formår at løfte den strenge bevisbyrde under pkt. 1) skal de dernæst kunne bevise, at de har truffet alle de forholdsregler, man med rimelighed kan forvente, for at undgå at den usædvanlige begivenhed har medført en forsinkelse/aflysning af den pågældende flyafgang.

I forhold til min konkrete sag, som vedrører sygdom hos et enkelt kabinemedlem, som årsag til forsinkelse, har Trafikstyrelsen i henhold til fast praksis konkluderet, at sygdom på flyselskabets udebase altid betragtes som en usædvanlig omstændighed og, at flyselskaberne derfor kan afvise at betale kompensation med henvisning til art. 5, stk. 3.

Trafikstyrelsens praksis og dermed også afgørelsen i min konkrete sag er således i strid med EU-retten, da Styrelsen dels undlader at foretage en skønsmæssig vurdering af, hvorvidt der i det konkrete tilfælde har været tale om usædvanlige omstændigheder og dernæst, hvorvidt flyselskabet (i mit tilfælde flyselskab B) har truffet alle de foranstaltninger, man med rimelighed kan træffe for at undgå forsinkelsen som følge af sygdommen.

EU-Domstolen har, mig bekendt, ikke konkret taget stilling til, hvorvidt sygdom blandt kabinepersonalet kan betragtes som en usædvanlig begivenhed. Det har Kommissionen og Europa-Parlamentet til gengæld i forbindelse med deres forslag til præcisering af forordning 261/2004 se COM (2013) 130 final (vedhæftet).

Formålet med forslaget er således ifølge pkt. 3.3.1.1. Præcisering af hovedprincipper:

'Definition af 'usædvanlige omstændigheder': Forslaget definerer entydigt begrebet på linje med Domstolens kendelse i sag C-549/07 (Wallentin-Herman), dvs. omstændigheder, der på grund af deres karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. '

Det er således med henvisning til denne dom og dermed gældende praksis, at Kommissionen har fastlagt følgende for at sikre retssikkerheden:

'Bilag 1

2. Følgende omstændigheder anses ikke for at være usædvanlige:

ii – udeblivelse af flybesætning eller kabinepersonale (undtagen som følge af arbejdsstridigheder). '

Dertil kommer, at Europa-Parlamentet i deres udtalelse 2013/0072 (COD) explicit har angivet i deres begrundelse til ændringsforslag 105 til bilag 1, pkt. 2, ii) at:

'Dette er en kendt risiko for flyselskaber, som f.eks. i tilfælde af sygdom skal sørge for, at der rettidigt bliver indsat erstatningspersonale eller trukket på standby-besætning. '

Der kan således ikke være nogen som helst tvivl om, at sygdom blandt besætningen må og skal betragtes som helt sædvanlig del af den almindelige drift og dermed ikke kan danne grundlag for afvisning af betaling af kompensation for forsinkelsen, hverken generelt eller i mit konkrete tilfælde.

Derfor er Trafikstyrelsens afgørelse og generelle praksis i direkte strid med bestemmelserne om kompensation i forordning 261/2004 og den dertil hørende fortolkningspraksis som fastlagt af EF-Domstolen."

Den 3. februar 2016 sendte jeg en kopi af A's klage af 22. september 2015 med bilag videre til Trafik- og Byggestyrelsen (min sag 15/04101). Jeg mente, at Trafik- og Byggestyrelsen over for A burde have mulighed for at tage stilling til det, som han skrev i klagen.

Trafik- og Byggestyrelsen skrev herefter den 24. februar 2016 bl.a. følgende til A:

"Det fremgår af afgørelsen, at Trafik- og Byggestyrelsen har foretaget en operationel og juridisk vurdering af det af luftfartsselskabet oplyste, nemlig at forsinkelsen var forårsaget af sygdom hos et besætningsmedlem, som skulle betjene ruten fra New York til København.

Det er Trafik- og Byggestyrelsens vurdering, at der var tale om ekstraordinære omstændigheder, der ikke kunne have været undgået, selvom alle rimelige forholdsregler var blevet truffet. I blev derfor i afgørelsen meddelt, at styrelsen ikke vurderede, at I havde krav på kompensation.

Flyselskab B havde ikke mulighed for at indsætte et standby-besætningsmedlem eller købe et besætningsmedlems fridag i New York, og der måtte flyves et besætningsmedlem ind til New York fra København, hvilket var årsagen til den lange forsinkelse.

Flyselskab B har hjemmebase i Skandinavien, og det faktum at selskabet har kontor i bl.a. New York eller besætningsmedlemmer med bopæl i New York, kan ikke pålægge selskabet en forpligtelse til at have standby- besætningspersonale klart på hvilket som helst tidspunkt.

...

Ad 1: Afgørelse er truffet i strid med gældende EU-ret

Indledende skal det oplyses, at der ikke på indeværende tidspunkt findes EU-domme, der tager stilling til spørgsmålet om sygdom hos besætningsmedlemmer på udestinationer. Der findes imidlertid en samstemmende EU-praksis og fortolkning af reglerne i NEB-samarbejdet (National Enforcement Bodies i EU-Kommissionen), som Trafik- og Byggestyrelsen deltager i sammen med andre EU-landes myndigheder som dansk kompetent myndighed i relation til håndtering af klagesager i henhold til forordning nr. 261/2004.

Det er korrekt, som du oplyser i dit brev af 6. januar 2016 til ombudsmanden, at der skal meget til, før der er tale om usædvanlige omstændigheder, som kan medføre, at luftfartsselskabet fritages for forpligtelsen

til at betale kompensation til passageren. Trafik- og Byggestyrelsen er således – også i henhold til gældende dansk domspraksis og EU-domme på området – enig i, at der foreligger en indskrænkende fortolkning af begrebet usædvanlige omstændigheder.

Forordningen nævner selv situationer som politisk ustabilitet, vejrforhold, strejker m.m. Opremsningen er ikke udtømmende, og det afhænger af en konkret og individuel afgørelse af, hvad der er ekstraordinært, hvad de konkrete trufne forholdsregler har været, samt om man kunne bebrejde selskabet de forhold, der gav anledning til den konkrete forsinkelse.

Trafik- og Byggestyrelsen skal oplyse, at man ikke kræver af luftfartsselskaberne, at de har standby-personale på alle udestinationer på ethvert givet tidspunkt. Man kræver derimod, at selskabet har gjort alt for hurtigt muligt at få indfløjet nødvendig besætning, hvilket var tilfældet i din sag.

Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse er således ikke truffet i strid med gældende EU-ret på området.

Ad 2: Afgørelsen er udtryk for 'skøn under regel'

Trafik- og Byggestyrelsen har ikke sat sit skøn under regel ved afgørelsen i forbindelse med din sag.

Trafik- og Byggestyrelsen har foretaget en individuel og konkret juridisk og luftfartsoperationel vurdering af din sag i henhold til forordning nr. 261/2004, og afvejet og undersøgt hvorvidt der var tale om ekstraordinære omstændigheder. I forbindelse hermed har styrelsen indhentet oplysninger fra flyselskab B og har undersøgt og fået dokumenteret, at der var tale om sygdom hos besætningsmedlemmerne og forhold omkring indhentning af påkrævet besætning.

Det forhold, at Trafik- og Byggestyrelsen generelt ikke kræver standby-personale på alle luftfartsselskabers destinationer, påvirker ikke, at der i hver enkelt sag, foretages en konkret og individuel vurdering af de forskellige faktorer i sagen.

Det er ej heller et bevis på skøn under regel, at Trafik- og Byggestyrelsen har anvendt samme formulering og ordlyd i flere afgørelser vedrørende afslag på kompensation grundet sygdom hos besætningsmedlemmer på udestinationer. Dette er udelukkende en sagsbehandlingsprocedure som skal lette sagsbehandlingen af de over 2000 sager, som Trafik- og Byggestyrelsen modtager årligt i henhold til forordning nr. 261/2004, som ikke er udtryk for selve skønnet og afvejningen i sagen.

Trafik- og Byggestyrelsen sætter således ikke sit skøn under regel i forbindelse med afgørelser i relation til klager truffet med baggrund i forordning nr. 261/2004. Dette er heller ikke tilfældet i din sag. Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse af 10. september 2015 er således efter styrelsens vurdering gyldig.

Andre passagerer har fået udbetalt kompensation

Du oplyser desuden i dine henvendelser til Ombudsmanden, at andre passagerer fra samme afgang har klaget via retshjælpsvirksomheden Airhelp og har modtaget kompensation. Hertil kan Trafik- og Byggestyrelsen oplyse, at vi ikke kan afgøre sagerne på baggrund af, hvad selskabet vælger at gøre i andre sager om samme afgang.

Trafik- og Byggestyrelsen træffer en afgørelse i sagen på baggrund af de oplysninger, som styrelsen er i besiddelse af. Såfremt selskabet vælger at indgå forlig i andre sager, er det selskabets eget valg, men det vil ikke ligge til grund for styrelsens afgørelse, da Trafik- og Byggestyrelsen træffer en afgørelse ud fra forordningen og gældende retspraksis. ”

A rettede herefter den 10. marts 2016 på ny henvendelse til mig og klagede over Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse af 10. september 2015 – som fastholdt den 24. februar 2016.

Han anførte bl.a. følgende:

”EU-forordning 261/2004 tager sit udgangspunkt i forbrugerbeskyttelse og foreskriver et krav om ’højt beskyttelsesniveau’. Forordningen har således ikke til formål at regulere flyselskabernes generelle forhold omkring flysikkerhed, besætningen fx uddannelse, antal mv. Forordningen forholder sig således intet sted til, hvilke krav der kan/skal stilles til flyselskaber for at sikre overholdelse af bestemmelserne i forordningen – forordningen opstiller derimod et princip om et højt niveau for forbrugerbeskyttelse og overlader det til det enkelte flyselskab selv at vurdere, hvad der skal til for at overholde dette niveau.

Man kan således ikke fritage flyselskaberne for deres forpligtelse i henhold til forordning 261/2004 – med henvisning til, at man ikke har stillet krav om standby-personale på udestinationer i anden lovgivning. Det har således intet med overholdelsen af forordning 261/2004 at gøre, og der er intet sted i EU-forordningen givet hjemmel til, at afvise kompensation med henvisning til flyselskabet overholder andre reguleringer og bestemmelser, herunder bestemmelser omkring sikkerhed. Tværtimod har EU-domstolen netop afvist, at selvom akut opståede tekniske problemer kan udgøre et sikkerhedsproblem og dermed medføre aflysning efter sikkerhedsforskrifterne – er det ikke tilstrækkeligt til at afvise at betale kompensation efter forordning 261/2004 – jfr. fx C-549/07. Domstolen har dermed fastslået, at overholdelse af krav til sikkerhedsforhold, herunder tekniske krav til flyet ikke i sig selv kan anvendes som argumentation for at afvise udbetaling af kompensation efter forordning 261/2004. Tilsvarende må derfor naturligvis gælde i tilfælde af sygdom.

Dertil kommer, at et af de afgørende elementer ved vurdering af, hvorvidt der foreligger ekstra omstændigheder er spørgsmålet om, hvorvidt den foreliggende omstændighed har været forudsigelig for flyselskaberne. Trafikstyrelsen nævner selv i den seneste skrivelse at der er etableret en fast praksis med afvisning af kompensation ved forsinkelse som følge af sygdom ved udestinationer. Trafikstyrelsen har ved sin afgørelse derfor fuldstændig undladt at tage højde for den eksisterende praksis og de af EU-domstolen udledte fortolkningsbidrag – der netop kræver en individuel og streng vurdering i hvert enkelt tilfælde, hvor flyselskabet påberåber sig ekstraordinære omstændigheder – selv i de tilfælde, som eksplicit nævnes i forordningen som mulige årsager til afvisning af kompensation skal flyselskaberne hver gang kunne dokumentere, at netop den konkrete situation kan betragtes som ekstraordinær – dermed afviser EU-domstolen kategorisk ’allerede fordi’ afgørelser eller som her – en fast praksis for at afvise kompensation ved aflysning som følge af sygdom på udestinationer. Sygdom er imidlertid en kendt risiko, som flyselskabet sagtens kan tage højde for uden større problemer, hvilket også bekræftes af det udkast til ændring af forordningen, hvor netop sygdom blandt personalet eksplicit undtages fra at kunne kvalificeres som værende ekstraordinære omstændigheder, hvilket er redegjort for i min tidligere klage. ”

Jeg anmodede den 19. september 2016 Trafik- og Byggestyrelsen om en udtalelse om sagen. Jeg anførte bl.a. følgende:

”3. Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse i sagen er truffet i henhold til artikel 5, stk. 3, i EU-forordning nr. 261/2004.

Det bestemmes i artikel 5, stk. 1, litra c, i EU-forordning nr. 261/2004, at hvis en flyafgang aflyses, har berørte passagerer som udgangspunkt krav på kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7. Dette krav på kompensation gælder ifølge praksis fra EU-Domstolen også, hvis flypassagerer ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet.

I artikel 5, stk. 3, bestemmes det imidlertid, at et transporterende luftfartsselskab ikke har pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen (eller forsinkelsen) skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

I præamblen til forordningen er det i betragtning nr. 14 anført, at 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 ifølge betragtningen 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.

Trafik- og Byggestyrelsen har i brevet af 24. februar 2016 til A skrevet, at der ikke er afgørelser fra EU-Domstolen, der tager stilling til spørgsmålet om kompensation ved aflysninger/forsinkelser, der skyldes sygdom hos besætningsmedlemmer på udestinationer.

Højesteret har i to domme af 4. april 2016 taget stilling til spørgsmål om kompensation til flypassagerer, hvis flyrejser blev forsinket med mere end tre timer på grund af tekniske fejl ved de pågældende fly (U. 2016.2357H og U. 2016.2377H). Der var således ikke tale om forsinkelser på grund af sygdom hos et besætningsmedlem.

I U. 2016.2377H har Højesteret under henvisning til præmisserne i en dom fra EU-Domstolen bl.a. anført følgende, der må læses som generelt gældende vedrørende forståelsen af artikel 5, stk.3:

’Det fremgår af EU-Domstolens praksis, at artikel 5 om ret til kompensation bl.a. har til formål at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer, og at bestemmelsen i artikel 5, stk. 3, der udgør en undtagelse fra retten til kompensation, skal fortolkes strengt, jf. præmisserne 18 og 20 i dom af 22. december 2008 i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann). ’

I præmisserne 18 og 20 i EU-Domstolens dom af 22. december 2008 i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann) er der anført følgende:

’De formål, som forfølges med artikel 5 i forordning nr. 261/2004, og som fastsætter de forpligtelser, der påhviler luftfartsselskaberne i tilfælde af en flyafgangs aflysning, fremgår klart af første og anden betragtning til forordningen, hvorefter handling fra Det Europæiske Fællesskabs side, når det drejer sig

om lufttransport, bl.a. bør sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, og der bør fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt, idet en flyafgangs aflysning forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne (jf. i denne retning IATA og ELFAA-dommen, præmis 69).

...

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. ’

Jeg bemærker, at der foreligger et forslag fra marts 2013 fra EU-Kommissionen om ændring af EU-forordning nr. 261/2004 (COM (2013) 72). Forslaget ses fortsat at være under behandling i EU’s lovgivende institutioner, Europa-Parlamentet og Rådet. I Kommissionens forslag er det bl.a. foreslået, at der i et bilag til forordningen (bilag 1) skal være en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der anses for at være henholdsvis ikke anses for at være usædvanlige omstændigheder. Som en omstændighed, der ikke skal anses for at være en usædvanlig omstændighed, nævnes ’udeblivelse af flybesætning eller kabinepersonale (undtagen som følge af arbejdsstridigheder)’.

4. Jeg beder Trafik- og Byggestyrelsen om i udtalelsen til mig at forholde sig nærmere til følgende:

4.1. Som det fremgår af den retspraksis, der er omtalt ovenfor, skal bestemmelsen i artikel 5, stk. 3, der udgør en undtagelse fra retten til kompensation, fortolkes strengt.

Det er ikke i forordningen defineret, hvad der forstås ved ’usædvanlige omstændigheder’ i artikel 5, stk. 3. Men i præamblen til forordningen er det i betragtning nr. 14 anført, 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.

Jeg beder på den baggrund Trafik- og Byggestyrelsen om i udtalelsen at redegøre nærmere for, at sygdom hos et besætningsmedlem – i dette tilfælde i New York – efter styrelsens opfattelse udgør en sådan ’usædvanlig omstændighed’.

I den forbindelse beder jeg styrelsen om også at forholde sig til en sammenligning mellem på den ene side de eksempler på usædvanlige omstændigheder, der er nævnt i præambelens betragtning nr. 14, og på den anden side sygdom hos et besætningsmedlem, herunder betydningen heraf.

4.2. Styrelsen har den 11. september 2015 skrevet til A, at da der tale om en udebase – som New York – er der ingen berettiget forventning om, at luftfartsselskaberne har tilgængeligt standby-personale, og henset til luftfartsselskabernes mange destinationer ville et sådant krav bevirke, at det ikke ville være muligt at drive luftfart.

Jeg beder styrelsen om i udtalelsen at redegøre nærmere for dette synspunkt, herunder om de nævnte forhold gør, at der dermed foreligger en ’usædvanlig omstændighed’ omfattet af artikel 5, stk. 3. I den

forbindelse beder jeg styrelsen udtale sig om, hvorvidt det har relevans for vurderingen, hvor mange ankomster og afgangse flyselskabet har i tilknytning til den konkrete udebase eller andre udebaser i nærheden. Styrelsen bedes oplyse, om man i den konkrete sag har oplysninger om omfanget af flyselskab B's aktivitet i forbindelse med udebasen New York, herunder muligheder for at have et sygdomsberedskab i nærheden og/eller købe et besætningsmedlems fridag som alternativ til at indflyve et nyt medlem fra hjemmebasen i tilfælde af sygdom.

Jeg bemærker også, at ifølge en artikel af (...) på (...) fra [dato] er hovedparten af flyselskab B's kabinebesætninger rekrutteret gennem vikarbureauer og er således ikke fastansatte. Jeg vedlægger en udskrift af artiklen. Jeg beder styrelsen om i udtalelsen at forholde sig til denne oplysning i forhold til muligheden for i tilfælde af sygdom at rekruttere et besætningsmedlem i et vikarbureau eller lignende i nærheden af udebasen som alternativ til at indflyve et besætningsmedlem fra hjemmebasen.

Jeg beder ligeledes styrelsen om at forholde sig til en løsning, hvorefter der ikke er et krav om standby-personale, men at luftfartsselskaberne i de tilfælde, hvor der opstår aflysning eller forsinkelse med mere end 3 timer på grund af sygdom, betaler kompensation i overensstemmelse med udgangspunktet i artikel 5, stk. 1, jf. artikel 7.

Endvidere beder jeg styrelsen om at oplyse, om styrelsen er bekendt med, i hvilket omfang der opstår aflysning eller forsinkelse på mere end tre timer på grund af sygdom hos et besætningsmedlem.

4.3. Som nævnt ovenfor er der i et forslag fra Kommissionen om ændring af EU-forordning nr. 261/2004 som et eksempel på en omstændighed, der ikke skal anses for at være en 'usædvanlig omstændighed', nævnt 'udeblivelse af flybesætning eller kabinepersonale (undtagen som følge af arbejdsstridigheder)'.

Jeg beder styrelsen om i udtalelsen at redegøre for, om Kommissionen efter styrelsens opfattelse hermed lægger op til en ændring eller en bekræftelse af det, som Kommissionen antager gælder i dag.

I den forbindelse beder jeg også styrelsen om – hvis det er styrelsen bekendt – at redegøre nærmere for baggrunden for forslaget på dette eksempel på en omstændighed, der ikke skal anses for usædvanlig.

4.4. Styrelsen har i brevet af 24. februar 2016 til A bl.a. skrevet, at der er en 'samstemmende EU-praksis og fortolkning af reglerne i NEB-samarbejdet (National Enforcement Bodies i EU-Kommissionen), som Trafik- og Byggestyrelsen deltager i sammen med andre EU-landes myndigheder som dansk kompetent myndighed i relation til håndtering af klagesager i henhold til forordning nr. 261/2004'.

Jeg beder styrelsen om i udtalelsen at redegøre nærmere for, hvori dette samarbejde består, og hvad denne samstemmende praksis i forhold til forståelsen af artikel 5, stk. 3, siger.

4.5. Jeg beder også styrelsen om at forholde sig til det, som A har anført i sine henvendelser til mig.

5. Jeg beder om, at styrelsen sender sin udtalelse og sagens akter til Transport- og Bygningsministeriet, med henblik på at ministeriet får mulighed for at komme med eventuelle bemærkninger til sagen. Ministeriet bedes herefter sende styrelsens udtalelse og sagens akter sammen med ministeriets eventuelle bemærkninger til mig. ”

Jeg modtog herefter ved brev af 17. november 2016 fra Transport- og Bygningsministeriet (nu Transport-, Bygnings- og Boligministeriet) en udtalelse af 11. oktober 2016 fra Trafik- og Byggestyrelsen.

I denne udtalelse har styrelsen anført bl.a. følgende:

”Besvarelse af spørgsmål fra ombudsmanden

Folketingets Ombudsmand har i sit brev af 19. september 2016 anmodet Trafik- og Byggestyrelsen om at forholde sig til følgende forhold, som kommenteres nedenfor, (overskrifterne er indsat af Trafik- og Byggestyrelsen, Ombudsmandens spørgsmål er citeret i kursiv):

1. Er sygdom usædvanlig omstændighed?

’Som det fremgår af den retspraksis, der er omtalt ovenfor, skal bestemmelsen i artikel 5, stk. 3, der udgør en undtagelse fra retten til kompensation, fortolkes strengt. ... Jeg beder på den baggrund Trafik- og Byggestyrelsen om i udtalelsen at redegøre nærmere for, at sygdom hos et besætningsmedlem – i dette tilfælde i New York – efter styrelsens opfattelse udgør en sådan ’usædvanlig omstændighed’. I den forbindelse beder jeg styrelsen om også at forholde sig til en sammenligning mellem på den ene side de eksempler på usædvanlige omstændigheder, der er nævnt i præambelens betragtning nr. 14, og på den anden side sygdom hos et besætningsmedlem, herunder betydningen heraf. ’

TBST kommentarer:

Trafik- og Byggestyrelsen foretager i hver enkelt sag en operationel og juridisk vurdering af de faktiske omstændigheder i forbindelse med en flyaflysning eller lang forsinkelse.

Denne vurdering kan lede til, at sagen kan afgøres umiddelbart i overensstemmelse med forordningens bestemmelser og/eller retspraksis på området.

Hvis sagen ikke kan afgøres entydigt i forhold til forordningens bestemmelser eller supplerende domstolsafgørelser på området, træffer Trafik- og Byggestyrelsen en afgørelse baseret på et konkret skøn, hvilket var tilfældet i forbindelse med behandlingen af A’s sag.

Trafik- og Byggestyrelsen har i A’s sag vurderet, at der var tale om ekstraordinære omstændigheder, der ikke kunne have været undgået, selvom alle rimelige forholdsregler var blevet truffet. Flyselskab B havde ifølge det oplyste ikke mulighed for at indsætte et standby-besætningsmedlem eller købe et besætningsmedlems fridag i New York. Der måtte derfor flyves et besætningsmedlem ind til New York fra København, hvilket var årsagen til den lange forsinkelse.

Trafik- og Byggestyrelsen følger i sine afgørelser både danske domstolsafgørelser og domme fra EU-domstolen i henhold til fortolkning af EU-forordning nr. 261/2004.

I relation til om der er krav om standby-crew på luftfartsselskabernes hjemme- og udebaser, bemærkes det, at der ikke fremgår et sådant krav herom i 261 forordningen. Styrelsen har heller ikke kendskab til retspraksis fra EU-Domstolen, hvor et sådant krav forekommer.

Det følger af fortolkningsmeddelelse fra Kommissionen af 15. juni 2016 vedrørende forordning nr. 261/2004 (EU-Tidende 2016, nr. C 214, s.4) under pkt. 5.5 om forholdsregler, som et luftfartsselskab med rimelighed kan forventes at træffe under usædvanlige omstændigheder, at 'Luftfartsselskabet vil generelt råde over flere ressourcer på sin hjemmebase end på udgående bestemmelsessteder og har derfor flere muligheder for at begrænse indvirkningen af usædvanlige omstændigheder. Ved bedømmelsen af luftfartsselskabets kapacitet til at gennemføre hele den planlagte flyafgang under de nye betingelser efter disse omstændigheders indtræden, skal det påses, at omfanget af den krævede tidsmargin ikke medfører en helt urimelig belastning for luftfartsselskabet på det relevante tidspunkt. '

Heraf kan det ikke udledes, at der er et klart krav om standby-crew på hjemmebaser eller udebaser, men at et luftfartsselskab – som Kommissionen også fremhæver – generelt har flere ressourcer på en hjemmebase, hvorfor kravet til, hvad et luftfartsselskab kan gøre for at undgå en forsinkelse inden for en rimelighedsbetragtning, vil være større, når begivenheden indtræffer på hjemmebasen.

Styrelsen administrerer og har administreret 261/2004-forordningen i overensstemmelse hermed, hvorfor der er blevet stillet forventning om tilgængeligt standby-crew på luftfartsselskabernes hjemmebaser, som dels kan benyttes direkte på afgang, der udgår fra hjemmebaserne eller som kan transporteres til udebaserne med henblik på gennemførelse af en flyvning herfra.

Indtil der måtte foreligge retspraksis på området, som måtte ændre dette udgangspunkt, vil Trafik- og Byggestyrelsen fortsætte denne administration og ved sager om sygdom hos besætningsmedlemmer foretage en individuel, konkret operationel og juridisk vurdering af, hvorvidt der var tale om ekstraordinære omstændigheder. Hvis der er tale om sygdom på en udebase, skal det undersøges, om der i den konkrete situation er mulighed for at indsætte et andet besætningsmedlem ved at købe en fridag hos et andet besætningsmedlem hos luftfartsselskabet, som befinder sig i det nærliggende område. Derudover undersøges det, om luftfartsselskabet har hjemme- eller udebaser i nærheden, hvorfra der kan rekrutteres et besætningsmedlem. Endelig tillægges det vægt, hvor ofte der flyves på den pågældende destination. Jo oftere der flyves på den pågældende destination, jo mere vil formodningen være for, at det vil være muligt at få transporteret et nyt besætningsmedlem inden for en relativ kort periode til at betjene ruten. Dette vil således afspejles i forsinkelsens længde. På de oversøiske ruter har luftfartsselskaberne som oftest en daglig afgang, hvilket afspejles i, at der kan gå længere tid i relation til transport af et erstatningsbesætningsmedlem. Trafik- og Byggestyrelsen skal i forlængelse heraf oplyse, at det erstatningsbesætningsmedlem, der skal benyttes, skal være certificeret i overensstemmelse med EASA-reglerne (det Europæiske Luftfartssikkerheds Agentur) om at kunne gøre tjeneste på det pågældende luftfartøj. Derudover skal besætningsmedlemmer samt erstatningsbesætningsmedlemmer overholde de myndighedsbestemte flyve-og hviletidsregler.

Trafik- og Byggestyrelsen har i den konkrete sag indhentet en udtalelse fra flyselskab B, og det fremgår heraf, at B ikke havde standby-besætning i New York, og at det ikke var lykkedes selskabet at købe et af besætningsmedlemmerne i New Yorks fridag. Det oplyses videre, at besætningsmedlemmet meldte sig syg på dagen for den planlagte afgang. Derefter fik B arrangeret, at et nyt besætningsmedlem blev fløjet fra København til New York.

Det har været Trafik- og Byggestyrelsens skøn i den konkrete sag, at B ikke kunne forventes at have et standby-besætningsmedlem i New York; og at selskabet har løftet sin bevisbyrde for at have truffet alle

rimelige forholdsregler i den konkrete situation for at formindske forsinkelsen mest muligt ved at få fløjten et besætningsmedlem ind til New York.

For så vidt angår de i præamblen i forordningen nævnte forhold i betragtning nr. 14, som kan statuere usædvanlige omstændigheder, såsom omstændigheder som følger af politisk ustabilitet, vejrforhold, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, kan styrelsen oplyse, at dette ikke er en udtømmende liste. Der kan være andre forhold, som kan statuere usædvanlige omstændigheder, hvis det konkret og individuelt er afgjort, at selskabet har truffet alle rimelige foranstaltninger for at undgå hændelsen. Dette kan være tilfældet, dersom en lufthavn lukkes eller kapaciteten begrænses eller det ikke er muligt at foretage overflyvninger i et givent luftrum, akut sygdom ombord på en flyvning, som kræver lægehjælp, birdstrikes, afisning af fly m.v.

Det er ikke sammenligneligheden med de i præamblen nævnte forhold, der er afgørende for, om der er tale om ekstraordinære omstændigheder. Der kan være tale om flere forskellige forhold, hvor der er truffet alle rimelige foranstaltninger for at undgå hændelsen, som kan statuere ekstraordinære omstændigheder.

2. Hensyn til luftfartsselskabets mulighed for at drive luftfart

'Styrelsen har den 11. september 2015 skrevet til A, at da der er tale om en udebase – som New York – er der ingen berettiget forventning om, at luftfartsselskaberne har tilgængeligt standby-personale, og henset til, at luftfartsselskabernes mange destinationer ville et sådan krav bevirke, at det ikke ville være muligt at drive luftfart. Jeg beder styrelsen om i udtalelsen at redegøre nærmere for dette synspunkt herunder om de nævnte forhold gør, at der dermed foreligger en 'usædvanlig omstændighed' omfattet af artikel 5, stk. 3. '

TBST kommentarer:

Trafik- og Byggestyrelsen forvalter reglerne efter ordlyden af forordningens bestemmelser, domstolspraksis og retningslinjerne fra Kommissionen hvilket er afspejlet i den konkrete afgørelse i A's sag, hvor der er lagt vægt på, luftfartsselskabet har gjort alt for, hvad der med **rimelighed** kan kræves af luftfartsselskabet for at mindske forsinkelsen.

Trafik- og Byggestyrelsen skal beklage, hvis styrelsen efterfølgende ved mail har skrevet noget på en sådan måde, at det kan opfattes som om, der er lagt andre hensyn til grund for afgørelsen, hvilket ikke er tilfældet. Da det ligger uden for forordningens rammer at tage hensyn til luftfartsselskabernes mulighed for at drive luftfart, har dette hensyn selvsagt ikke indgået i styrelsens afgørelse i den konkrete sag.

3. Mulighed for at indsætte erstatningsbesætningsmedlemmer

'I den forbindelse beder jeg styrelsen udtale sig om, hvorvidt det har relevans for vurderingen, hvor mange ankomster og afgang flyselskabet har i tilknytning til den konkrete udebase eller andre udebaser i nærheden. Styrelsen bedes oplyse, om man i den konkrete sag har oplysninger om omfanget af flyselskab B's aktivitet i forbindelse med udebasen New York, herunder muligheder for at have et sygdomsberedskab i nærheden og/eller købe et besætningsmedlems fridag som alternativ til at flyve et nyt medlem fra hjemmebasen i tilfælde af sygdom.

Jeg bemærker også, at ifølge en artikel af (...) på (...) fra [dato] er hovedparten af B's kabinebesætninger rekrutteret gennem vikarbureauer og er således ikke fastansatte. Jeg vedlægger en udskrift af artiklen. Jeg beder styrelsen om i udtalelsen at forholde sig til denne oplysning i forhold til muligheden for i tilfælde af sygdom at rekruttere et besætningsmedlem i et vikarbureau eller lignende i nærheden af udebasen som alternativ til at indflyve et besætningsmedlem fra hjemmebasen. '

TBST kommentarer:

Trafik- og Byggestyrelsen er efter vores oplysninger ikke bekendt med denne ansættelsesform eller til mulighederne for at rekruttere et besætningsmedlem i et vikarbureau.

Som tidligere oplyst, har det relevans for vurderingen, hvor mange ankomster og afgangse luftfartsselskabet har i tilknytning til den konkrete udebase, eller om der er andre udebaser i området.

Det skal bemærkes, at Trafik- og Byggestyrelsen er bekendt med, at New York er en af flyselskab B's udebaser, hvilket betyder, at selskabet har bemanning til at gennemføre returflyvninger til København. Styrelsen er ligeledes bekendt med, at B, i lighed med andre luftfartsselskaber, har mulighed for at spørge om et givent besætningsmedlems fridag kan købes af selskabet. Trafik- og Byggestyrelsen har ikke kendskab til mulighederne for at rekruttere besætningsmedlemmer hos andre selskaber.

Trafik- og Byggestyrelsen skal dog i denne anledning oplyse, at dersom dette skulle kunne gennemføres, skal dette besætningsmedlem være certificeret i overensstemmelse med EASA-reglerne om at kunne gøre tjeneste på det pågældende konkrete luftfartøj. Derudover skal dette besætningsmedlem være uddannet i luftfartsselskabets individuelle sikkerhedsprocedure (Operator Conversions Course). Tilsvarende gør sig gældende for så vidt angår besætningsmedlemmer, som måtte være rekrutteret via et vikarbureau.

'Jeg beder ligeledes styrelsen om at forholde sig til en løsning, hvorefter der ikke er krav om standby-personale, men at luftfartsselskaberne i de tilfælde, hvor der opstår aflysning eller forsinkelse med mere end 3 timer på grund af sygdom, betaler kompensation i overensstemmelse med udgangspunktet i artikel 5, stk. 1, jf. artikel 7. '

TBST kommentarer:

Trafik- og Byggestyrelsen afgør hver enkelt sag, hvor der er sket aflysning eller forsinkelse på mere end 3 timer i ankomst i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt pga. sygdom hos besætning på udebase, konkret og individuelt på baggrund af sagens fakta og forordningens bestemmelser og retspraksis på området. En løsning som ovenfor foreslået, anses at ligge uden for rammerne for forordningen og styrelsens administration, der forudsætter en konkret vurdering i alle sager med henblik på fastsættelse af, hvorvidt der er krav på kompensation.

'Endvidere beder jeg styrelsen om at oplyse, om styrelsen er bekendt med i hvilket omfang, der opstår aflysning eller forsinkelse på mere end 3 timer på grund af sygdom hos et besætningsmedlem. '

TBST kommentarer:

Det skal oplyses, at Trafik- og Byggestyrelsen har behandlet relativt få antal sager, hvor der er sket aflysning eller forsinkelse på mere end 3 timer pga. sygdom hos besætningen. Trafik- og Byggestyrelsen har de forgangne 2 år behandlet ca. 2500 klager årligt. Heraf har 50 sager vedrørt aflysninger eller forsinkelser som følge af et sygt besætningsmedlem/kaptajn/styrmand. I 8 af sagerne blev det konkret vurderet, at sygdom i disse tilfælde ikke udgjorde en ekstraordinær omstændighed, hvorfor passageren var berettiget til at modtage kompensation.

4. Forslaget til ændring af forordning 261/2004

'Der er i et forslag fra Kommissionen om ændring af EU-forordning nr. 261/2004 som et eksempel på en omstændighed, der ikke kan anses for at være en 'usædvanlig omstændighed' nævnt 'udeblivelse af flybesætning eller kabinebesætning (undtagen som følge af arbejdsstridigheder)'. Jeg beder styrelsen om i udtalelsen at redegøre for, om Kommissionen efter styrelsens opfattelse hermed lægger op til en ændring eller en bekræftelse af det, som Kommissionen antager gælder i dag. I den forbindelse beder jeg også styrelsen om – hvis det er styrelsen bekendt – at redegøre nærmere for baggrunden for forslaget på dette eksempel på en omstændighed, der ikke skal anses for usædvanlig. '

TBST kommentarer:

For så vidt angår EU Kommissionens forslag om ændring af EU-forordning nr. 261/2004, skal Trafik- og Byggestyrelsen oplyse, at der er tale om et foreløbigt forslag, som er under behandling i EU. Indholdet af forslaget kan ændre sig betydeligt ved forhandlingerne, og inden det eventuelt træder i kraft. Det har således ingen betydning haft i forbindelse med Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse i den konkrete sag.

Kommissionen har i sit forslag medtaget udeblivelse af flybesætning eller kabinepersonale i bilag 1 over en ikke-udtømmende liste over omstændigheder, der anses for ikke at være usædvanlige. Styrelsen er ikke bekendt med baggrunden for dette forslag, som er udtryk for en ændring i relation til den nugældende forordning.

Det kan dog oplyses, at det har været dansk holdning, at man støttede, at der i forslaget blev tydeliggjort en række centrale principper, som f.eks. ekstraordinære omstændigheder, som har givet anledning til mange tvister mellem luftfartsselskaberne og passagererne.

5. Myndighedssamarbejdet

'Styrelsen har i brevet af 24. februar 2016 til A bl.a. skrevet, at der er en 'sammenhængende EU-praksis og fortolkning af reglerne i NEB-samarbejdet (National Enforcement Bodies i EU-Kommissionen), som Trafik- og Byggestyrelsen deltager i sammen med andre EU-landes myndigheder som dansk kompetent myndighed i relation til håndtering af klagesager i henhold til forordning nr. 261/2004'. Jeg beder styrelsen om i udtalelsen at redegøre nærmere for, hvori dette samarbejde består, og hvad denne samstemmende praksis i forhold til forståelsen af artikel 5, stk. 3, siger. '

TBST kommentarer:

Trafik- og Byggestyrelsen deltager som nationalt håndhævelsesorgan i henhold til forordning nr. 261/2004 i NEB samarbejdet (National Enforcement Bodies) i EU-Kommissionen med andre EU-landes

myndigheder på området. Samarbejdet består af udveksling af viden og erfaring i relation til konkrete afgørelser og til generelle fortolkninger af forordningen – herunder forståelsen af artikel 5, stk. 3, samt retspraksis fra EU-domstolen.

Dette samarbejde udmønter sig bl.a. i fælles drøftelser omkring fortolkningen af ekstraordinære omstændigheder dels i relation til de omstændigheder, der i 261/2004 forordningen kan anses som værende dette samt de omstændigheder, der ikke fremgår udtrykkeligt af forordningens bestemmelser. Ud fra drøftelserne i NEB samarbejdet, er det styrelsens vurdering, at styrelsens administration af forordning 261/2004 er på linje med de øvrige medlemsstaters, herunder i relation til spørgsmålet om sygdom på udebaser.

6. Øvrige forhold

'Jeg beder også styrelsen forholde sig til det, som A har anført i sine henvendelser til mig. '

Styrelsens afgørelse af 10. september 2015 til A er i overensstemmelse med gældende EU-ret på området.

Trafik- og Byggestyrelsen er som tidligere oplyst ikke enig i det af A anførte i sine henvendelser til Folketingets Ombudsmand om, at afgørelsen er ugyldig, da den skulle være truffet i strid med gældende EU-ret, og at den skulle være udtryk for ulovlig 'Skøn under regel'.

Trafik- og Byggestyrelsen skal således henholde sig til sin afgørelse af 10. september 2015.

Det skal afslutningsvist på ny understreges, at der i den konkrete sag er tale om en skønsmæssig afvejning af forskellige hensyn. Det bemærkes endvidere, at Trafik- og Byggestyrelsen ikke har kendskab til domspraksis, hvor spørgsmålet om, hvorvidt sygdom på udebase kan betragtes som ekstraordinære omstændigheder i forordningens forstand, har været behandlet. Styrelsen har derfor også i flere tilfælde over for klager oplyst, at sagen kan indbringes ved domstolene, da den endelige fortolkning henhører under domstolene. ”

I brevet af 17. november 2016 anførte Transport- og Bygningsministeriet bl.a. følgende:

”Der henvises til, at klageadgangen er afskåret, jf. BEK nr. 1244 af 10. november 2015 §§ 24 og 6 (bekendtgørelse om Trafik- og Byggestyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafik- og Byggestyrelsens forskrifter). Dette har sin baggrund i, at det alene er Trafik- og Byggestyrelsen, som har den fornødne faglige kompetence til at vurdere sådanne sager.

Transport- og Bygningsministeriets departement har i lyset heraf ikke nogen bemærkninger til sagen. ”

Jeg sendte den 21. november 2016 kopi af brevene af 11. oktober og 17. november 2016 fra henholdsvis Trafik- og Byggestyrelsen og Transport- og Bygningsministeriet til A med henblik på hans eventuelle bemærkninger.

Jeg modtog ikke bemærkninger fra A, og jeg skrev den 5. januar 2017 til A, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at jeg nu ville forsøge at behandle sagen på grundlag af de oplysninger, som jeg havde fået fra A og myndighederne.

Den 14. marts og 27. april 2017 skrev jeg til A, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet, at det endnu ikke havde været muligt at færdigbehandle sagen.

Efter en gennemgang af sagen sendte jeg den 30. maj 2017 et udkast til redegørelse til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og A med henblik på deres eventuelle bemærkninger. Det fremgik af udkastet, at jeg ikke var enig i styrelsens afgørelse om, at A i henhold til artikel 5, stk. 3, i EU-forordning nr. 261/2004 ikke var berettiget til kompensation.

Ligeledes den 30. maj 2017 sendte jeg mit udkast til redegørelse til flyselskab B med henblik på eventuelle bemærkninger. Jeg fandt det rigtigst, at B – som modpart i spørgsmålet om kompensation til A – også fik lejlighed til at komme med bemærkninger til sagen.

Endvidere sendte jeg den 30. maj 2017 en kopi af det brev, som jeg samme dag havde sendt til styrelsen, og en kopi af mit udkast til redegørelse til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet til orientering.

Den 20. juni 2017 skrev flyselskab B til mig, at A tidligere havde anlagt sag mod B ved Københavns Byret vedrørende spørgsmålet om kompensation for den flyforsinkelse, som A's klage til mig vedrørte. Men efter forligsforhandlinger med A havde B den 25. november 2016 udbetalt kompensation for denne flyforsinkelse.

Ligeledes den 20. juni 2017 skrev Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen til mig, at styrelsen ikke havde bemærkninger til mit udkast til redegørelse og anførte bl.a. følgende:

”Det kan i denne anledning i øvrigt oplyses, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen den 16. juni 2017 har skrevet til alle luftfartsselskaber, som er omfattet af forordning nr. 261/2004 om flypassagerrettigheder, at styrelsen med virkning fra den 1. juli 2017 gennemfører en praksisændring på området.

Det følger af denne praksisændring, at fremad vil styrelsen som udgangspunkt ikke betragte sygdom blandt besætning på udebaser som en usædvanlig omstændighed, der medfører, at flyselskabet som udgangspunkt ikke skal betale kompensation til passagererne. Styrelsen vil derimod foretage en konkret vurdering af omstændighederne omkring sygdommen.

Praksisændringen sker på baggrund af en dom afsagt i Østre Landsret den 29. marts 2017. Det følger af denne afgørelse, at kaptajnens pludselige sygdom før en flyvning fra Bangkok til Helsinki ikke kunne anses som en usædvanlig omstændighed.”

Østre Landsrets nævnte dom af 29. marts 2017 (9. afd., Nr. B-83-16) vedrører en sag om kompensation efter EU-forordning nr. 261/2004 fra et finsk flyselskab i anledning af forsinkelse på grund af sygdom hos kaptajnen på det forsinkede fly.

I dommen har landsretten bl.a. anført følgende:

”Uanset om det maveonde, kaptajnen på flyvningen fra Bangkok til Helsinki havde pådraget sig, opstod pludseligt kort før flyafgang, finder landsretten, at et sådant sygdomstilfælde ikke kan anses for en ’usædvanlig omstændighed’ i forordningens artikel 5, stk. 3’s forstand, når der henses til afgrænsningen af, hvad der kan anses for en ’usædvanlig omstændighed’ i Højesterets domme gengivet i U 2016.2377 og U 2016.23 [må være U 2016.2357; min bemærkning] samt i afgørelser fra EU-domstolen. Det er således påregneligt, at der hos flypersonale indimellem opstår sygdom af den angivne karakter, som vil være til hinder for varetagelsen af arbejdsopgaven ombord på et fly. Under disse omstændigheder er Finnair Oyj ikke fritaget for at betale kompensation.”

Jeg modtog ikke bemærkninger fra A.