

**RETTIGHETER OG PLIKTER VED INNSTILTE OG
VESENTLIG FORSINKEDE FLYAVGANGER
ETTER FORORDNING (EF) NR. 261/2004**

Kandidatnummer: 363

Leveringsfrist: 25.04.2007

Til sammen 13291 ord

25.04.2007

Innholdsfortegnelse

<u>1</u>	<u>INNLEDNING.....</u>	<u>1</u>
1.1	Om spesialoppgaven	1
1.2	Rettskildesituasjonen.....	1
<u>2</u>	<u>GENERELT OM FORORDNING 261/2004.....</u>	<u>3</u>
2.1	Gjennomføring.....	3
2.2	Bakgrunn.....	3
2.3	Formål	4
<u>3</u>	<u>VIRKEOMRÅDE OG SUBJEKTER</u>	<u>5</u>
3.1	Preseptorisk.....	5
3.2	Forordningens stedlige virkeområde	6
3.3	Hvilke passasjerer omfattes av forordningen?	9
3.3.1	Hovedregelen.....	9
3.3.2	Helikopterpassasjerer.....	10
3.3.3	Passasjerer som reiser på gratis eller rabatterte billetter	11
3.3.4	Passasjerer som reiser med bonusbilletter	12
3.4	Hvilke flyselskap er forpliktet etter forordningen?.....	13
3.4.1	Transporterende luftfartsselskap.....	13
3.4.2	Ulempen med transporterende luftfartsselskap som pliktsubjekt	13
3.4.3	Transporterende flyselskaps informasjonsplikt	15
<u>4</u>	<u>DE SENTRALE RETTIGHETENE</u>	<u>16</u>

4.1	Rett til kompensasjon	16
4.1.1	Avstandsklassene.....	16
4.1.2	Beregning av avstanden.....	17
4.1.3	Lempning.....	19
4.1.4	Kompensasjonsutbetaling.....	20
4.1.5	Kritikk mot avstandsklassene.....	20
4.2	Rett til refusjon eller omruting	23
4.2.1	Valgfrihet.....	23
4.2.2	Rett til refusjon.....	23
4.2.3	Rett til omruting.....	24
4.3	Rett til forpleining	27
4.3.1	Introduksjon.....	27
4.3.2	Rett til måltider og forfriskninger.....	27
4.3.3	Rett til hotellovernattinger og transport.....	27
4.3.4	Rett til kommunikasjonsmuligheter.....	28
5	<u>INNSTILLING</u>	28
5.1	Definisjon	28
5.2	Artikkel 5	28
5.2.1	Rett til refusjon, omruting og forpleining.....	28
5.2.2	Rett til kompensasjon.....	29
6	<u>FORSINKELSE</u>	32
6.1	Manglende definisjon	32
6.2	Artikkel 6	32
6.2.1	Introduksjon.....	32
6.2.2	Rett til måltider, drikke og kommunikasjonsmuligheter.....	33
6.2.3	Rett til hotellovernatting og transport.....	33
6.2.4	Rett til refusjon.....	33

<u>7</u>	<u>SONDRINGEN MELLOM INNSTILTE OG FORSINKEDE AVGANGER</u>	<u>36</u>
7.1	Forskjellige rettigheter i de to situasjonene	36
7.2	Når må en forsinket avgang ansees som innstilt?	38
7.2.1	Introduksjon.....	38
7.2.2	En illustrerende dom.....	38
7.2.3	Hva skiller en flygning fra en annen?	39
7.2.4	Betydningen av flightnummeret	40
7.2.5	Betydningen av at flygningen ikke utføres fra den planlagte lufthavnen.....	41
7.2.6	Avgangstid.....	41
7.2.7	Andre mulige indikasjoner på en innstilling	42
7.2.8	Løsningen de lege lata og de lege ferenda	43
<u>8</u>	<u>OPPSUMMERING OG KONKLUSJON.....</u>	<u>44</u>
<u>9</u>	<u>LITTERATURLISTE</u>	<u>45</u>
9.1	Norsk lovgivning.....	45
9.2	EF-lovgivning.....	45
9.3	EF-dokumenter.....	46
9.4	Avgjørelser fra EF-domstolen	47
9.5	Britisk rettspraksis	48
9.6	Lærebøker	48
9.7	Tidsskriftsartikler.....	48
9.8	Nettdokumenter	48
9.9	Kontraktsvilkår	49

1 Innledning

1.1 Om spesialoppgaven

Denne spesialoppgaven vil ta for seg enkelte av bestemmelsene i forordning (EF) 261/2004 om flypassasjerers rettigheter, nærmere bestemt de bestemmelsene som omhandler passasjerenes rettigheter i to hyppig forekommende situasjoner; innstilte og forsinkede avganger. Oppgaven tar ikke sikte på gi en fullstendig oversikt over forordningen, og vil heller ikke ta for seg passasjerenes rettigheter eller flyselskapenes plikter som følger av andre rettsgrunnlag, for eksempel avtalevilkår. Problemstillingene er i stor grad valgt med utgangspunkt i hvilke situasjoner en passasjer normalt vil kunne stilles ovenfor, og hvilke problemstillinger som normalt kan dukke opp i slike situasjoner. Jeg vil se nærmere på når forordningen kommer til anvendelse, hvilke bestemmelser som kommer til anvendelse i ulike situasjoner, samt analysere disse bestemmelsene og forsøke å tolke de uklarheter jeg måtte finne og vurdere hensiktsmessigheten ved en del av bestemmelsene. Det sentrale ved oppgaven er således å finne frem til det nærmere innholdet av de ulike regler. Jeg vil ikke gå nærmere inn på forholdet mellom EF-retten og norsk rett.

1.2 Rettskildesituasjonen

Ettersom forordningen er relativt ny og dessuten regulerer situasjoner som tidligere ikke har vært regulert er det begrenset med litteratur om emnet. Det som er skrevet er for det meste tidsskriftsartikler av en håndfull jurister på luftrettens område.

Ved tolkning av forordningens bestemmelser har jeg, i tillegg til ordlyden selv, måttet støtte meg på fortalen, som kan gi en viss veiledning om formålet med bestemmelser der ordlyden ikke gir noe entydig svar.¹ Jeg har også benyttet forarbeider til forordningen for å

¹ EØS-rett (1995), s.186

danne meg et bilde av de enkelte bestemmelsenes tilblivelse, men som rettskilde har disse liten betydning, både fordi lovgivningsprosessen i EU er preget av kompromisser og forhandlinger, slik at forarbeidene i mindre grad enn norske uttrykker intensjonene bak den endelig bestemmelsen, og fordi at EF-domstolen ikke har tillagt dem særlig vekt.²

Forordningen er gjennomført som henvisning. Dette betyr at alle språkversjonene i EF-retten har lik rang, men at det ikke finnes noen offisiell norsk versjon.³ Under arbeidet med oppgaven har jeg tatt utgangspunkt i den danske versjonen, men også sammenlignet med den uoffisielle norske oversettelsen som er tilgjengelig på Lovdata som vedlegg til forskrift av 17. februar 2005 nr. 141.⁴ Den norske oversettelsen er imidlertid etter min mening mindre god, ettersom enkelte av bestemmelsene tilsynelatende ikke har samme språklige betydning som i de offisielle versjonene.⁵ Ved tvil om hvordan den danske ordlyden skal tolkes har jeg sammenholdt denne med den engelske.

For å belyse bransjepraksis og illustrere typiske bransjevilkår har jeg fremfor å benytte ett eller flere flyselskapers vilkår benyttet meg av den internasjonale bransjeorganisasjonen IATA⁶ s standardvilkår, *Recommended Practice 1724*, som danner grunnlaget for mange flyselskapers egne vilkår.

² EØS-rett (1995), s.189

³ *ibid*, s.185

⁴ Forskrift om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 av 11. februar 2004 om fastsettelse av felles regler for kompensasjon og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilt eller vesentlig forsinket flygning samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 295/91 av 17.februar 2005 nr. 141.

⁵ Deriblant artikkel 9 (1) litra b), første alternativ, hvor den norske versjonen har fått et tillegg av ordet ”ekstra”, noe som etter mitt syn endrer bestemmelsens betydning til det samme som annet alternativ.

⁶ International Air Transport Association

2 Generelt om forordning 261/2004

2.1 Gjennomføring

Forordningen trådte i kraft 17. februar 2005 i hele EØS-området. Forordningen ble gjennomført i norsk rett i *Forskrift om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 av 11. februar 2004 om fastsettelse av felles regler for kompensasjon og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilt eller vesentlig forsinket flygning samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 295/91” av 17. februar 2005 nr. 141.* (Formelt som vedlegg XIII nr. 68ab til EØS-avtalen.) Forskriftshjemmelen var luftfartsloven §16-1.⁷

2.2 Bakgrunn

Før forordningen trådte i kraft var reglene om nektet ombordstigning regulert i forordning (EØF) 295/91. Denne inneholdt imidlertid ingen regler om opp- eller nedgraderinger, innstillinger eller forsinkelser. Om, og eventuelt i hvilken form, flyselskapene ytet assistanse til passasjerene var derfor tidligere regulert av flyselskapenes kontraktsvilkår og annen bransjepraksis.

Kommisjonen mente at den gamle forordningen ikke fungerte tilfredsstillende, og at den derfor trengte utvidelse og presisering.⁸ Kommisjonen satte derfor i gang et arbeid med å endre den eksisterende forordningen,⁹ men dette arbeidet strandet fordi Storbritannia og Spania ikke kom til enighet vedrørende anvendelsen av forordningen på Gibraltar.¹⁰ Arbeidet ble senere gjenopptatt, denne gang i form av et forslag til ny forordning¹¹, og virkeområdet ble utvidet til også å omfatte situasjonene som er nevnt over.

⁷ Lov om luftfart (luftfartsloven) av 11. juni 1993 nr.101.

⁸ KOM(2001) 784 endelig, avsnitt 3

⁹ KOM(2000) 365 endelig

¹⁰ KOM(2001) 784 endelig, avsnitt 3

¹¹ KOM(2001) 784 endelig

2.3 Formål

Forordningen tar sikte på å standardisere reglene for fire ulike hovedgrupper av situasjoner som rammer flypassasjerer fra tid til annen.

Den første situasjonen gjelder såkalt nektet ombordstigning (denied boarding), eller for å være helt nøyaktig, ufrivillig nektet ombordstigning. Selskapet kan avvise passasjerer av andre grunner, for eksempel truende adferd eller overstadig beruselse. Slike situasjoner, hvor nektelsen er forskyldt av passasjerer selv, omfattes ikke av forordningen.

Forordningen får betydning i de tilfellene hvor det melder seg flere passasjerer til avgangen enn det er disponible seter på flyet. Dette kan skyldes bevisst overbooking fra flyselskapets side, en vanlig praksis for å unngå økonomisk tap forårsaket ved at passasjerer med fleksible og refunderbare billetter ikke møter til avgangen, men det kan det også skyldes mer ”tekniske” årsaker, ved at færre seter enn normalt sett kan brukes, for eksempel på grunn av vekt- og balansehensyn eller fordi man mangler et kabinmedlem. I slike tilfeller kommer forordningen til anvendelse. Flyselskapet kan og skal etter forordningen oppfordre passasjerer til frivillig å stå over flygningen i tilfelle overbooking.¹² Forordningen har imidlertid ingen regler som regulerer avtalen mellom flyselskapet og passasjerer som melder seg frivillige til å stå over, her hersker det full avtalefrihet, noe som også har vært hensikten. Tanken er at flyselskapene skal gi frivillige attraktiv kompensasjon fremfor å avvise passasjerer som ønsker å gjennomføre flygningen som planlagt.¹³ Dersom det ikke melder seg nok frivillige kan flyselskapet avvise passasjerer, og forordningen har nærmere regler om passasjerens rettigheter i slike tilfeller.¹⁴

Den andre situasjonen gjelder opp- og nedgraderinger. Dette er en situasjon som ligner på den som er omtalt ovenfor. Opp- eller nedgradering skjer hvor en klasse er fullbooket, slik at passasjerer må reise i en høyere eller lavere serviceklasse enn vedkommende hadde bestilt. I disse tilfellene får imidlertid passasjerer være med flygningen som planlagt, men

¹² Forordning (EF) 261/2004, artikkel 4 (1)

¹³ KOM(2001) 784 endelig, avsnitt 12

¹⁴ Forordning (EF) 261/2004, artiklene 4 (2) og 4 (3)

må sitte i en høyere eller lavere klasse. Forordningen slår her fast at passasjerer ikke kan avkreves ytterligere betaling i tilfelle oppgradering¹⁵, og gir nærmere regler for hvilken kompensasjon flyselskapene må yte dersom passasjerer nedgraderes.¹⁶

De to siste hovedgruppene av tilfeller som forordningen gjelder for, og som er tema for denne oppgaven og vil bli grundigere behandlet senere, er innstilte eller vesentlig forsinkede flygninger. Forordningen har en rekke bestemmelser om hvilke plikter flyselskapene har overfor passasjerene i slike tilfeller. Flyselskapene pålegges imidlertid ikke alltid disse pliktene. Avhengig av hvilke forhold som har forårsaket en innstilling kan flyselskapenes plikter delvis falle bort.

3 Virkeområde og subjekter

3.1 Preseptorisk

Som de fleste regelverk som tar sikte på å verne forbrukernes interesser gjelder forordningens regler preseptorisk. Dette følger av bestemmelsene i artikkel 15 som i (1) slår fast at forpliktelsene overfor passasjerene ikke kan avtales bort, og (2) som sier restriktive avtalevilkår eller mangelfull informasjon om passasjerens rettigheter ikke skal være til hinder for passasjerens adgang til å gå til rettslige skritt for å få den kompensasjon han har krav på etter forordningen. Dersom forordningens bestemmelser kunne avtales bort ville forbrukervernet blitt nokså illusorisk, ettersom flyselskapene gjennom sine avtalevilkår kunne "tvinge" passasjerer til å akseptere fraskrivelsen dersom han ønsket å fly.

¹⁵ Forordning (EF) 261/2004, artikkel 10 (1)

¹⁶ Forordning (EF) 261/2004, artikkel 10 (2)

3.2 Forordningens stedlige virkeområde

Forordningens artikkel 3 (1) angir forordningens stedlige virkeområde og lyder:

” 1. Denne forordning gjelder

- a) for passagerer til en flyavgang fra en lufthavn, der er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse
- b) for passagerer til en flyavgang fra en lufthavn, der er beliggende i et tredjeland, når bestemmelseslufthavnen er beliggende på en medlemsstats område, hvor traktaten finder anvendelse, og det transporterende luftfartsselskab for den pågældende flyvning er et EF-luftfartsselskab, medmindre vedkommende har modtaget modydelse eller kompensasjon og har fået bistand i det pågældende tredjeland.”

Etter litra a) får forordningen anvendelse på alle flygninger fra en flyplass på territoriet til en medlemsstat *der traktaten får anvendelse*. Traktaten det vises til må være ”Traktaten om opprettelse af Det Europæiske Fælleskab”, ettersom det er denne traktaten det henvises til innledningsvis, og det er denne traktatens artikkel 80 nr. 2 som er hjemmelen for forordningen. Dette vil si at forordningen i utgangspunktet ikke gjelder Grønland eller andre territorier som er underordnet EU-land, men står utenfor Fellesskapet.¹⁷ Motsatt gjelder forordningen for alle deler av et medlemslands territorium, også oversjøiske, så lenge traktaten får anvendelse der. Eksempler på det siste er de franske oversjøiske departementene Reunion og Martinique.¹⁸

Etter artikkel 1 (3) får forordningen foreløpig ikke anvendelse på Gibraltar Lufthavn.

At forordningen får anvendelse på alle flygninger *fra* en flyplass som nevnt medfører at både flygninger internt i fellesskapsområdet, (med de unntak som tidligere er nevnt) og

¹⁷ Keldsen, Christian. (2005) *Hovedlinjer i dansk passagerbefordring med luftfartøj*, kapittel 6.4

¹⁸ Forordningens artikkel 10 (2) har visse særregler for flygninger til franske oversjøiske departementer, formodentlig på grunn av lange avstander med dertil dyrere billetter.

flygninger fra et medlemslands territorium til en tredjestat omfattes. Det spiller etter litra a) ingen rolle hvor flyselskapet er hjemmehørende.

Artikkel 2 (1) litra b) tar for seg flygninger *til* et medlemsland, som har utgangspunkt i et land utenfor fellesskapsområdet, betegnet som en tredjestat. Begrepet tredjestat må formodentlig i denne sammenheng også omfatte de deler av et medlemslands territorium som ikke omfattes av traktaten, for eksempel Grønland. Dersom dette ikke var tilfellet ville man stå ovenfor to ulike scenarier for flygninger til Felleskapet fra land og territorier utenfor Felleskapet. Det er vanskelig å se noen hensyn som skulle tale for en slik situasjon.

Forordningen kan komme til anvendelse også i disse tilfellene hvor flyingen skjer *fra* et tredjeland *til* et medlemsland kan, dog med et par tilleggsvilkår. For det første må det transporterende luftfartsselskap være et "EF-luftfartsselskap", som er nærmere definert i artikkel 2 litra c) som "et luftfartsselskap med en gyldig licens, der er udstedt af en medlemsstat i overensstemmelse med bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23. juli 1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber."

Det andre tilleggsvilkåret er at passasjerene på slike flygninger ikke har mottatt motytelser eller kompensasjon, og fått assistanse i den aktuelle tredjestaten. Denne løsningen ble valgt for å unngå lovvalgsproblemer, ettersom man ellers ville risikere at en situasjon var regulert av to forskjellige regelsett.¹⁹

Det er altså et vilkår for forordningens anvendelse på flygninger fra et tredjeland at passasjerene ikke har mottatt "modydelser *eller* kompensasjon" (min kursivering). Disse vilkårene synes med andre ord å være alternative. At ord som "modydelser" og "benefits" i den engelske versjonen brukes, tyder etter min mening på at assistansen ikke nødvendigvis må tilsvare den man finner i forordningen. For eksempel har man i USA et system hvor

¹⁹ KOM(2001) 784 endelig, avsnitt 19

flyselskapene er pålagt å ha et system for kompensasjon i tilfelle overbooking, men selv velger hvordan dette skal implementeres.²⁰ En passasjer som for eksempel har mottatt reisekuponger fra flyselskapet på grunn av overbooking i USA, kan dermed slik jeg ser det ikke kreve kompensasjon etter forordningen, enten flyselskapet har lisens utstedt av et medlemsland eller ikke. Dersom passasjeren ikke har mottatt slike motytelser eller kompensasjon i tredjelandet kan passasjeren derimot gjøre krav gjeldene etter forordningen, men bare dersom berørte flygningen var med et EF-flyselskap.

Hvordan situasjonen er dersom passasjeren har mottatt frivillige motytelser fra flyselskapet som det ikke er pålagt å tilby etter lokal lovgivning, for eksempel reisekuponger, er mer usikkert. Ettersom det for flygninger *fra* et tredjeland bare er EF-flyselskaper som kan pålegges plikter etter forordningen ville det etter mitt syn være urimelig dersom disse kunne slippe unna sine forpliktelser etter forordningen ved å i tredjestaten tilby passasjeren visse motytelser som er mindre tyngende enn de som følger av forordningen.

I bestemmelsen heter det ”...og har fået bistand...” (min kursivering). Dette må formodentlig bety at passasjerene i utgangspunktet også har krav på assistanse etter forordningen dersom de ikke har mottatt dette i tredjelandet. Denne rettigheten blir imidlertid nok så ”hul” med tanke på at behovet for assistanse i de fleste tilfeller vil oppstå i forbindelse med innstillingen eller forsinkelsen, mens passasjeren ennå befinner seg i tredjelandet. Den mest praktiske anvendelsen av bestemmelsen vil derfor være ved klage til det nasjonale håndhevingsorganet, jfr. artikkel 16. Det går heller ikke klart frem om assistansen må være av samme type og omfang som den forordningen gir anvisning på.

²⁰ Haanappel, Peter. *The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. Årg. 54 (2005) s.28

3.3 Hvilke passasjerer omfattes av forordningen?

3.3.1 Hovedregelen

Forordningen gjelder i utgangspunktet for alle passasjerer og på alle typer flygninger. Dette er ikke uttrykkelig fastslått i selve forordningen, men må ansees å følge delvis av fortalens betraktning 5, og motsetningsvis av de unntak som følger av artikkel 3 og vil bli behandlet nedenfor.

For at en passasjer skal kunne gjøre et krav gjeldene etter forordningen må vedkommende etter artikkel 3 (2) litra a) ha en bekreftet reservasjon på den berørte flygningen, og møte til innsjekk på et nærmere (skriftlig) angitt tidspunkt, alternativt 45 minutter før avgang dersom ingen frist er angitt. Et unntak fra regelen om at passasjerer må ha møtt innen innsjekkingsfristen gjøres for de tilfelle som er nevnt i artikkel 5, hvor passasjerer på forhånd er blitt informert om en innstilt avgang.

Et spørsmål som melder seg i forbindelse med denne bestemmelsen er hva som ligger i uttrykket ”er til stede ved indcheckningen”. Den engelske språkversjonen bruker uttrykket ”present themselves for check-in”. Er det tilstrekkelig at passasjerer står i innsjekkingskøen? Må vedkommende ha kommet frem til skranken, eller kanskje til og med være ferdig med innsjekkingen innen fristen? En tolkning av den danske og engelske ordlyden gir få holdepunkter i den ene eller andre retning, men den engelske *kan* kanskje tolkes dit hen at passasjerer må være kommet frem til skranken og være klar til innsjekk.

Fristen på 45 minutter gjelder imidlertid som nevnt bare med mindre noe annet er skriftlig angitt på reservasjonen. Som oftest vil flyselskapet angi en minimumsfrist, og denne vil normalt være sammenfallende med når innsjekkingen for den aktuelle flygningen stenger²¹, slik at passasjerer må være sjekket inn innen den angitte fristen. Ettersom fristen på 45 minutter er subsidiær, og for å unngå forvirring bør derfor bestemmelsen i forordningen forstås på samme måte som den fristen flyselskapene oppstiller, som altså angir når

²¹ International Air Transport Association, *Recommended Practice 1724*, Article 6.1.

passasjerer må være innsjekket. Ulempen med en slik tolkning er at lang kø vil kunne føre til at passasjerer ikke får sjekket inn i tide selv om vedkommende møtte på flyplassen i god tid. Noe kø må passasjerene alltid regne med og ta høyde for, og også at køen i perioder med stor trafikk, for eksempel tidlig på morgenen eller i forbindelse med høytider, kan være lenger enn normalt. I noen slike tilfeller vil heller ikke flyselskapet eller handlingselskapet kunne bebreides for køen, ettersom det kan være begrenset med innsjekkingskranker eller begrensninger i bagasjehåndteringssystemet ved flyplassen som forårsaker den. Det er også vanskelig å bevise når passasjerer møtte i innsjekkingskøen, så dersom dette tidspunktet skulle være avgjørende ville man lett bli stilt overfor situasjoner hvor flyselskapets ord står mot passasjerens. Dette taler altså også for at selve innsjekkingsstidspunktet må være avgjørende.

Litra b) gjør et unntak fra kravet om en bekreftet reservasjon, og omfatter de tilfellene hvor en passasjer er blitt overført fra en flygning hvor han har en bekreftet reservasjon til en annen. Regelen kan med det første synes noe unødvendig; når en passasjer er overført til en annen flygning vil han jo normalt ha en reservasjon på denne nye flygningen så fort han er blitt overført. Det er mulig at bestemmelsen tar sikte på tilfelle hvor en passasjer overføres på såkalt standby-basis, med andre ord at han får bli med flyet dersom det er ledige seter igjen.

3.3.2 Helikopterpassasjerer

Forordningen gjelder for det første bare passasjerer som transporteres med motorisert luftfartøy med faste vinger. Forordningen gjelder med andre ord ikke persontransport med helikopter, enten det dreier seg om chartrede avganger eller rutetransport. Hvorfor forordningen er avgrenset mot helikoptertransport inneholder forarbeidene ingen uttalelser om. I Norge har vi en regulær helikopterrute, mellom Bodø og Værøy. Denne ruten er tilgjengelig i reservasjonssystemene flyselskapene bruker, og det er mulig å bestille videre forbindelser med andre flyselskaper. De samme problemene og behovene kan derfor melde seg enten luftfartøyet er et helikopter eller fly.

3.3.3 Passasjerer som reiser på gratis eller rabatterte billetter

Forordningen gjelder i følge artikkel 3 (3) heller ikke passasjerer som reiser gratis eller på rabatterte billetter som ikke direkte eller indirekte er tilgjengelig for offentligheten.

Det avgjørende her er altså om enhver kan kjøpe billetten. At det er tilstrekkelig at billetten *indirekte* er tilgjengelig for offentligheten vil si at forordningen kan påberopes av passasjerer som har kjøpt billetten av en turoperatør eller lignende, selv om denne kanskje har spesialavtaler med flyselskapet som gir dem rabatter som ikke er tilgjengelige for folk flest.

De mest praktiske tilfellene her er nok ansatte i flyselskaper som ”deadheader”, det vil si reiser uten å betale for det, vanligvis flymannskap som pendler eller flytter seg mellom flyplasser for å posisjonere seg for neste flygning, samt ansatte i reiselivsbransjen som reiser på ofte sterkt rabatterte billetter, blant annet såkalte Industry Discount- eller ID-billetter som de ofte kalles. Det er ikke vanskelig å forestille seg hva som er hensynet bak dette unntaket. Det ville nok oppfattes som urimelig om flyselskapene måtte yte assistanse, og i særdeleshet utbetale kompensasjon, til passasjerer som reiser på billetter flyselskapet har mottatt lite eller ingen betaling for, som ledd i jobben for flyselskapet eller som et frynsegode.

Mer usikkert er stillingen for militære eller personer som reiser på rabatterte billetter som ikke er tilgjengelig for offentligheten. Haanappel tar såvidt opp denne problemstillingen, men behandler den ikke.²² Militær- eller firmabilletter er gjerne en egen billettklasse, kan ikke bestilles av offentligheten. Disse er også rabatterte i forhold til fullpris. Ordlyden taler derfor etter min mening klart mot at denne gruppen kan gjøre krav gjeldene etter forordningen. Hensynene bak forordningen derimot, nemlig å sørge for at passasjerer får den nødvendige forpleining og assistanse, taler for at alle passasjerer bør behandles likt, og at det derfor ikke bør gjøres forskjell på passasjerene avhengig av hvilken billettklasse de

²² Haanappel, Peter. *The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. Årg. 54 (2005) s.23

tilhører. Her kan det selvsagt hevdes at disse hensynene også gjør seg gjeldene for passasjerer som reiser på ID-billetter. Dette er i og for seg riktig, men det er et vesentlig skille mellom de to situasjonene. Mens ID-billetter ikke utgjør noen nevneverdig inntektskilde for flyselskapene, men heller er en gest til bransjeansatte, vil militærbilletter og andre rabatterte billetter som tilbys til en begrenset krets, for eksempel ansatte i større bedrifter og lignende, kunne utgjøre en til dels betydelig inntektskilde og et betydelig passasjergrunnlag for flyselskapet. At flyselskapene ser seg tjent med å tilby slike billetter til tross for rabatten kan illustreres ved at de faktisk deltar i anbudsrunder for å få levere transporttjenester til større bedrifter og organisasjoner. Det er altså de samme kommersielle motivene som ligger bak flyselskapenes spesialavtaler med Forsvaret og større bedrifter som ligger bak spesialavtalene med reisebyråer eller turoperatører, og det er derfor vanskelig å se noen gode argumenter for at flyselskapene ikke skulle ha en assistanseplikt overfor slike passasjerer.

3.3.4 Passasjerer som reiser med bonusbilletter

Det gjøres imidlertid et unntak fra regelen om at gratis eller rabatterte billetter som ikke er tilgjengelige for offentligheten ikke gir noen rettigheter etter forordningen. Passasjerer som reiser på såkalte bonusbilletter, det vil si billetter som er betalt for gjennom oppsparte poeng i bonusprogrammer, har de samme rettigheter som andre passasjerer, til tross for at billettene ikke er tilgjengelige for offentligheten. Unntaket gjelder enten det er flyselskapets eget bonusprogram, et bonusprogram tilhørende en reisearrangør, eller et ”andet kommersielt program”. En mulig begrunnelse for dette kan være at ettersom flyselskapet i disse tilfellene normalt vil motta full betaling for flybilletten av innehaveren av bonusprogrammet, vil de hensynene som taler for et bortfall av rettighetene der passasjerene reiser på ID-billetter ikke gjøre seg gjeldende. At passasjerer som reiser med bonusbilletter utstedt som ledd i flyselskapets eget bonusprogram også nyter de samme rettighetene kan etter mitt syn forklares med at flyselskapene vil ha kommersielle grunner for å drive et bonusprogram, en bonusreise er i bunn og grunn en motytelse mot den lojalitet passasjeren har utvist mot selskapet, med de billettinntekter dette medfører. Ansvaret bør derfor heller ikke lempes i disse tilfellene.

3.4 Hvilke flyselskap er forpliktet etter forordningen?

3.4.1 Transporterende luftfartsselskap

Artikkel 3 (5) slår fast at forordningen får anvendelse på alle ”transporterende luftfartsselskaper, der stiller transportydelser til rådighet for de passagerer, der er omfattet af stk. 1 og stk. 2.” Transporterende luftfartsselskab er definert i artikkel 2 b) som ”et lufttrafikforetagende, der udfører eller har til hensigt at udføre en flyvning i henhold til en kontrakt med en passager eller på vegne af en juridisk eller fysisk person, der har kontrakt med denne passager”.

3.4.2 Ulempen med transporterende luftfartsselskap som pliktsubjekt

Artikkel 3 (5) fastslår således at det er det selskapet som utfører selve flygningen som er forpliktet etter forordningen, ikke nødvendigvis det selskapet som har en avtale med passasjerene, heretter kalt det markedsførende selskap. Denne løsningen ble valgt for at passasjerene skulle kunne forholde seg til én part. Ettersom forordningen gjelder både for charterflygninger og ruteflygninger, deriblant ”codeshare”²³, mente Rådet at det ville være mest hensiktsmessig å la passasjerene forholde seg til det transporterende selskapet, ettersom dette ville ha personell på flyplassen.²⁴

For å illustrere dette med noen praktiske eksempler; dersom en passasjer har kjøpt en billett hos selskap A, på en flygning med As flightnummer²⁵, men som utføres av selskap B som ledd i en codeshare-avtale, vil det være B som er forpliktet etter forordningen, ikke A. Dette til tross for at det kanskje er As personale som står for alle bakketjenestene til B, for eksempel fordi to flyselskapene er medlem av samme allianse.

²³ Codeshare vil si flygninger som utføres av ett flyselskap, men selges av flere flyselskaper med de respektive selskapenes flightnummer (se note 24)

²⁴ SEK(2003) 361 endelig, avsnitt 3

²⁵ Et flightnummer identifiserer en bestemt flygning, og består av en flyselskapsidentifikator og et rutenummer.

Fra passasjerenes synspunkt kan man spørre seg om det i disse tilfellene ikke hadde vært mer hensiktsmessig å skulle forholde seg til den parten man inngikk transportavtalen med, og ikke det transporterende selskapet. En bedre løsning enn den valgte ville kanskje i så måte være å forplikte det selskap hvis flightnummer fremgår av reservasjonen. En situasjon hvor flere parter er forpliktet overfor forskjellige passasjerer er imidlertid etter min mening uheldig. Det kan i slike tilfeller lett tenkes at flyselskapene skyver ansvaret over på hverandre, eller at passasjerer på samme flygning mottar ulik assistanse avhengig av hvem de forholder seg til. Dagens løsning er slik jeg ser det den beste, ettersom det transporterende flyselskapet vil være representert på flyplassen i en eller annen form, enten det er gjennom eksterne handlingselskaper eller med eget personell. Det må også sies å være den meste effektive løsningen, ettersom man unngår at flere selskaper jobber parallelt med den samme situasjonen.

Med jevne mellomrom hender det også at flyselskaper må leie inn fly fra andre selskaper på grunn av mangel på fly eller mannskaper, eller i forbindelse med høysesong. Dersom flyselskapet utfører flygningen på egen lisens, slik det normalt vil gjøre dersom man kun har leid inn fly (dry lease²⁶), er situasjonen uproblematisk ettersom selskapet dermed også vil være det transporterende selskapet i forordningens forstand. Dersom man i stedet leier inn fly på wet lease-basis stiller det seg noe annerledes. Dersom flygningen utføres på det innleide selskapets lisens kan det oppstå et spørsmål om hvem som er forpliktet etter forordningen. I dette tilfellet vil begge selskapene ha lisens. For passasjerer må det utvilsomt være mest praktisk å kunne forholde seg til det flyselskapet man har kjøpt billetten hos. Det er for eksempel ikke utenkelig at selskapet som utfører flygningen er utenlandsk, og ikke har noen egen representasjon på flyplassen. Fortalen, som gir uttrykk for forordningens intensjoner og formål, og derfor kan gi en viss veiledning om hvordan forordningens bestemmelser skal tolkes når bestemmelsen ikke gir noe entydig svar, sier i betraktning 7 følgende: ”For at sikre en effektiv anvendelse af denne forordning bør de forpligtelser, der herved indføres, påhvile det transporterende luftfartsselskab, der

²⁶ Dry lease vil si at et flyselskap leier inn et fly, og normalt selv forestår vedlikehold, bemanning og forsikring.

gjennomfører eller har til hensikt at gjennomføre en flyvning, uanset om det sker med eget luftfartøj, under dry eller wet lease²⁷ eller i en hvilken som helst anden form.” Når man leser artikkel 3 (5) i lys av dette, må det ha vært intensjonen at det er det selskapet som har leiet inn flyet som er bundet, så lenge dette også har lisens, selv om det strengt tatt ikke er dette som fysisk utfører flygningen. At det i disse tilfellene vil være selskapet som har leid inn flyet som også vil være representert på flyplassen taler også for denne løsningen.

En annen forekommende situasjon er at det markedsførende flyselskapet, altså det selskapet passasjerer har en avtale med, ikke selv er et transporterende luftfartsselskap i forordningens forstand. Dette fordi de ikke har egen lisens, men benytter andre selskaper til å utføre flygninger i sitt navn, kanskje også med fly i det markedsførende selskapets bemaling. Det er heller ikke helt uvanlig at nystartede selskaper leier inn fly på såkalt ACMI-basis²⁸ i påvente av egen lisens. I slike tilfeller må løsningen bli den motsatte av situasjonen ovenfor, ettersom det markedsførende selskapet ikke er et flyselskap i forordningens forstand på grunn av den manglende lisensen. I slike tilfeller må altså forpliktelsene etter forordningen falle på det innleide selskapet.

3.4.3 Transporterende flyselskaps informasjonsplikt

Etter artikkel 14 (1) er flyselskapet pålagt å opplyse klart leselig på innsjekkingsskrankene om at passasjerer ved henvendelse til flyselskapet kan få utlevert skriftlig informasjon om sine rettigheter ved innsjekkingssranken eller gaten. Etter artikkel (2) er flyselskapet pålagt å dele ut denne informasjonen til passasjerer som rammes av nektet ombordstigning, innstillinger eller forsinkelser over to timer. Forskjellen er altså at frem til en slik situasjon oppstår trenger flyselskapene bare å dele dem ut på forespørsel fra passasjerer, mens de når situasjonen oppstår er forpliktet til å gjøre dette på eget initiativ. I disse situasjonene må

²⁷ Wet lease vil si at utleier står for driften av flyet, og leieavtalen vil i tillegg til fly også inkludere hele eller deler av bemanningen.

²⁸ ACMI står for Aircraft, Crew, Maintenance and Insurance, og er en spesiell form for wet lease hvor utleier står for alle operasjonelle sider ved driften.

flyselskapene også dele ut informasjon om hvilke håndhevingsorganer passasjerene kan henvende seg til.

Slik artikkel 14 er utformet kan flyselskapene imidlertid ikke sees å ha en plikt til å informere passasjerer om hvilke rettigheter han har *i sin konkrete situasjon*, bestemmelsen sier bare at passasjerer har krav ”en skriftlig meddelelse om denne forordnings bestemmelser om kompensasjon og bistand.”

4 De sentrale rettighetene

4.1 Rett til kompensasjon

Artikkel 7 inneholder satsene og de nærmere vilkårene for kompensasjonsutbetaling til passasjerene i tilfelle nektet ombordstigning eller innstilling etter artiklene 4 og 5.

Ettersom artikkel 4 faller utenfor oppgavens tema vil jeg bare gå nærmere inn på forholdet mellom artiklene 5 og 7.

4.1.1 Avstandsklassene

Artikkel 7 (1) oppstiller tre avstandsklasser. Kompensasjonens størrelse varierer mellom de ulike klassene. Den første avstandsklassen, i artikkel 7 (1) a), gjelder flygninger på høyst 1500 kilometer. For denne klassen er kompensasjonsbeløpet satt til €250. Litra b) fastsetter kompensasjonsbeløpet til €400 for alle flygninger innenfor Fellesskapet på mer enn 1500 kilometer, samt alle andre flygninger på mellom 1500 og 3500 kilometer. Den tredje og siste avstandsklassen er angitt i litra c), og omfatter alle flygninger som ikke omfattes av bokstav a) eller b), og gir passasjerene krav på €600 hver i kompensasjon.

4.1.2 Beregning av avstanden

Avstandene skal etter artikkel 7 (4) måles etter metoden for storsirkelrute. Dette vil si den korteste avstanden mellom to punkter på en kule, som altså vil tilsvare den korteste distansen mellom avgangsflyplass og bestemmelsessted.

Etter artikkel 7 (1) skal avstanden beregnes på grunnlag av det siste bestemmelsesstedet der nektet ombordstigning eller innstilt flygning fører til at passasjerens ankomst forsinkes i forhold til planlagt ankomsttid. Her er det viktig å merke seg to ting: For det første, begrepet ”forsinkes” i artikkel 7 ikke må forveksles med den type forsinkelser som er regulert i artikkel 6. Det avgjørende etter artikkel 7 er *når passasjerens kommer frem*, i motsetning til artikkel 6, hvor det avgjørende er *hvor lenge etter oppsatt avgangstid flygningen forventes utført*. For det andre, ”det sidste bestemmelsessted, hvor boardingafvisning eller aflysning forsinker passagerens ankomst efter det planmæssige ankomsttidspunkt.” må ikke forveksles med passasjerens ”endelige bestemmelsessted”, som i artikkel 2 litra h) er definert som ”[...]det bestemmelsessted, der er anført på den billet, der fremvises ved indcheckningssskranken eller, ved direkte tilsluttede flyforbindelser, bestemmelsesstedet for den sidste flyvning [...]”. Denne siste formuleringen kan by på noen tvil om flygningene må være bestilt på samme reservasjon, det vil si være såkalte gjennomgående billetter, eller om det er tilstrekkelig at passasjerens har flere enkeltstående, men etterfølgende reserverasjoner, men både den danske og den engelske språkversjonen, som bruker uttrykket ”directly connecting flights” taler etter mitt syn for at billettene må være gjennomgående.

”[D]et sidste bestemmelsessted [...]” i artikkel 7 (1) later derimot til å være et relativt begrep, og må så vidt jeg kan bedømme forståes slik at dersom en innstilt flygning fører til at en passasjer med gjennomgående billetter videre til en annen destinasjon blir forsinket også til denne, vil det være distansen til denne destinasjonen som skal legges til grunn ved avstandsberegningen. Dersom en passasjer skal reise Tromsø-Oslo-London og avgangen fra Tromsø til Oslo innstilles, vil det således være distansen Tromsø-London som vil danne utgangspunkt for kompensasjonen, dersom innstillingen medfører at passasjerens ankommer

London forsinket. Ettersom Tromsø og London er rundt 2200 kilometer²⁹, er det altså kompensasjonen etter avstandsklassen i litra b) som må benyttes, selv om distansen mellom Tromsø og Oslo bare er rundt 1100 kilometer. Mer uklart er det dersom det er flygningen fra Oslo til London som innstilles. Skal man da ta utgangspunkt i distansen Tromsø-London eller Oslo-London (ca. 1200 kilometer)? Forordningen sier bare noe om hvilket bestemmelsessted som skal brukes når man beregner distansen, og ikke noe om hvilket avgangssted som skal benyttes, det vil si om det er den første flyplassen i reservasjonen, eller den flyplassen innstillingen skjer på man skal ta utgangspunkt i. Schmid mener at det siste må være riktig³⁰, og det er etter min mening også den mest nærliggende tolkningen ut i fra ordlyden og rimelighetshensyn. Bakgrunnen for denne bestemmelsen kan imidlertid synes å være et ønske om å sikre passasjerer kompensasjon på bakgrunn av den samlede reisen, noe som taler for den motsatte konklusjon.

Ettersom det er det siste bestemmelsesstedet hvor ankomsttiden påvirkes som er avgjørende for avstandsberegningen, kan det i motsatt fall ikke oppstå noen kompensasjonsplikt dersom passasjerer omrutes slik at vedkommende ikke blir forsinket til sitt siste bestemmelsessted. Dette kan for eksempel skje ved at den nye ruten innebærer færre mellomlandinger eller kortere ventetider mellom fly. En passasjer som skal fly Bergen-Oslo-Madrid-Buenos Aires med gjennomgående billetter vil derfor ikke ha noe krav på kompensasjon dersom han for eksempel omrutes Bergen-Frankfurt-Buenos Aires slik at han kommer frem til Buenos Aires uten forsinkelse i forhold til opprinnelig planlagt ankomsttid. Noe annet ville vært i strid med artikkel 5 (1) litra c) iii) som fritar flyselskapene fra kompensasjonsplikten dersom passasjerer tilbys omruting slik at han kan reise høyst en time før planlagt avgangstid og ankomme sitt endelige bestemmelsessted senest to timer etter planlagt ankomsttid. Av samme grunn kan passasjerer heller ikke ha noe kompensasjonskrav dersom omrutingen fører til at han kommer for sent frem til en transferlufthavn, så lenge han når sitt endelige bestemmelsessted uten forsinkelse. I

²⁹ Alle distansene er regnet ut ved hjelp av verktøyet Great Circle Mapper, <http://gc.kls2.com>

³⁰ Schmid, Ronald. *Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004: Wie kann man die Großkreis-Entfernung berechnen, um die Höhe des Ausgleichsanspruchs zu berechnen?*

realiteten er det derfor vanskelig å tenke seg situasjoner hvor det ikke er det endelige bestemmelsesstedet som blir avgjørende også etter 7 (1)

En annen problemstilling Schmid behandler er hvorvidt man ved beregningen av totalavstanden skal benytte summen av delstrekningene eller den direkte distansen. Det vil for det første eksemplets vedkommende si om man skal legge sammen distansene Tromsø-Oslo og Oslo-London, eller benytte den korteste distansen mellom Tromsø og London. Schmid's konklusjon er at det må være den korteste distansen som skal benyttes³¹, noe jeg er enig i. Dette fordi en eventuell kompensasjon delvis vil være en sanksjon mot flyselskapet fordi det ikke har tilbudt passasjerer rimelig omruting, jfr. fortalens betraktning 12. Ettersom en slik omruting i prinsippet ikke behøver å følge de opprinnelig planlagte delstrekningene, ville det slik jeg ser det være søkt å beregne avstanden ut i fra disse.

Denne bestemmelsen om avstandsberegning burde etter min mening være sløyfet fra forordningen ettersom den gjør reglene for beregning av kompensasjon unødvendig innviklede, ettersom man må fastslå distansen på strekninger som kanskje ikke engang trafikkeres. Den har tilsynelatende heller ingen annen funksjon ved siden av regelen i artikkel 5 (1) litra c) enn å sikre en høyere kompensasjon til passasjerer som skal reise langt.

4.1.3 Lempning

Artikkel 7 (2) er en lempningsregel for de tilfellene hvor passasjerens forsinkelse er beskjeden. Etter denne bestemmelsen kan kompensasjonen halveres der passasjerer i de ulike avstandsklassene ikke forsinkes med mer enn henholdsvis to, tre og fire timer. Når man sammenholder 7 (2) med 5 (1) litra c) ser man at for flygninger på under 1500 kilometer vil kompensasjon kun være aktuelt der passasjerer ikke har blitt opplyst om innstillingen innen fristene i artikkel 5 (1) litra c) punktene i) og ii), og vedkommende i tillegg må reise mer enn henholdsvis to timer og én time før planlagt avgangstid. Dersom

³¹ Schmid, Ronald. *Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004: Wie kann man die Großkreis-Entfernung berechnen, um die Höhe des Ausgleichsanspruchs zu berechnen?*

passasjerer har fått omruting innenfor disse rammene vil ikke en forsinkelse på to timer kvalifisere til kompensasjon i det hele tatt, og noen halvering blir det da selvsagt ikke snakk om. Dette gjelder også flygninger over 3500 kilometer for de tilfelle hvor passasjerene har blitt opplyst om forsinkelsen mellom en og to uker før planlagt avgangstid, og må reise mer enn to timer før denne planlagte avgangstiden. I disse tilfellene må nemlig passasjerer normalt finne seg i opptil fire timers forsinkelse uten å ha krav på kompensasjon.

4.1.4 Kompensasjonsutbetaling

Artikkel 7 (3) fastslår at en eventuell kompensasjon primært skal skje i form av penger, men åpner for at annen form for kompensasjon, typisk reisekuponger, kan avtales skriftlig med passasjerer. Passasjerer kan altså kreve en pengeutbetaling, men det kan synes mest naturlig å forstå bestemmelsen slik at det er det opp til flyselskapet å velge blant de foreskrevne utbetalingsmåtene. (Kontanter, elektronisk overføring, bankgiro eller sjekk.)

4.1.5 Kritikk mot avstandsklassene

Bruken av avstandsklasser er kritisert av både Haanappel og Schmid. Haanappel hevder at de passer dårlig på det europeiske luftfartsmarkedet, hvor billettprisene på tilnærmet like distanser kan ha til dels store variasjoner avhengig av flyselskap og konkurransesituasjon.³² Han begrunner sitt standpunkt med at en passasjer som har betalt lite for sin billett vil ha lavere forventninger til flyselskapets opptreden enn en passasjer som har betalt en større sum³³, og at kompensasjonen derfor bør reflektere billettprisen den berørte passasjerer har betalt, innen visse rammer.³⁴ Schmid har kritisert Haanappels forslag, ettersom han mener at den preventive effekten av kompensasjonen ville bli for liten i tilfeller hvor passasjerer har betalt lite for billetten.³⁵ Schmidts syn har nok mer for seg i tilfelle av nektet

³² Haanappel, Peter P.C. *The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. Årg. 54 (2005) s.29

³³ *ibid*, s.30

³⁴ *l.c.*

³⁵ Schmid, Ronald. *Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Europäischer Verbraucherschutz mit Nachbesserungsbedarf*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. Årg. 54 (2005) s.381

ombordstigning, som artikkel 7 også gjelder for. Dersom kompensasjonen omtrent skulle tilsvare billettprisen er det lett å se for seg at man velger å nekte passasjerer med billige billetter ombordstigning dersom det ikke melder seg nok frivillige, ettersom dette ikke ville ramme flyselskapet økonomisk i nevneverdig grad. Når det gjelder innstillinger vil man imidlertid måtte kompensere alle passasjerer som ikke blir omrutet innen fristene i artikkel 5. Haanappels løsning kan derfor ha mer for seg i disse tilfellene, ettersom flyselskapet allikevel vil rammes ganske betydelig økonomisk. Et annet argumentet for Haanappels løsning er kanskje at den rammer flyselskapene på en mer rettferdig måte enn en fast kompensasjonssum, ettersom sistnevnte kan ramme selskaper med lave priser og lav inntjening per flygning hardere enn selskaper med høye priser og høy inntjening.

Sett fra passasjerens ståsted har jeg imidlertid lite til overs for Haanappels løsning. I situasjoner hvor kompensasjon etter artikkel 7 vil være aktuelt, altså overbookinger eller innstilte avganger, vil passasjerer kunne velge mellom enten å få refundert billettprisen eller bli omrutet til sitt siste bestemmelsessted. Kompensasjonen, som kommer i tillegg til dette, bærer derfor preg av å være dels en sanksjon mot flyselskapet, dels et ”plaster på såret” til passasjerer for den ubeleiligheten denne påføres som følge av hendelsen. Disse ubeleilighetene vil i utgangspunktet være de samme for alle passasjerene, uavhengig av hva de har betalt for billetten. Påstanden om at passasjerer som reiser på billige billetter skulle ha lavere forventninger til flyselskapets opptreden i tilfelle innstillinger eller nektet ombordstigning kan det derfor stilles spørsmålsteget ved. Her vil noen kanskje hevde at man får det man betaler for. Jeg vil imidlertid innvende at det er transporten fra A til B man betaler for, ettersom det er denne ytelsen passasjerer har inngått kontrakt med flyselskapet om. Billige billetter har ofte store begrensninger i fleksibiliteten, er ofte ikke-refunderbare og ikke-overførbare. De må også gjerne bestilles i god tid før flygningen finner sted. Motsatt gir en dyr billett ofte fordeler som full fleksibilitet, bedre seter og servering om bord, flere bonuspoeng, tilgang til lounges og lignende. Det er altså disse egenskapene som avgjør prisen, og som passasjerer vurderer når han bestiller reisen, ikke hvilken kompensasjon flyselskapet skal yte når de av ulike årsaker, helt eller delvis ikke er i stand til å overholde sin del av avtalen. En bestemmelse om at billettprisen skal være avgjørende

for hvilken kompensasjon flyselskapet skal yte til passasjerene når de blir offer for de samme ubeleilighetene ved innstilte avganger vil derfor etter min mening ikke være særlig rimelig.

Jeg stiller imidlertid også spørsmålsteget ved bruken av avstandsklasser ved innstilte avganger, men av andre grunner enn Haanappel. Mine hovedinnvendinger mot dagens system er for det første at reglene er innviklede, og gjør det vanskelig for passasjerer å vite hvilken avstandsklasse hans reise havner i. For det andre kompenseres ikke passasjerer etter hvor langvarig forsinkelsen blir. En passasjer på en kort flygning kan for eksempel bli ti timer forsinket og få €250 i kompensasjon, mens en passasjer på en transatlantisk flygning kan bli fire timer forsinket og få utbetalt €600. At passasjerer skal oppnå noen større berikelse ved å bli utsatt for en innstilling kan riktignok ikke være noe poeng ved reglene, men såpass store skjevheter som man kan oppnå med dagens system bør etter min mening unngås, i hvert fall dersom man ønsker å se på kompensasjonen som et plaster på såret, og ikke en rent preventiv sanksjon. De lege ferenda blir dermed utfordringen å finne frem til en løsning som bedre enn dagens system kompensere passasjerer på en måte som står i et rimelig forhold til ubeleiligheten. Det mest oversiktlige ville slik jeg ser det være å utelukkende se på hvor forsinket passasjerer vil bli etter omrutingen, og sette opp en stigende kompensasjon etter hvor mange timer passasjerer forsinkes, opp til en viss grense. Man kan for eksempel se for seg at en forsinkelse på to timer gir en kompensasjon på €250, fire timer €400 og seks eller flere timer €600. En slik løsning ville gjøre det enkelt for passasjerer å finne ut hvor mye kompensasjon han hadde krav på ved å sammenholde de planlagte avgangstidene for den innstilte flygningen og den han har blitt omrutet til. Det vil også gi flyselskapene en oppfordring til å omrute passasjerer så fort som mulig.

Schmid foreslår en løsning lignende dagens med tre avstandsklasser, men delt opp i innenriksflygninger, flygninger innen fellesskapet, og øvrige flygninger.³⁶ Dermed unngår man problemer med avstandsberegning, ettersom det er lett å avgjøre hvilken kategori

³⁶ Schmid, Ronald. *Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Europäischer Verbraucherschutz mit Nachbesserungsbedarf*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. Årg. 54 (2005) s.382

flygningen faller inn under. Denne løsningen vil imidlertid heller ikke øke kompensasjonen i takt med forsinkelsens lengde og den ubeleiligheten den forårsaker for passasjerene. Schmidts løsning er etter min mening uansett langt mer ”brukervennlig” enn dagens.

Det er imidlertid heller ikke umulig å kombinere de to skisserte løsningene slik at man både tar hensyn til lengden på flygningene dersom dette er ønskelig, og samtidig øker kompensasjonen i takt med forsinkelsen.

4.2 Rett til refusjon eller omruting

4.2.1 Valgfrihet

Når en bestemmelse viser til artikkel 8, heter det etter denne artikkelens (1) at passasjerene har et valg mellom refusjon eller omruting til sitt endelige bestemmelsessted.

Vedkommende kan altså normalt velge mellom disse to midlene. Her skal det imidlertid påpekes at i forsinkelsestilfellene er det kun refusjon som er aktuelt, ettersom artikkel 6 (1) iii) bare viser til artikkel 8 (1) litra a). Jeg vil komme tilbake til dette i kapittel 6.2.

4.2.2 Rett til refusjon

Dersom passasjerene velger refusjon, skal han etter (1) litra a) ha refundert billettprisen for den eller de deler av reisen som ikke har funnet sted. Dersom en tidligere flygning ikke har noen hensikt i forhold til passasjerens opprinnelige reiseplan skal også billettprisen for denne refunderes. En person som skal reise fra Stavanger til Houston via Amsterdam for å delta i et møte i Houston, kan dermed få refundert hele billettprisen dersom flygningen fra Amsterdam til Houston blir innstilt og han ikke rekker møtet, ettersom den utførte flygningen Stavanger-Amsterdam ikke lenger har noen hensikt for passasjerene. Motsatt kan en passasjer som skal fly Oslo-Stockholm-Helsinki-Oslo for å delta i møter både i Stockholm og Helsinki, ikke kreve billettprisen Oslo-Stockholm refundert dersom flyet fra Stockholm til Helsinki blir innstilt. En slik løsning er nok rimelig, men hvorvidt en utført flygning har hatt noen hensikt for passasjerene eller ikke vil kunne være vanskelig å avgjøre.

Passasjeren har også krav på en returflygning til det første avgangsstedet "...ved førstgivne lejlighed" dersom dette er relevant. En slik returflygning vil normalt være relevant dersom den innstilte flygningen ikke er den første passasjeren foretar. Passasjerene i eksemplene ovenfor kan altså begge kreve en kostnadsfri returflygning til henholdsvis Stavanger og Oslo.

Etter artikkel 8 skal billettprisen refunderes i henhold til bestemmelsen i artikkel 7 (3), altså i form av penger utbetalt kontant, elektronisk, via bankgiro eller sjekk. I motsetning til artikkel 7 (3), som ikke oppstiller noen frist, slår artikkel 8 (1) a) fast at refusjonen skal skje innen syv dager.

Artikkel 8 (2) utgjør et unntak fra refusjonsretten for passasjerer på en flygning som er en del av en pakkereise, dersom de også har en slik refusjonsrett etter direktiv 90/314/EØF, pakkereisedirektivet. Dette direktivet er i Norge gjennomført i form av lov om pakkereiser.³⁷

4.2.3 Rett til omruting

Dersom passasjeren velger det andre alternativet artikkel 8 (1) oppstiller, omruting, kan han etter litra (b) velge om dette skal skje ved første mulighet, eller "...på en senere dato etter passagerens eget valg, hvis der er ledige pladser" etter litra (c). Dette forbeholdet om ledige plasser ble i følge forarbeidene tatt inn for å fastslå at flyselskapene ikke trengte å organisere egne flygninger for passasjerer som ble rammet av innstillinger eller overbooking.³⁸ En mer praktisk, om enn fra fellesskapslovgiver noe tilfeldig, side ved den er nok imidlertid at passasjeren etter ordlyden heller ikke kan kreve å bli med en hvilken som helst senere flygning på bekostning av andre passasjerer som allerede har en bekreftet reservasjon på denne. Dette er en rimelig løsning, ettersom passasjeren kan velge fritt mellom datoer, og dermed ikke demonstrer noe behov for å reise på et bestemt tidspunkt.

³⁷ Lov om pakkereiser og reisegaranti (pakkereiseloven) av 25. august 1995 nr 57.

³⁸ KOM(2002) 717 endelig, kapittel 1.6

Dersom passasjerer *har* et behov for å reise så fort som mulig har han mulighet til det ved å velge alternativet i litra (b). Av hensyn til passasjerer som blir offer for innstilte flygninger og har et behov for å komme seg av gårde så fort som mulig bør også denne bestemmelsen tolkes strengt etter ordlyden. ”[V]ed førstgivne leilighet” må derfor i denne bestemmelsen, og formodentlig da også i litra a), tolkes slik passasjerer har et krav på å komme seg av gårde så fort det lar seg gjøre, selv om flyselskapet dermed må nekte andre passasjerer ombordstigning, med det dette medfører av kostnader for flyselskapet. Dersom det motsatte skulle være tilfelle, at passasjerer pent måtte vente på neste avgang med ledige seter, ville en innstilling kunne ramme uskyldige flypassasjerer urimelig hardt og vilkårlig, spesielt i perioder med mye trafikk og fulle fly, for eksempel juleferier.

Omrutingen etter artikkel 8 (1) litra b) og c) skal begge skje på ”sammenlignelige transportbetingelser”.

Hvordan denne bestemmelsen skal tolkes er uklart. Den sier det første ingenting om hvorvidt flyselskapene plikter å omrute passasjerer via andre flyselskaper, eller om passasjerer kan transporteres med andre transportmidler. Denne uklarheten har ført til problemer i praksis. Mens mange flyselskaper har avtaler seg imellom som lar dem omrute passasjerer med andre selskapers fly, har de færreste lavprisselskaper dette, og mange passasjerer som reiser med lavprisselskaper har derfor opplevd å måtte vente i flere døgn på videre transport.³⁹

En naturlig språklig forståelse av begrepet ”sammenlignelige transportvilkår” (”comparable transport conditions”) tyder etter min oppfatning på at det er vilkårene knyttet til passasjerens billett bestemmelsen omhandler. Har passasjerer for eksempel betalt for en fullt fleksibel billett skal han ikke la seg avspise med en ikke-refunderbar billett. Motsatt kan ikke en passasjer med en rimelig billett kreve billetter i en høyere klasse eller med større fleksibilitet. Ettersom transportvilkårene mellom fly og andre transportmidler sjelden

³⁹ KOM(2007) 168 endelig, kapittel 5.3

vil være sammenlignelige, tyder bestemmelsen etter min mening på at omrutingen i utgangspunktet må skje med fly, men noe klart svar på dette gir bestemmelsen ikke.

Artikkel 8 (3) lyder:

”Hvis en by, et byområde eller en region betjenes af flere lufthavne, og et transporterende luftfartsselskab tilbyder en passager en flyvning til en alternativ lufthavn i forhold til den, som reservationen gælder for, betaler det transporterende luftfartsselskab omkostningerne ved at overføre passageren fra den alternative lufthavn enten til den lufthavn, som reservationen blev foretaget til eller til et andet nærliggende bestemmelsessted efter aftale med passageren.”

Hensikten med denne bestemmelsen er formodentlig først og fremst å fastslå at flyselskapet har en plikt til å få passasjerer frem til den flyplassen vedkommende har bestilt en reise til, og at det er flyselskapet som skal bære alle kostnader til dette, men den åpner samtidig for at passasjerer kan transporteres til et annet nærliggende bestemmelsessted etter avtale med passasjerer. Dette vil kunne være praktisk dersom passasjerer for eksempel bor midtveis mellom de to flyplassene, slik at det er mest økonomisk og hensiktsmessig å sette vedkommende av på halvveien. Selv om det ikke er sagt direkte i artikkel 8 (3), mener jeg at bestemmelsen må tolkes slik at *dersom* flyselskapet tilbyr omruting til en nærliggende flyplass, og dekker transport til den opprinnelige ankomstlufthavnen, så vil dette være en fullverdig omruting etter artikkel 8, og flyselskapet vil dermed ha oppfylt sin forpliktelse til å omrute passasjerer på en tilfredsstillende måte.

Artikkel 8 (3) omhandler etter ordlyden de tilfellene hvor avgangslufthavnen er den samme, men passasjerer etter omruting ankommer en annen lufthavn som ligger i nærheten av den ankomstlufthavn som er bestilt. Et naturlig spørsmål som oppstår når man leser denne bestemmelsen er om omrutingen også kan skje i motsatt rekkefølge, det vil si at passasjerer transporteres for flyselskapets regning til en alternativ avgangsflyplass, for så å fly derfra til den planlagte ankomstlufthavnen. Artikkel 8 (3) sier ikke noe om dette, men det er vanskelig å se hvorfor dette skulle være mindre akseptabelt enn det nedfelte

alternativet. Tvert i mot kan det hevdes at mange passasjerer vil finne det mindre slitsomt å foreta den ekstra tilslutningstransporten på begynnelsen av en lang reise. Gode grunner taler derfor for å tolke artikkel 8 (3) utvidende.

4.3 Rett til forpleining

4.3.1 Introduksjon

Artikkel 9 gir nærmere anvisning på hvilke forpleiningstiltak flyselskapene plikter å yte til passasjerene når en bestemmelse viser til artikkel 9. Det følger av (1) at disse skal være kostnadsfrie for passasjerene. Flyselskapet har også etter artikkel 9 (3) en plikt til å ta særlig hensyn til behovene til bevegelseshemmede og deres ledsager, samt barn som reiser alene. Bestemmelsen sier ikke noe mer om hvilke hensyn dette er, men etter artikkel 11 skal disse gruppene gis den foreskrevne assistansen så fort som mulig, og dessuten gis førsteprioritet.

4.3.2 Rett til måltider og forfriskninger

Artikkelens (1) litra a) pålegger flyselskapet å tilby måltider og forfriskninger som står i rimelig forhold til ventetiden. I praksis gjøres dette ofte i form av kuponger som kan benyttes som betaling på flyplassens serveringssteder, og dette må sies å være en akseptabel løsning.

4.3.3 Rett til hotellovernattinger og transport

Når en bestemmelse viser til artikkel 9 (1) litra b), skal flyselskapet tilby en eller flere hotellovernattinger som blir nødvendige som følge av innstillingen eller forsinkelsen. Bestemmelsens første alternativ slår fast denne plikten for de tilfellene hvor passasjerene ikke hadde planlagt å overnatte, mens det andre alternativet omhandler tilfellene hvor passasjerene har overnattet på avgangsstedet, men må bli flere netter enn planlagt på grunn av innstillingen eller forsinkelsen.

Artikkel 9 (1) litra c) slår fast at flyselskapet også må tilby transport mellom hotellet og lufthavnen. Bestemmelsen bruker imidlertid uttrykket ”overnatningstedet (hotel eller andet)” i motsetning til litra b) som konsekvent bruker ordet hotell. Dette kan formodentlig

bety at flyselskapet også må tilby passasjerer transport til overnattingsstedet dersom passasjerer for eksempel overnatter hjemme eller hos bekjente. Dette vil nok ofte være en rimelig og ønskelig løsning for begge parter dersom det alternative overnattingsstedet ikke ligger for langt fra lufthavnen. Flyselskapet kan nok imidlertid ikke kreve en slik løsning, ettersom de tross alt er pålagt å tilby passasjerer hotellovernatting etter litra b).

4.3.4 Rett til kommunikasjonsmuligheter

Artikkel 9 (2) pålegger flyselskapet å tilby passasjerene to gratis telefonsamtaler, telex-, telefax- eller e-postmeddelelser.

5 Innstilling

5.1 Definisjon

Begrepet innstilling (den danske versjonen bruker ordet aflysning) er definert i artikkel 2 litra (1), som "...en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gjennomføres."

5.2 Artikkel 5

5.2.1 Rett til refusjon, omruting og forpleining

Artikkel 5 (1) litra a) pålegger flyselskapet å tilby passasjerer som berøres av innstilte flygninger assistanse i samsvar med artikkel 8, det vil si omruting eller refusjon, eventuelt refusjon med tillegg av returbillett til den opprinnelige avgangsflyplassen.

Artikkel 5 (1) litra b) pålegger videre flyselskapet å i alle tilfeller tilby passasjerene assistanse etter artikkel 9 (1) a) og 9 (2), henholdsvis servering og kommunikasjonsmuligheter.

Dersom passasjerene har blitt omrutet, og den nye flygningen går minst dagen etter planlagt avgangstid for den innstilte flygningen, plikter flyselskapet også å tilby overnatting og transport til og fra overnattingsstedet etter artikkel 9 (1) b) og c).

5.2.2 Rett til kompensasjon

Artikkel 5 (1) c) gir passasjerene rett til kompensasjon etter artikkel 7. Dette betyr at avstandsklassene og fristene i artikkel 7 blir avgjørende for eksistensen og eventuelt størrelsen av et kompensasjonskrav.

Fra artikkel 5 (1) c) gjøres det imidlertid fire unntak. For det første fritas flyselskapet fra kompensasjonsplikten dersom de har informert passasjerene om innstillingen minst to uker før det oppsatte avreisetidspunktet. Det stilles imidlertid ikke noe krav om at passasjerene har fått tilbud om omruting.

For det andre fritas selskapet dersom de varsler passasjerene innen en uke fra oppsatt avgangstidspunkt, og samtidig tilbyr passasjerene omruting som ikke innebærer at passasjerene må reise mer enn to timer før planlagt, og ikke ankommer sin endelige destinasjon mer enn fire timer etter oppsatt ankomsttid.

For det tredje, dersom flyselskapet opplyser om innstillingen når det er mindre enn en uke igjen til flygningen skal utføres, må det samtidig tilbyr passasjerene omruting til dennes endelige destinasjon som ikke innebærer avreise mer enn en time før planlagt, og ankomsttiden må ikke være senere enn to timer etter planlagt for å slippe unna kompensasjonsplikten.

Dersom flyselskapet tilbyr tilfredsstillende omruting *innenfor* de tidsfristene som er oppstilt i ii) og iii), men passasjerene likevel velger å avslå tilbudet til fordel for refusjon av billettprisen, har passasjerene ikke noe krav på kompensasjon i tillegg til refusjonsbeløpet.

Etter artikkel 5 (4) er det transporterende flyselskapet gitt bevisbyrden for at passasjerene har mottatt slik informasjon om innstillingen. I mangel på andre holdepunkter må det formodes at det er sannsynlighetsovervekt som kreves.

Det fjerde og viktigste unntaket fra artikkel 5 (1) (c) er nok artikkelens (3), som fritar flyselskapene fra kompensasjonsplikten dersom innstillingen skyldes ekstraordinære omstendigheter. Her er det to momenter som er verdt å merke seg. For det første: Det er det kun plikten til å yte *kompensasjon i samsvar med artikkel 7* flyselskapene ikke påføres ved ekstraordinære omstendigheter, ikke forpliktelsen til å yte assistanse etter artikkel 5 for øvrig. For det andre fritas flyselskapet bare i de tilfeller hvor det kan godtgjøre at innstillingen skyldes ekstraordinære omstendigheter. Bevisbyrden ligger med andre ord hos flyselskapet, og også her må beviskravet formodentlig være sannsynlighetsovervekt. Dette rimer også med at flyselskapene må ”godtgjøre” at innstillingen er forårsaket av ekstraordinære omstendigheter.

Fortalens 14. betraktning lyder imidlertid: *På samme måte som under Montreal-konvensjonen bør luftfartsselskaperes forpliktelser være begrenset eller bortfalle i tilfeller der en hendelse er forårsaket av ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.*

I EF-domstolens sak C-344/04 hevdet bransjeorganisasjonene IATA og ELFAA⁴⁰ blant flere anførsler at denne betraktningen på en ”usammenhengende” måte ga uttrykk for at flyselskaperes ansvar kunne begrenses eller bortfalle i tilfelle ekstraordinære omstendigheter. På grunn av denne tvetydigheten mellom artiklene 5 og 6 og fortalen mente saksøkerne at bestemmelsene var i strid med rettssikkerhetsprinsippet.⁴¹ EF-domstolen var til dels enig når det gjaldt uklarheten, og uttalte at ”...dels fremgår det vel af betragtningernes ordlyd, at luftfartsselskabene generelt skal kunne fritages deres

⁴⁰ European Low Fares Airline Association

⁴¹ Sag C-344/04, The Queen, efter anmodning fra: International Air Transport Association og European Low Fares Airline Association mod Department for Transport, premiss 20 3)

forpligtelser i tilfælde af usædvanlige omstendigheder, hvilket giver anledning til en vis tvetydighet mellem den intention, fællesskabslovgiver således har givet udtryk for, og innholdet af selve artiklerne 5 og 6 i forordning nr. 261/2004, som ikke giver denne ansvarsfriholdelse generel karakter.” Domstolen påpekte imidlertid også at selv om betraktninger kan presisere innholdet av en felleskapsrettsakt, så kan de ikke påberopes som unntak til rettsaktens bestemmelser.⁴² I dette tilfelle var den nevnte tvetydigheten ikke av en slik rekkevidde at de gjorde bestemmelsene i artiklene 5 og 6 usammenhengende, i og med at artiklene i seg selv var utvetydige. Domstolen konkluderte deretter med at artiklene 5 og 6 ikke var i strid med rettssikkerhetsprinsippet.⁴³

Det kan etter denne dommen ikke herske noen tvil om at flyselskapene ikke kan påberope seg ekstraordinære omstendigheter for å slippe unna sin assistanseplikt etter artikkel 5 og 6, det er altså utelukkende kompensasjonen de slipper å utbetale i disse tilfellene. Jeg vil ikke gå nærmere inn på *hvilke* situasjoner som kan utgjøre ekstraordinære omstendigheter.

⁴²Sag C-344/04, *The Queen*, efter anmodning fra: International Air Transport Association og European Low Fares Airline Association mod Department for Transport, premiss 76.

⁴³ *Ibid*, premiss 77

6 Forsinkelse

6.1 Manglende definisjon

Begrepet forsinkelse er merkelig nok ikke definert verken i artikkel 2 eller andre steder i forordningen. Den manglende definisjonen byr riktignok ikke på noen problemer ved tolkningen av artikkel 6 isolert, men en definisjon kunne allikevel vært på sin plass, ettersom det kan oppstå tvil om hvorvidt en avgang i realiteten er forsinket eller innstilt, slik at den i stedet rammes av artikkel 5. Dette er et problem Kommisjonen har anerkjent⁴⁴.

6.2 Artikkel 6

6.2.1 Introduksjon

Artikkel 6 inneholder de nærmere bestemmelser om når flyselskapenes plikt til å yte assistanse i tilfelle forsinkelse inntreffer, og hvilken form for assistanse som skal ytes i de ulike tilfellene.

Det er ikke alle forsinkelser som pålegger flyselskapet noen plikter eller gir passasjerene tilsvarende rettigheter, forsinkelsen må være av en viss varighet. Hvor langvarig forsinkelsen må være avhenger flygningens distanse. Avstandsklassene oppstilles i artikkel 6 (1) litra a) til c), og tilsvarer de man finner i artiklene 7.

Det er i utgangspunktet ikke varigheten av den *faktiske* forsinkelsen som er avgjørende for når flyselskapene plikter å yte assistanse til passasjerene. Ansvarer slår inn allerede i det flyselskapet *med rimelighet forventer* at forsinkelsen vil gå utover de tidsgrensene som er satt opp i (1). I mange tilfelle er situasjonen imidlertid det motsatte; det som ser ut til å være en bagatellmessig forsinkelse blir stadig større, og går etter hvert utover grensene i artikkel 6 (1). I disse tilfellene fastslår (2) at assistansen under alle omstendigheter skal

⁴⁴ KOM(2007) 168 endelig, kapittel 7.3

tilbys innen de tidsfristene som er oppstilt for hver avstandsklasse, altså to, tre eller fire timer.

6.2.2 Rett til måltider, drikke og kommunikasjonsmuligheter

Når den forventede eller faktiske forsinkelsen overstiger de respektive grensene skal flyselskapet etter artikkel 6 (1) i) tilby assistansen i artikkel 9 (1) litra a) og 9 (2), henholdsvis forfriskninger og måltider og dekning av utgifter til kommunikasjon. Som nevnt er jeg ingen stor tilhenger av avstandsklassene, og i forsinkelsessituasjoner vil jeg våge å påstå at de er enda mer unødvendige enn ved innstillinger. Den eneste funksjonen avstandsklassen har i artikkel 6 er altså å avgjøre *når* passasjerer skal tilbys mat, drikke og kommunikasjonsmuligheter. Med tanke på at denne typen assistanse skal ytes i ventetiden mellom planlagt og faktisk avgangstid er det vanskelig å se for seg hvorfor den skal ytes tidligere eller senere avhengig av lengden på den planlagte flygningen. Bruken av avstandsklasser i artikkel 6 har derfor etter mitt syn ingen fornuftig begrunnelse.

6.2.3 Rett til hotellovernatting og transport

Dersom den rimelig forventede avgangstiden er minst dagen etter den tidligere oppgitte avgangstid skal flyselskapet etter (1) ii) tilby hotellovernatting og transport mellom flyplassen og hotellet, jfr. artikkel 9 (1) litra b) og litra c).

6.2.4 Rett til refusjon

Dersom forsinkelsen i forhold til planlagt avgangstid med rimelighet forventes å bli over fem timer, skal flyselskapet etter artikkel 6 (1) litra c) iii) tilby assistansen angitt i artikkel 8 (1) litra a), det vil si refusjon av billettprisen for hele eller deler av reisen. Passasjerer er med andre ord gitt en hevingsrett. En passasjer som blir utsatt for en forsinkelse kan derimot *ikke* kreve å bli omrutet, slik han kan etter artikkel 5. Dette kan umiddelbart synes å være en noe underlig løsning, og bestemmelsen har også en noe turbulent tilblivelse. Opprinnelig foreslo Kommisjonen at passasjerer skulle kunne velge mellom refusjon eller omruting.⁴⁵ Kommisjonen endret senere sitt forslag til i stedet å omfatte rett til forpleining,

⁴⁵ KOM(2001) 784 endelig, avsnitt 24

uten rett til verken refusjon eller omruting, ettersom Parlamentet ved første gjennomlesning mente at en slik rett ved enkelte omstendigheter kunne føre til ytterlige forsinkelse, og derfor foreslo en slik endring.⁴⁶ I Rådets felles holdning ble i imidlertid assistanse etter artikkel 8, det vil si refusjon eller omruting, gjort til den primære assistansen flyselskapene pliktet å yte, med tillegg av en forpleiningsplikt dersom forsinkelsen ikke skyldtes ekstraordinære omstendigheter.⁴⁷ Ved annen gjennomlesning foreslo Parlamentet på nytt, og med samme begrunnelse, at passasjerer ikke skulle ha rett til assistanse etter artikkel 8, men derimot etter artikkel 9, og uten at flyselskapet skulle kunne påberope seg at de ikke var skyld i forsinkelsen. Kommisjonen aksepterte denne endringen.⁴⁸ Dagens bestemmelse må derfor være et produkt av Forlikskomiteens behandling. Som jeg vil komme tilbake til i kapittel 7.1 er fraværet av omruting ikke nødvendigvis helt urimelig, i hvert fall ikke fra flyselskapenes perspektiv.

En situasjon som ofte oppstår i praksis, men som ikke er omhandlet i artikkel 6, er at en passasjer mister sin forbindelse videre fordi den første flygningen blir forsinket. Problemet i slike tilfeller er at selv en kort forsinkelse kan føre til at passasjerer mister en slik videre forbindelse. I verste fall kan en forsinkelse på noen få minutter føre til at passasjerer ikke når sitt neste fly. Etter artikkel 6 er det først når flyselskapet med rimelighet forventer en forsinkelse på mer enn to timer at passasjerer skal tilbys refusjon og øvrige beføyelser etter artikkel 6, og omruting, som nok er det mest praktiske midlet i slike situasjoner, har passasjerer som sagt aldri krav på etter artikkel 6.

Forsinkelser kan også oppstå under flygningen, for eksempel på grunn av kø for avgang eller avisning, sirkling rundt ankomstlufthavnen og lignende. Kan passasjerer da påberope seg artikkel 6 når han står strandet på transferlufthavnen? Slik jeg forstår bestemmelsen kan han ikke det. Artikkel 6 inneholder bare bestemmelser for hvilke plikter flyselskapene har i ventetiden frem til avgang finner sted, og regulerer ikke det videre ansvaret.

⁴⁶ KOM(2001) 717 endelig, kapittel 1.9

⁴⁷ Fælles holdning (EF) Nr. 27/2003, artikkel 6

⁴⁸ KOM(2003) 496 endelig, kapittel 4.1

Disse problemstillingene skal nok ikke overproblematiseres, de fleste flyselskaper vil nok sørge for forpleining på, eller omruting fra, transferlufthaven på eget initiativ dersom passasjerene skulle forsinkes vesentlig, vel og merke så lenge passasjerene har gjennomgående billetter, ettersom flyselskapenes befraktningsvilkår (Conditions of Carriage) normalt inneholder bestemmelser om dette.⁴⁹

En annen regelmessig forekommende situasjon som heller ikke er regulert er de tilfellene hvor flygningen av ulike grunner lander på en alternativ lufthavn. Slike tilfeller vil normalt skyldes ekstraordinære omstendigheter, og det ville derfor være på sin plass å få fastlått hvilke rettigheter og plikter som oppstår i slike situasjoner. Spesielt hvor omdirigeringen skyldes værforhold vil den alternative lufthavnen kunne befinne seg et betydelig stykke unna den planlagte ankomstlufthavnen, og det vil derfor være praktisk å ha regler om hvem som skal bære kostnadene for å transportere passasjerene frem til den planlagte ankomstlufthavnen, lik de man finner i artikkel 8 (3). Igjen vil slike situasjoner normalt være regulert i flyselskapenes vilkår⁵⁰, men for helhetens skyld burde også slike situasjoner vært regulert i forordningen.

Etter forarbeidene å dømme har disse situasjonene imidlertid ikke vært viet mye, om noe, oppmerksomhet.

⁴⁹ International Air Transport Association, *Recommended Practice 1724*, Article 9.2

⁵⁰ I.c.

7 Sondringen mellom innstilte og forsinkede avganger

7.1 Forskjellige rettigheter i de to situasjonene

Det er interessant å merke seg en vesentlig forskjell mellom passasjerenes rettigheter etter artiklene 5 og 6. Etter artikkel 5 har passasjerene krav på kompensasjon, i tillegg til assistanse, for enhver innstilling som gjør at de kommer frem til sin endelige destinasjon mer enn to timer senere enn planlagt, med mindre innstillingen skyldes ekstraordinære omstendigheter eller har blitt varslet en viss tid i forveien. Etter ordlyden i artikkel 6 har man derimot aldri noe krav på kompensasjon, kun assistanse, uansett hvor langvarig forsinkelsen blir, eller hva som har forårsaket den. Man har heller ikke noe krav på omruting, noe som unektelig ville kunne hjulpet mange passasjerer med stort behov for å komme seg videre.

Umiddelbart kan denne forskjellen synes nokså urimelig. Hvorfor skal en passasjer som får sin flygning innstilt, men blir omrutet og ankommer fire timer for sent, motta full kompensasjon, mens en passasjer som ankommer kanskje et døgn for sent på grunn av et forsinket fly ikke får noen kompensasjon overhodet? Hovedbegrunnelsen til at kompensasjon ikke utbetales synes å være en oppfatning av at innstillinger som ikke skyldes ekstraordinære omstendigheter vil være forårsaket av flyselskapet selv, mens en forsinkelse ofte er forårsaket av andre faktorer, for eksempel begrensninger ved lufttrafikkkontrollen eller i kapasiteten ved enkelte lufthavner⁵¹, og at det derfor ville være urimelig å pålegge flyselskapene en kompensasjonsplikt i disse tilfellene. Dette vil nok stemme i mange tilfeller, men det er på den annen side ikke vanskelig å tenke seg situasjoner hvor lignende forhold vil kunne medføre innstillinger fremfor forsinkelser. Dette gjelder spesielt tilfeller hvor en forsinkelse av ulike grunner, for eksempel disponering av flyflåten, vil få konsekvenser også for andre avganger, slik at flyselskapet finner det mer hensiktsmessig å innstille avgangen. Tanken er muligens at dersom selskapet av slike kommersielle hensyn velger å innstille en avgang fremfor å operere den med

⁵¹ KOM (2001) 784, avsnitt 23

forsinkelse, vil det være et forhold innefor luftfartsselskapets kontroll, og derfor er et forhold som utløser en kompensasjonsplikt.

Et annet hensyn som kan begrunne fraværet av en kompensasjonsregel i forsinkelsestilfellene er at det ville pålegge luftfartsselskapene en betydelig økonomisk byrde. Man kan sammenligne de følgende to scenarier; i det første tilfelle innstilles en flygning uten at passasjerer tilbys omruting innen fristene i artikkel 5, i det andre tilfelle forsinkes en flygning med mer enn fem timer.

I det første tilfellet, innstillingen, kan passasjerer velge å ikke reise, få billettprisen refundert, og samtidig ha krav på kompensasjon etter artikkel 7. I dette tilfellet vil imidlertid flyselskapet spare betydelige beløp ved at flygningen ikke utføres, blant annet på utgifter til drivstoff, vedlikehold og avgifter til myndighetene.

I det andre tilfellet, forsinkelsen, kan passasjerer også velge å ikke reise og få billettprisen refundert. Men ettersom avgangen ikke innstilles, vil flyselskapet allikevel påføres mange av de utgiftene de sparte i det første scenariet, i tillegg til at de må yte assistanse til de av passasjerene som velger å gjennomføre reisen som planlagt. Dersom flyselskapet i tillegg til disse utgiftene skulle ha en kompensasjonsplikt overfor de passasjerene som velger refusjon, slik de har i tilfelle innstillinger, ville flyselskapet kunne lide en betydelig økonomisk last. Når man i tillegg, som nevnt over, ved å innstille en avgang fremfor å utføre den forsinket, i betydelig grad kan avverge at andre avganger blir påvirket, er det ikke vanskelig å se at forordningen ved å pålegge flyselskapene en kompensasjonsplikt ved forsinkelser ville kunne virke mot sin hensikt, nemlig å redusere antallet innstilte avganger. Med andre ord; ved å pålegge flyselskapet en kompensasjonsplikt ved innstilte avganger, men ikke ved forsinkelser, gis flyselskapene et incentiv til å gjennomføre flygningene. Dette hensynet er imidlertid ikke uttalt i forarbeidene, og det er vanskelig å si om og i hvilken grad det har vært tillagt betydning.

Mange av de samme argumentene kan også fremføres mot en plikt for flyselskapene til å omrute passasjerene i tilfelle forsinkelse. Dersom flyselskapene i tillegg til å omrute de passasjerene som krever det, med det dette medfører av utgifter, også skulle gjennomføre flygningen for de øvrige passasjerene, ville de altså kunne lide et betydelig tap.

7.2 Når må en forsinket avgang ansees som innstilt?

7.2.1 Introduksjon

I lys av disse til dels omfattende forskjellene i passasjerenes rettigheter ved innstilte kontra vesentlige forsinkede avganger kan det være naturlig å spørre seg om det likevel finnes en øvre grense for hvor forsinket man kan tillate en avgang å være.

For passasjerene som rammes vil det helt klart være fordelaktig å hevde at avgangen i realiteten er innstilt, ikke bare fordi de muligens kan ha et krav på kompensasjon, men også fordi en innstilling gir dem muligheten til å kreve omruting som alternativ til refusjon. Av samme grunn vil det for flyselskapene være mest hensiktsmessig å karakterisere hendelsen som en forsinkelse.

7.2.2 En illustrerende dom

Spørsmålet var oppe i den engelske underrettsdommen *Harbord v. Thomas Cook*⁵², og selv om den rettskildemessige betydningen av dommen er ubetydelige for norsk retts vedkommende, reiser den en del interessante problemstillinger.

Saksøkeren, Harbord, hadde bestilt en flyreise fra Stansted lufthavn utenfor London til Vancouver i Canada. Det transporterende luftfartsselskapet, Thomas Cook Airlines, ble imidlertid tvunget til å gjøre endringer i flåtedisponeringen på grunn av teknisk feil ved et av flyene i flåten. Passasjerene fikk beskjed om at avgangen ville bli forsinket til neste dag, og at den ville gå fra Manchester til Vancouver 24 timer senere, men med samme

⁵² David Harbord v. Thomas Cook & Another, Lawtel Transcripts, LTL 2/6/06

flightnummer. Passasjerene fra Stansted skulle i stedet fraktes med buss til Manchester og innkvarteres på hotell der over natten. Saksøkeren nektet imidlertid dette, og krevde billettprisen refundert og kompensasjon utbetalt etter artikkel 7, ettersom han mente at avgangen i realiteten var innstilt. Flyselskapet bestred kompensasjonskravet.

Dommeren fant at flygningen var innstilt. For det første mente dommeren at det faktum at flyet gikk fra en annen flyplass enn opprinnelig planlagt pekte i retning av at avgangen var innstilt og ikke forsinket.⁵³ Dommeren mente også at det at flyet først gikk 24 timer etter oppsatt tid var mer en indikasjon på en innstilling enn en forsinkelse.⁵⁴ At flightnummeret var uforandret hadde ingen betydning i følge dommeren.⁵⁵ Det ble også lagt begrenset vekt på at flyselskapet selv hadde brukt ordet ”cancellation” i informasjonen som ble gitt til de berørte passasjerene. Flyselskapets innvending om at de som hadde gitt informasjonen ikke kjente til den juridiske betydningen av uttrykkene ble ikke tillagt noen vekt.⁵⁶

I en lignende sak, *Denham v. First Choice* ble imidlertid resultatet at en forsinkelse på 50 timer ikke ble ansett som en innstilling.⁵⁷

7.2.3 Hva skiller en flygning fra en annen?

En innstilt flygning er som tidligere nevnt definert som ”...en planlagt flyvning, hvortil der var mindst én reservation, som ikke gjennomføres.” En forsinket flygning vil derimot være en flygning som utføres, men senere enn planlagt. På et eller annet punkt må man imidlertid kunne si at avviket mellom den planlagte flygningen og den som utføres er så stort at det i realiteten dreier seg om to forskjellige flygninger. Forordningen har ingen definisjon av verken ”planlagt flyvning” eller ”flyvning”. Man må derfor se nærmere på hva som kjennetegner en flygning, sagt med andre ord, hvilke elementer det er som skiller

⁵³ David Harbord v. Thomas Cook & Another, Lawtel Transcripts, LTL 2/6/06, premiss 3

⁵⁴ *ibid*, premiss 4

⁵⁵ *ibid*, premiss 5

⁵⁶ *ibid*, premiss 6

⁵⁷ Harrison, Jason. *Flight Cancellations and Regulation 261/2004: The Latest Perspective I*: International Travel Law Journal (2006) s.201-206

en flygning fra en annen, for så å se om disse avviker fra det planlagte, og eventuelt hvor stort avvik som kan aksepteres. De viktigste elementene er nok nettopp de som er nevnt i *Harbord*, nemlig flightnummer, flyplasser og avgangstid. Dette er også de opplysninger som er angitt i passasjerens reservasjon.

7.2.4 Betydningen av flightnummeret

Schmid mener at en løsning kan være å ta utgangspunkt i hvilket flightnummer som er angitt i passasjerens reservasjon⁵⁸, for så å se om den utførte flygningen avviker fra dette. At flightnummeret ikke endres kan etter min mening ikke tillegges særlig vekt i retning av at en avgang *ikke* i realiteten er innstilt, ettersom flyselskapet i stor utstrekning selv kan styre hvilket flightnummer som brukes. Etter at forordningen trådte i kraft har flyselskaper blitt beskyldt for nettopp å ”trikse” med flightnummere for å unngå å betale kompensasjon.⁵⁹ Beskyldningene har i grove trekk gått ut på at flyselskapene i stedet for å innstille en tidlig avgang, med det dette ville medføre av kompensasjonskrav, karakteriserer hendelsen som en forsinkelse, overfører det flightnummeret den første avgangen skulle hatt til en senere avgang, og innstiller den senere avgangen. Passasjerene på den første avgangen får dermed ikke den kompensasjonen de ellers ville hatt krav på ettersom avgangen i følge flyselskapet er forsinket og ikke innstilt, mens passasjerene på den senere avgangen ikke får kompensasjon fordi innstillingen ikke fører til at de blir tilstrekkelig forsinket til sitt siste bestemmelsessted.⁶⁰

Schmid synes å være av den oppfatning av at dersom et flightnummer endres, så vil dette per definisjon være en annen flygning, og at den planlagte flygningen dermed ikke utføres, og således vil være innstilt. Jeg er ikke uenig i at et endret flightnummer nok ofte vil være en indikator på en innstilt flygning, men synes kanskje at Schmid blir vel kategorisk og

⁵⁸ Schmid, Ronald. *Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Europäischer Verbraucherschutz mit Nachbesserungsbedarf*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. Årg. 54 (2005) s.376

⁵⁹ Air Passenger Rights: Consumer Complaints 2005 - A Summary & Analysis of Consumer Complaints reported to the European Consumer Centre Network, s.21

⁶⁰ Kommisjonen har kommentert dette i sin rapport som ble publisert i april 2007, KOM(2007) 168 endelig.

formalistisk Jeg vil i hvert fall ikke utelukke at det ville kunne tenkes situasjoner hvor flygningen endrer flightnummer av rent administrative årsaker.

7.2.5 Betydningen av at flygningen ikke utføres fra den planlagte lufthavnen

I *Harbord* ble det lagt vekt på at flygningen ble utført fra en annen lufthavn enn planlagt. Hvorvidt endring av avgangslufthavnen vil indikere en innstilling er forordningen taus om, men artikkel 8 (3) kan muligens bidra med noe veiledning. Etter denne bestemmelsen vil passasjeren være omrutet på en tilfredsstillende måte dersom vedkommende får fly til en alternativ lufthavn innen samme region som den planlagte, og deretter transporteres til denne for flyselskapets regning. (Se nærmere ovenfor i 4.1.5) Kan man da muligens hevde at man også må finne seg i at en avgang flyttes til en slik alternativ lufthavn uten at den nødvendigvis må ansees innstilt? Artikkel 8 (3) kan nok ikke taes til inntekt for en slik tolkning, bestemmelsen sier bare hva som er en akseptabel *omruting når* en flygning innstilles. Noen utvidende tolkning av bestemmelsen vil ta den helt ut av den sammenheng den var tiltenkt. Hvilken flyplass flyet går fra må imidlertid slik jeg ser det være et så sentralt element ved en flygning at en endring automatisk vil tilsi at den planlagte flygningen ikke utføres, og dermed må være innstilt.

7.2.6 Avgangstid

Lengden av forsinkelsen vil tilsvare avviket i tid mellom den planlagte og reelle avgangstiden. Ettersom en forsinkelse er nettopp et slikt avvik kan selvsagt ikke ethvert avvik fra planlagt avgangstid indikere en innstilling, det må være av en viss størrelse. Spørsmålet blir hvor stort. Schmid nevner artikkel 6 (1) litra c) iii) som et mulig utgangspunkt for vurderingen av om en avgang i realiteten er innstilt. Etter denne bestemmelsen, jfr. artikkel 8 (1) litra a) skal flyselskapet når det med rimelighet forventer at forsinkelsen kommer til å bli på over fem timer tilby passasjeren refusjon av hele eller deler av billettprisen. Det er litt vanskelig å se hva Schmid egentlig mener her, han sier bare at artikkel 6 (1) litra c) iii) kan være et holdepunkt,⁶¹ men dette kan tyde på at han

⁶¹ Schmid, Ronald. *Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Europäischer Verbraucherschutz mit Nachbesserungsbedarf*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. Årg. 54 (2005) s.376

mener at en forsinkelse på fem timer vil indikere en innstilling. Dette rimer godt med at passasjerer er gitt en rett til å gå fra avtalen i disse tilfellene. Her kan man tenke seg en analogi til hevingsadgangen i kjøpsretten som inntreffer ved vesentlig mislighold.

Bestemmelsen som viser til refusjonsretten i artikkel 8 befinner seg imidlertid i artikkel 6, som tar for seg passasjerenes rettigheter i tilfelle av nettopp forsinkelse, og må tvert imot etter min mening tolkes slik at en forsinkelse på mer enn fem timer er akseptabelt, men at Fellesskapslovgiveren har anerkjent at noen passasjerers hensikt med reisen i slike tilfeller vil kunne være forfeilet, og derfor har åpnet for refusjon av billettprisen.

Et annet moment som etter min mening taler for at Fellesskapslovgiver har åpnet for at forsinkelser kan bli ganske lange før de eventuelt må betraktes som innstillinger er artikkel 6 (1) litra c) ii) som "...når rimelig forventet avgangstid er minst dagen etter den tidligere oppgitte avgangstid..." gir passasjerene krav på assistansen angitt artikkel 9 (1) litra b), hotellovernatting. At artikkel 9 (1) litra b) gir passasjerer krav på så mange overnattinger som er nødvendig kan imidlertid ikke tolkes dit hen at også en forsinkelse over flere døgn nødvendigvis må godtas, ettersom artikkel 9 er utformet med tanke på både nektet ombordstigning, innstillinger og forsinkelse. At en avgang forsinkes natten over vil derfor etter mitt syn ikke indikere en innstilling, i hvert fall ikke med mindre andre faktorer som også indikerer en innstilling er tilstede.

7.2.7 Andre mulige indikasjoner på en innstilling

Schmid trekker også frem behov for ny innsjekking eller utstedelse av nye ombordstigningskort som mulige indikasjoner på en innstilling.⁶² Jeg er ikke uenig, men noe mer enn indikasjoner kan dette imidlertid heller ikke være. Dersom en avgang forsinkes over natten vil passasjerene sannsynligvis ønske bagasjen utlevert før hotelloppholdet, slik at en ny innsjekking blir nødvendig neste dag. Ved en ny innsjekk vil også nye ombordstigningskort bli utstedt, uten at dette dermed nødvendigvis betyr at statusen er endret fra forsinket til innstilt. Motsatt kan det, avhengig av flyselskapenes

⁶² Schmid, Ronald. *Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Europäischer Verbraucherschutz mit Nachbesserungsbedarf*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. Årg. 54 (2005) s.376

praksis, tenkes at de opprinnelige ombordstigningskortene aksepteres selv om flightnummeret (og dermed muligens statusen til avgangen) er endret.

7.2.8 Løsningen de lege lata og de lege ferenda

Jeg kan ikke se at det lar seg gjøre å utlede noen standardløsning fra forordningen slik den er utformet. Spørsmålet må, som Schmid hevder, de lege lata avgjøres etter en konkret helhetsvurdering i hvert enkelt tilfelle.⁶³ Dette er uheldig av flere grunner.

Problemstillingen om hvorvidt en avgang i realiteten er innstilt dukker jo først opp i de situasjonene hvor flyselskapet klassifiserer hendelsen som en forsinkelse. Dette vil si at ethvert slikt tvilstilfelle vil måtte avgjøres i etterkant, noe flyselskapene utvilsomt vil tjene på fordi mange passasjerer erfaringsmessig ikke vil forfølge saken. At mange land heller ikke har effektive håndhevingsorganer gjør situasjonen ennå vanskeligere for passasjerene. Det vil nok også være en mager trøst for en passasjer som har vært strandet et i flere dager på grunn av en angivelig forsinkelse å i etterkant få fastlått at han *skulle* vært tilbudt omruting fordi hendelsen i realiteten var en innstilling.

De lege ferenda er det derfor etter mitt syn ønskelig med en regel som oppstiller klare grenser for hvor lang en forsinkelse kan bli, både av hensyn til passasjerene og av arbeidsmengden til håndhevingsorganene. Regelen bør være skjematisk nok til at både passasjerer og flyselskapenes ansatte lett kan fastslå om hendelsen faller inn under begrepet forsinkelse etter artikkel 6 eller innstilling etter artikkel 5. Det mest hensiktsmessige ville etter mitt syn være en bestemmelse som slo fast at en avgang er å betrakte som innstilt dersom den forsinkes over en viss tidsperiode, for eksempel 24 timer.

⁶³ Schmid, Ronald. *Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Europäischer Verbraucherschutz mit Nachbesserungsbedarf*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. Årg. 54 (2005) s.376

8 Oppsummering og konklusjon

Det går frem av fortalen til forordningen at formålet med den blant annet var å sikre et høyt beskyttelsesnivå for passasjerene. Mange av de rettighetene forordningen gir passasjerene er også egnet til å ivareta dette formålet, ved at de gir passasjerene et krav på nærmere bestemte former for umiddelbar assistanse for å avhjelpe ham i den situasjonen han befinner seg i, enten dette er en innstilling eller forsinkelse. Det er imidlertid viktig at passasjerene og flyselskapene kan forholde seg til et klart og tydelig regelverk slik at man unngår tvil rundt hvilke rettigheter passasjerene skal ha i de ulike situasjonene.

Forordningens bestemmelser om avstandsberegning er for eksempel unødvendig kompliserte, noe som er uheldig ettersom mange av passasjerenes rettigheter i stor utstrekning er knyttet til den berørte flygingens distanse. Et annet problem med forordningen er at den mangler definisjoner av til dels sentrale begreper som ”sammenlignelige transportvilkår” og ”forsinkelse”. Min oppfatning er derfor at flere av forordningens sentrale bestemmelser bør revideres for å gjøres mer oversiktlige og klare.

9 Litteraturliste

9.1 Norsk lovgivning

- 2005 Forskrift om gjennomføring av Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 av 11. februar 2004 om fastsettelse av felles regler for kompensasjon og assistanse til passasjerer ved nektet ombordstigning og ved innstilt eller vesentlig forsinket flygning samt om oppheving av forordning (EØF) nr. 295/91.
- 1995 Lov om pakkereiser og reisegaranti (pakkereiseloven) av 25. august 1995 nr 57.
- 1993 Lov om luftfart (luftfartsloven) av 11. juni 1993 nr 101.

9.2 EF-lovgivning

- Forordning (EF) 261/2004 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.
- Forordning (EØF) 297/91 Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning
- Rdir 90/314/EØF Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure

9.3 EF-dokumenter

KOM(2007) endelig

Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om anvendelsen og resultaterne af forordning (EF) nr. 261/2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser i henhold til denne forordnings artikel 17

KOM(2003) 496 endelig

Udtalelse fra Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning 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 om ændring af Kommissionens forslag i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2.

SEK(2003) 361 endelig

Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet i i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit vedrørende Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser

Fælles holdning (EF) nr. 27/2003	Fælles holdning (EF) nr. 27/2003 af 18. marts 2003 fastlagt af Rådet i henhold til fremgangsmåden i artikel 251 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning 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.
KOM(2002) 717 endelig	Ændret forslag til Europa-parlamentets OG Rådets forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser (forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)
KOM(2001) 784 endelig	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets Forordning om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser.

9.4 Avgjørelser fra EF-domstolen

Sag C-344/04, The Queen, efter anmodning fra: International Air Transport Association og European Low Fares Airline Association mod Department for Transport.

Saml. 2006 I-00403

9.5 Britisk retspraksis

David Harbord v. Thomas Cook & Another
Oxford County Court, 30th January, 2006.
Lawtel Transcripts, LTL 2/6/06

9.6 Lærebøker

EØS-rett, Fredrik Sejersted...[et al.]. 1. utgave, Oslo, 1995

9.7 Tidsskriftsartikler

Haanappel, Peter P.C. *The New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004*. I:
Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. 2005 s.22-31

Harrison, Jason. *Flight Cancellations and Regulation 261/2004: The Latest Perspective I*:
International Travel Law Journal. 2006 s.201-206

Schmid, Ronald. *Die Verordnung (EG) Nr. 261/2004 – Europäischer Verbraucherschutz
mit Nachbesserungsbedarf*. I: Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht. 2005 s.373-385

9.8 Nettdokumenter

Schmid, Ronald. *Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004: Wie kann man die Großkreis-
Entfernung berechnen, um die Höhe des Ausgleichsanspruchs zu berechnen?*
http://www.dgfr.de/html/content/informationen_flugstreckenberechnung.htm
[Sitert 20. april 2007]

Keldsen, Christian. (2005) *Hovedlinjer i dansk passagerbefordring med luftfartøj*.
http://www.djoef.dk/online/print_tekst?ID=6780&type=artikel&navn=Luftbefordring
[sitert 23. april 2007]

Air Passenger Rights: Consumer Complaints 2005 - A Summary & Analysis of Consumer Complaints reported to the European Consumer Centre Network.

http://www.eccdublin.ie/publications/reports/ecc_reports/ECC-Net_Airline_Complaints_05.pdf

[sitert 23. april 2007]

9.9 Kontraktsvilkår

International Air Transport Association, *Recommended Practice 1724*, 21st edition, June 2001

