

**DOM**

Afsagt den 19. februar 2016 i sag nr. BS 50S-5259/2014:

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

og

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

mod

[Redacted]  
[Redacted]  
[Redacted]

**Sagens baggrund og parternes påstande.**

Denne sag, der er anlagt den 29. oktober 2014, vedrører spørgsmålet om ret til kompensation i henhold til forordning nr. 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) som følge af, at et fly blev aflyst.

Sagsøgerne, [Redacted] og [Redacted] har nedlagt påstand om, at sagsøgte, [Redacted] til sagsøgerne skal betale 3.725,00 kr. med procesrente fra den 29. oktober 2014.

Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse.

Sagen er behandlet som en småsag, jf. retsplejelovens kapitel 39. Dommen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a.

**Oplysningerne i sagen.**

Den 3. februar 2014 skulle sagsøgerne flyve fra Københavns Lufthavn, Kastrup (CPH) til Trondheim, Vaernes Lufthavn (TRD) med det sagsøgte flyselskab. Flyet skulle afgå fra Købehavns Lufthavn kl. 11:50, men blev aflyst.

Flyselskabet har oplyst, at årsagen til aflysningen var, at det fly, som skulle transportere sagsøgerne fra Københavns Lufthavn, som følge af tåge i lufthavnen blev omdirigeret til Aarhus Lufthavn.

Der er mellem parterne enighed om, at vejrforhold i form af tåge *kan* udgøre

en usædvanlig omstændighed. Parterne er imidlertid ikke enige om, hvorvidt de usædvanlige omstændigheder, der førte til aflysningen ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet af det sagsøgte flyselskab.

Af rapporten "Daily Traffic Brief from OCC CPH" af 4. februar 2014 fremlagt som sagens bilag A, fremgår blandt andet følgende:

"...

**Highlights from yesterday**

[...]

Aircraft Reserve: No clean spare entire day - som air on CR9 rotation in the afternoon thanks to many cancellation on weather. [...] Weather: Freezing fog/ fog in CPH hanged on for a lot longer than what the weather prognosis suggested. CPH weather improved to above minima for CR9 and Cimber CR2 at 1320UTC. only to remain on the margin rest of day. [...] A total of 43 SAS cancellations: 29st. on SKD and 14st. on Cimber.

[...]

**Flight Topics**

Flight	Action	Reason	Sub Rsn1	Del	Txt
SK2755	CNL	WEAT			CIMBER FLIGHT CLD DUE LOW VISIBILITY AT CPH 03FEB CAUSING HEAVY DELAYS AND CANCELLATIONS
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
SK2882	CNL	WEAT			DUE LOW VISIBILITY CPH/DIV. FLIGHTS
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
SK2881	DIV	WEAT			DIV AAR DUE LOW VISIBILITY CPH

..."

Af redegørelse fra *Sagsøgtes medarbejder* fremgår blandt andet følgende:

"...

Vi havde som det fremgår af døgnrapporten store vejrmæssige problemer på CPH den pågældende dag. Specielt berørte det vores CPJ-900 (CR9) trafik, som ikke kunne lande i en længere periode om formiddagen. [...]

Oversigten herunder viser aktuelt, hvilke flyvninger der ikke kunne lande i CPH på grund af tågen, og hvor de gik hen for at lande [...]. Som man kan se gik de primært til Billund, Århus, Malmø og Gøteborg, hvor man har afventet vejrforbedring, og derefter genoptaget flyvningerne til CPH.

[...]

Vi forsøger naturligvis altid at lande på destinationen, da diversions betyder store omkost-

ninger, ikke alene på den aktuelt diverterede flight, men også efterfølgende fordi vi kommer til at mangle fly og crew til den efterfølgende produktion.

Vi har reservefly, men en situation med så massivt mange diversions kan vi ikke klare uden konsekvenser for trafikken.

Vi har som oftest ikke problemer med at lette, da vore take off minima generelt er lavere end vore landingminima, men når vi har 13 diverterede fly, så står vi naturligvis og mangler fly til at starte med.

..."

Af samme redegørelse fremgår det, at flyet [redacted] som efter det oplyste var det fly, som skulle have opereret på sagsøgernes flyvning fra København til Trondheim blev omdirigeret til Aarhus Lufthavn, hvor det landede 12:06, og at flyet returnerede til Københavns Lufthavn kl. 14:32. Der er i samme oversigt oplysninger om yderligere 12 fly, som den pågældende dag blev omdirigeret. [redacted] var det 10. af sagsøgte fly, som den pågældende dag blev omdirigeret.

Af en oversigt benævnt "Air Operator Certificate SCA-001D - Operations Specifikations", jf. bilag C, fremgår det blandt andet, at flytypen CRJ-900 har en minimum RVR (Runway Visual Range) er 350 meter, og en DH (Decision Height) på 100 fod. Af samme oversigt fremgår endvidere tekniske krav til sikkerheden for en række andre fly, herunder eksempelvis [redacted] og [redacted] som sammen med en række andre flytyper har en minimum RVR på 75 meter og en DH på mellem 20 og 25 fod.

#### **Forordning nr. 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 indeholder blandt andet følgende betragtninger og bestemmelser:

"...

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.
- (2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.
- ...
- (12) Problemer og gener for passagererne på grund af aflysning bør også begrænses. Dette bør opnås ved, at luftfartsselskaberne tilskyndes til at informere passagererne om aflysninger før den planlagte afgangstid og derudover tilbyder dem rimelig omlægning af rejsen, således at de kan træffe andre dispositioner. Luftfartsselskaber, der undlader dette, bør yde passagererne kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

...

- (14) Ligesom under Montreal-konventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.
- (15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

...

#### Artikel 5 Aflysning

1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

...

- c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

...

- iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

...

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

...

#### Artikel 7 Kompensationsret

1. Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:
- 250 EUR for alle flyvninger på højst 1500 km
  - 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1500 og 3500 km
  - 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

..."

#### EU-Domstolens dom af 22. december 2008 i "Wallentin-Hermann-sagen"

Det hedder i EU-Domstolens dom af 22. december 2008 i sagen C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann mod Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA blandt andet:

"...

**Om de præjudicielle spørgsmål**

...

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

...

22. Det følger af denne angivelse i betragtningerne til forordning nr. 261/2004, at fællesskabslovgiver ikke har ønsket, at disse begivenheder, der i øvrigt ikke udgør en udtømmende opregning, skal udgøre usædvanlige omstændigheder, men alene at de kan føre til, at der opstår sådanne omstændigheder. Det følger heraf, at alle omstændigheder ved sådanne begivenheder ikke nødvendigvis kan begrunde fritagelse fra kompensationspligten i henhold til forordningens artikel 5, stk. 1, litra c).

...

*Det tredje spørgsmål*

- 39 Det bemærkes, at fællesskabslovgiver ikke har ønsket at fritage for pligten til at yde kompensation til passagerer i tilfælde af en flyafgangs aflysning i forbindelse med alle usædvanlige omstændigheder, men kun dem, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.
- 40 Det følger heraf, at eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder er fritaget, påhviler det den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.
- 41 Luftfartsselskabet skal faktisk godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, kunne det åbenbart ikke på det pågældende tidspunkt, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden, undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som selskabet stod over for, førte til flyafgangens aflysning.

..."

**EU-Domstolens dom af 12. maj 2011 i "Air Baltic-sagen"**

Det hedder i EU-Domstolens dom af 12. maj 2011 i sagen C-294/10, Eglitis og Ratnieks mod Air Baltic Corporation m.fl., blandt andet:

"...

21 [...]

»1) Skal artikel 5, stk. 3, [forordning nr. 261/2004] fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskab, for at det kan antages at have truffet alle rimelige forholdsregler for at undgå usædvanlige omstændigheder, er forpligtet til at planlægge sine ressourcer hensigtsmæssigt, således at det er muligt at gennemføre den fastsatte flyvning, når de uforudsete usædvanlige omstændigheder ikke længere er til stede, dvs. inden for en vis tid efter tidspunktet for den planmæssige afgang?

2) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, spørges: Finder artikel 6, stk. 1, i forordning

[nr. 261/2004] anvendelse med henblik på at fastsætte den mindste tidsmargin, som det transporterende luftfartsselskab ved planlægningen af sine ressourcer på det relevante tidspunkt skal indregne som potentiel påregnelig forsinkelse i tilfælde af, at der opstår usædvanlige omstændigheder?»

### Om de præjudicielle spørgsmål

22 Med disse to spørgsmål, der behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskabs pligt til at træffe rimelige forholdsregler, der skal iværksættes for at imødegå usædvanlige omstændigheder, indebærer planlægning af selskabets ressourcer i tide, således at det kan råde over en vis mindste "tidsmargin" efter tidspunktet for den planmæssige afgang, med den virkning, at det om muligt bliver i stand til gennemføre flyvningen, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt. Retten er navnlig i tvivl om, hvorvidt denne "tidsmargin" kan bestemmes med henvisning til artikel 6, stk. 1, i forordning nr. 261/2004.

23 Indledningsvis bemærkes, at det fremgår af ordlyden af artikel 5, stk. 1, i forordning nr. 261/2004, at de berørte passagerer ved aflysning af en flyafgang først, jf. forordningens artikel 8, skal tilbydes bistand af det transporterende luftfartsselskab under de betingelser, der er fastsat i førstnævnte bestemmelse. Der er herved tale om ret til refusion eller omlægning af rejsen; for det andet skal der betales for udgifter til fortæring, indkvartering og telefonsamtaler ifølge samme forordnings artikel 9, og for det tredje skal der betales en fast godtgørelse efter de nærmere regler i forordningens artikel 7, medmindre passagererne i tide har fået meddelelse om aflysningen af flyafgangen.

24 Det fremgår imidlertid af forordningens artikel 5, stk. 3, som en undtagelse fra samme bestemmelses stk. 1, at det transporterende luftfartsselskab fritages fra en af sine forpligtelser, nemlig forpligtelsen til at betale godtgørelse til passagererne, såfremt det er i stand til at bevise, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

25 I denne forbindelse har Domstolen i præmis 40 i dom af 22. december 2008, sag C-549/07, Wallentin-Hermann, Sml. I, s. 11061, fastslået, at eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder er fritaget, påhviler det den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, tillige at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for. Som Domstolen fastslog i samme doms præmis 41, skal luftfartsselskabet nemlig godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, kunne det åbenbart ikke på det pågældende tidspunkt, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden, undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som selskabet stod over for, førte til flyafgangens aflysning.

26 Det skal indledningsvis fremhæves, at forekomsten af usædvanlige omstændigheder meget ofte gør det vanskeligt, eller endog umuligt, at gennemføre flyvningen på det fastsatte tidspunkt. Risikoen for forsinkelser, der kan medføre, at afgangens til sidst aflyses, udgør således den typiske negative konsekvens for passagererne, hvilket nemt kan forudses, når de usædvanlige omstændigheder indtræffer.

27 Det følger heraf, at det transporterende luftfartsselskab, eftersom det i henhold til artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 er forpligtet til at iværksætte alle rimelige forholdsregler til imødegåelse af usædvanlige omstændigheder, ved planlægningen af flyafgangen rimeligvis må tage hensyn til den risiko for forsinkelse, der er forbundet med, at der eventuelt indtræder usædvanlige omstændigheder.

28 Navnlig må et ansvarligt luftfartsselskab for at undgå, at enhver selv ubetydelig forsin-

kelse, som følger af, at der indtræffer usædvanlige omstændigheder, ikke uundgåeligt fører til, at flyafgangen må aflyses, planlægge sine ressourcer i god tid for at kunne råde over en vis tidsmargin for om muligt at være i stand til at gennemføre flyvningen, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt. Hvis et luftfartsselskab derimod ikke råder over nogen tidsmargin i en sådan situation, kan det ikke lægges til grund, at det har truffet alle de rimelige forholdsregler som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

29 Hvad for det første angår den generelle fastlæggelse af den mindste tidsmargin, som den forelæggende ret har henvist til, bemærkes, at Domstolen i præmis 42 i Wallentin-Hermann-dommen i den henseende fastslog, at det skal undersøges, om det berørte luftfartsselskab iværksatte passende foranstaltninger i den konkrete situation, dvs. foranstaltninger, der på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder angiveligt indtraf, hvis opståen selskabet ville påvise, navnlig opfyldte de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk havde ansvaret for.

30 Domstolen har således lagt sig fast på en konkret og smidig forståelse af rimelige foranstaltninger, hvorved det tilkommer den nationale ret at bedømme, om det transporterende luftfartsselskab i det konkrete tilfælde kunne anses for at have truffet foranstaltninger afpasset efter situationen.

31 Det følger heraf, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 ikke kan fortolkes således, at der stilles krav om, at de rimelige forholdsregler indebærer, at der generelt og ensartet indlægges en mindste tidsmargin, som uden forskel finder anvendelse på alle luftfartsselskaber i alle situationer, hvor usædvanlige omstændigheder opstår.

32 Hvad for det andet angår bedømmelsen af spørgsmålet om den rimelige karakter af de forholdsregler, der træffes for at sikre en tidsmargin, som sætter selskabet i stand til så vidt muligt at undgå, at den forsinkelse, der følger af de usædvanlige omstændigheder, ikke fører til, at flyafgangen aflyses, må det indledningsvis fastslås, at denne bedømmelse, ikke som den forelæggende ret synes at antage, skal foretages under hensyn til forsinkelsen konstateret i forhold til det tidspunkt, hvor flyet skulle være lettet på, men under hensyn til den forsinkelse, der vil kunne foreligge efter afslutningen af den flyvning, der finder sted under de nye vilkår som følge af de usædvanlige omstændigheders opståen.

33 Ved en sådan bedømmelse er det afgørende nemlig udelukkende luftfartsselskabets kapacitet til at gennemføre hele den planlagte flyafgang, forstået som en »transporthandling« udført af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute (jf. i denne retning dom af 10.7.2008, sag C-173/07, Emirates Airlines, Sml. I, s. 5237, præmis 40) på trods af, at usædvanlige omstændigheder er indtruffet med en deraf følgende forsinkelse. En sådan oprindelig forsinkelse, på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder ophører, eller set i forhold til det planmæssige afgangstidspunkt, kan imidlertid efterfølgende forøges som følge af en række sekundære komplikationer, der opstår, fordi den pågældende flyafgang ikke længere vil kunne gennemføres planmæssigt, dvs. på det fastsatte tidspunkt, såsom vanskeligheder forbundet med en ny tildeling af luftkorridorer eller med betingelserne for at få adgang til destinationslufthavnen, herunder en eventuel total eller delvis lukning heraf i løbet af natten. Det følger heraf, at flyvningen vil blive afsluttet med en væsentlig større forsinkelse end den, der oprindeligt opstod.

34 Bedømmelsen af, om luftfartsselskabets forholdsregler ved planlægningen af flyafgangen forekommer rimelige, skal følgelig ligeledes indbefatte disse sekundære risici, for så vidt som de som udgangspunkt er forudsigelige og forudberegnelige.

35 Hvad angår det transporterende luftfartsselskabs kapacitet til at gennemføre den planlagte flyvning fuldt ud under disse omstændigheder, skal dette bedømmes i lyset af de kriterier, som Domstolen fastsatte i Wallentin-Hermann-dommen. Ved bedømmelsen skal det påses, at omfanget af den krævede tidsmargin ikke medfører en helt urimelig belastning for virksomheden på det relevante tidspunkt.

..."

**Parternes synspunkter.**

Sagsøgerne har i sammenfattende processkrift af 25. januar 2016 navnlig gjort følgende gældende til støtte for sin påstand:

- at det er sagsøgte, der skal løfte bevisbyrden for, at undtagelsen i Forordningens artikel 5(3) finder anvendelse, herunder at forsinkelsen skyldtes "usædvanlige omstændigheder", som sagsøgte ikke kunne have undgået ved at træffe alle rimelige forholdsregler, jf. ordlyden af Forordningens artikel 5(3),
- at parterne er enige om, at dårligt vejr i visse tilfælde kan betragtes som ekstraordinære omstændigheder, og at der faktisk var tåget den pågældende dag i Kastrup Lufthavn,
- at der også er enighed om, at tågen var årsagen til at flyet ~~for~~ sagsørgernes afgang, , der skulle flyve til København, ikke kunne lande pga. for lav sigtbarhed for netop denne flytype, CRJ-900,
- at parterne således alene strides om, hvorvidt sagsøgte traf alle rimelige forholdsregler for at undgå aflysningen af sagsørgernes afgang, , der var planlagt afviklet med flytypen CRJ-900,
- at det fremgår af sagens bilag 3, at der var en betydelig mængde fly, der var i stand til at afgang fra Kastrup i det tidsrum, hvor sagsørgernes fly skulle være afgang, kl. 12:50,
- at sagsøgte heller ikke har bestridt, at flytypen CRJ-900 kunne have *lettet* fra Kastrup i det pågældende tidsrum, men at problemet for sagsøgte angiveligt var mangel på fly, idet CRJ-900 flytypen ikke kunne lande i Kastrup,
- at sagsøgte har oplyst ikke have have tilstrækkeligt med reservefly i Kastrup Lufthavn til trods for, at Kastrup må betragtes som én af sagsørgtes hjemmebaser, hvor sagsøgte praktisk talt har egen terminal,
- at det var en intern beslutning hos sagsøgte, som førte til, at det var netop det fly, som sagsørgernes skulle med, der blev aflyst,
- at det derfor er sagsørgernes opfattelse, at der var tre sideordnede forhold, der var skyld i, at sagsørgernes fly blev aflyst:

- 1) Sagsøgte havde valgt at afgang skulle afvikles med et fly af typen CRJ-900.
- 2) Sagsøgte havde ikke tilstrækkeligt med reservefly på én af deres hjemmebaser.



3) Sagsøgte valgte, at netop sagsøgernes afgang ikke skulle afvikles med ét af reserveflyene, men aflyses.

- at det fremgår af lufthavnsdata, jf. bilag 7, at det med undtagelse af en enkelt afgang kun var sagsøgte, som aflyste fly i periode to timer før og efter sagsøgernes planlagte afgang. Der var således 72 afgang, hvoraf 37 skulle opereres af sagsøgte, og ud af i alt 14 aflysninger, stod sagsøgte for 13 af disse,
- at til trods for, at 50 % af afgangene skulle afvikles af andre flyselskaber, var det kun sagsøgte, der havde problemer,
- at det desuden fremgår af bilag 6, at det kun var sagsøgte, der have planlagt at afvikle afgang med fly af typen CRJ-900 (og CRJ-200), og at det kun var afgang med disse flytyper, der blev aflyst, jf. herved også bilag B,
- at havde sagsøgte valgt at operere afgang med en anden flytype, kunne aflysningen være undgået, idet det bemærkes, at det ikke kun var større fly end CRJ-900 typen, der opererede den pågældende dag, jf. støttebilag 1S,
- at sagsøgtes diversions og aflysninger først begyndte mellem kl. 10 og 11, jf bilag 8, og at sagsøgernes aflyste fly således kulle afgå kort efter, at disse diversions og aflysninger påbegyndte,
- at sagsøgerne ikke kan forstå, at sagsøgte allerede på dette tidlige tidspunkt skulle være løbet tør for reservefly, jf. herved det tidligere anførte om, at Kastrup er én af sagsøgtes hjemmebaser,
- at aflysningen efter sagsøgernes opfattelse formentlig snarere skyldtes, at sagsøgte valgte at reserveflyene skulle anvendes til andre formål, hvilket er sagsøgtes beslutning alene og ikke kan komme sagsøgernes til skade, og
- at idet sagsøgte hverken har løftet bevisbyrden for, at vejret var uforeneligt med flytrafik generelt (men kun for flytypen CRJ-900 og CRJ-200, eller at sagsøgte traf alle rimelige forholdsregler for at undgå aflysningen, er sagsøgte forpligtet til at udrede den påståede kompensation.

Sagsøgte har i sammenfattende processkrift 12. januar af 2016 navnlig navnlig gjort følgende gældende til støtte for sin påstand:

- at det følger af forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3, at luftfartsselskabet ikke er forpligtet til at udbetale kompensation, såfremt aflysningen skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne ha-

ve været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet,

- at sagsøgerne i det sammenfattende processkrift af 25. januar 2016 har tilkendgivet, at aflysningen var forårsaget af tåge i Kastrup lufthavn den 3. februar 2014 og at dårligt vejr - herunder tåge - udgør en usædvanlig omstændighed,
- at retten således kan lægge til grund, at aflysningen var forårsaget af usædvanlige omstændigheder,
- at retten herefter alene skal tage stilling til, om [redacted] opfylder andet led i forordningens artikel 5, stk. 3, dvs. om [redacted] i forbindelse med aflysningen tog alle forholdsregler, som med rimelighed kunne træffes, for at undgå aflysningen,

**[redacted] kunne ikke have undgået aflysningen, selvom alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk blev truffet**

- at vejrforholdene i Kastrup lufthavn i sagens natur uden for [redacted] faktiske kontrol og der var således ingen yderligere forholdsregler, [redacted] kunne have truffet for at undgå dette,
- at som dokumenteret i bilag A måtte [redacted] den 3. februar 2014 omdirigere i alt 13 fly fra Københavns Lufthavn på grund af tågen og var nødsaget til at aflyse 43 afgang, herunder sagsøgenes afgang. Aflysningerne skyldtes, at de fly, som skulle have fløjet afgangene, ikke kunne lande i Kastrup i den periode, hvor tågen var tættest (ca. til kl. 13.20,
- at [redacted] har fem reservefly af forskellige typer fordelt i Skandinavien (to i København, to i Stockholm og et i Oslo), hvor [redacted] har sit hovedsæde. De to reservefly i Kastrup lufthavn var imidlertid i sagens natur ikke tilstrækkelige til at dække for de 43 aflysninger som følge af vejret, og reserveflyene i Sverige og Norge kunne på grund af vejrforholdene i Kastrup ikke lande og kunne derfor heller ikke operere sagsøgenes afgang,
- at *Sagsøges medarbejder* [redacted] i bilag B har redegjort for, at [redacted] ikke havde ledige reservefly til at flyve sagsøgenes afgang, hvilket ligeledes er dokumenteret ved bilag A,
- at [redacted] således ingen mulighed havde for at sætte et andet fly ind i stedet for det fly, som skulle have fløjet sagsøgenes afgang. Som følge af massive forsinkelser og aflysninger på grund af vejrforholdene, som i sagens natur berørte alle luftfartsselskaber i Kastrup, var heller ikke muligt at chartre et ledigt fly fra et andet luftfartssel-

skab i Kastrup Lufthavn,

- at [REDACTED] således ingen realistisk mulighed havde for at undgå aflysningen eller i øvrigt forkorte sagsøgernes forsinkelse,
- at det på den baggrund gøres gældende, at [REDACTED] traf alle forholdsregler, som med rimelighed kunne forventes at blive truffet, og at aflysningen således var forårsaget af usædvanlige omstændigheder, og dermed ikke udløser ret til kompensation, jf. forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3,
- at der til støtte herfor endvidere henvises til sagen C-294/10 (Eglitis og Ratnieks mod Air Baltic Corporation m.fl.), som på samme måde som nærværende sag vedrørte en aflysning på grund af lukning af flyverummet,
- at EU-domstolen i den pågældende sag udtalte, at luftfartsselskabet "ved planlægningen af flyvningen rimeligvis må tage hensyn til den risiko for forsinkelse, der er forbundet med, at der eventuelt indtræder usædvanlige omstændigheder" (præmis 27),
- at EU-domstolen endvidere udtalte, at "et ansvarligt luftfartsselskab for at undgå, at enhver selv ubetydelig forsinkelse som følger af, at der indtræffer usædvanlige omstændigheder, ikke uundgåeligt fører til, at flyafgangen må aflyses, planlægger sine ressourcer i god tid for at kunne råde over en vis tidsmargin for om muligt at være i stand til at gennemføre flyvningen, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt" (præmis 28),
- at EU-domstolen endelig anførte, at det "[v]ed bedømmelsen skal [] påses, at omfanget af det krævede tidsmargin ikke medfører en helt urimelig belastning for virksomheden på det relevante tidspunkt", (præmis 35),
- at det således følger af EU-praksis, at der ikke må stilles krav til [REDACTED] planlægning, som ville medføre en helt urimelig belastning for virksomheden,
- at den eneste måde [REDACTED] kunne have undgået aflysningen i nærværende sag, var såfremt [REDACTED] havde haft 43 reservefly med fuld besætning stående i Kastrup lufthavn alene med det formål at kunne sættes ind som erstatning for de fl, som på grund af den tætte tåge ikke kunne lande i Kastrup,
- at udover at være praktisk uladsiggørligt i henhold til gældende regler om arbejdstid for flypersonale, ville det være økonomisk uholdbart, såfremt alle luftfartsselskaber skulle have et frit reservefly stående

- for hver eneste flyafgang luftfartsselskabet måtte flyve fra den pågældende lufthavn,
- at det på denne baggrund også gøres gældende, at aflysningen ikke kunne have været undgået, selvom [redacted] havde truffet alle rimelige forholdsregler, og at aflysningen også derfor skyldtes usædvanlige omstændigheder, jf. forordningens artikel 5, stk. 3,
- at det under henvisning til præmis 33 (særligt andet afsnit) i den før-omtalte dom i sagen C-294/10 (Air Baltic), at forsinkelse i nærværende sag blev påvirket af sekundære komplikationer, der opstod fordi den pågældende flyafgang ikke længere ville kunne gennemføres planmæssigt, nemlig eftervirkningerne af, at det var umuligt at lande i Københavns Lufthavn gennem en længere periode,
- at det i følge EU-domstolen skal der også tages hensyn til disse sekundære risici ved bedømmelse af, om luftfartsselskabets planlægning af sine ressourcer var tilstrækkelig, jf. føromtalte doms præmis 34, ligesom der ikke må stilles krav til [redacted] planlægning, som ville medføre en helt urimelig belastning for virksomheden, jf. afgørelsens præmis 35,
- at det på den baggrund også gøres gældende, at forsinkelse ikke kunne have været undgået, selvom [redacted] havde truffet alle rimelige forholdsregler, og at forsinkelsen også derfor skyldtes usædvanlige omstændigheder, jf. forordningens artikel 5, stk. 3,
- at det er korrekt som anført af sagsøgerne, at visse fly var i stand til at lette og lande den 3. februar 2014 på trods af tågen, hvilket dog ikke ændrer ved, at en lang række andre fly på grund af tågen ikke var i stand til at lande og lette til tiden, herunder det fly, som skulle have fløjet sagsøgernes afgang,
- at baggrund for dette var, at der er forskel på kravene til sigtbarhed for de forskellige flytyper, jf. bilag B, men [redacted] redegørelse, *sagsøges medarbejders*
- at sagsøgernes afgang [redacted] skulle være fløjet med et fly af typen CRJ-900 og det fremgår af dette flys Air Operator Certificate, jf. bilag C, at flyet kræver en sigtbarhed (Runway Visual Range eller RVR) på 350 meter, før flyet må lande, og at piloten ikke må lande, såfremt han ikke ved 100 fods højde (Decision height eller DH) har en sådan sigtbarhed,
- at det endvidere følger af bilag C, at der for en række andre flytyper stilles væsentligt lavere krav til sigtbarheden, helt ned til 75 meter, hvilket indebærer at nogle flytyper var i stand til at lande på trods af

- den dårlige sigtbarhed, mens andre flytyper, herunder det fly, der skulle flyve sagsøgernes afgang, ikke var i stand til at lande, og derfor måtte omdirigeres til en anden lufthavn,
- at det fly, der skulle flyve sagsøgernes afgang, som indfløj umiddelbart inden sagsøgernes afgang, måtte omdirigeres til Aarhus Lufthavn, og først flere timer kunne flyve tilbage til København, hvilket var årsagen til aflysningen,
- at det også har formodningen mod sig, at [redacted] skulle have været i stand til at lande det pågældende fly i Københavns Lufthavn, men alligevel valgte at omdirigere flyet til en anden lufthavn - en langt dyrere og mere besværlig løsning - en at det alene skyldtes sikkerhedsmæssige forhold og var uforsvarligt at lande i Københavns Lufthavn,
- at Flytypen CRJ-900 er et helt sædvanligt og ofte anvendt fly, ikke kun af [redacted] og at der intet grundlag er for at hævde, at flyet ikke skulle være egnet til at flyve sagsøgernes afgang, idet den manglende landing skyldtes vejret og ikke mangler ved flyet,
- at forordningen ikke indeholder hjemmelse til at stille krav om, hvilke typer, flyselskaberne kan anvende, at at det således har stået SAS frit for selv at vurdere og beslutte, hvilken konkret flytype SAS vil bruge på det forskellige afgang,
- at anvendelsen af flytypen CRJ-900 således ikke i sig selv kan føre til, at SAS ikke skulle have foretaget alle rimelige forholdsregler for at undgå aflysningen,
- at det i øvrigt bestrides, at der alene blev aflyst 14 afgang den 3. februar 2014, idet det fremgår af bilag A, at [redacted] alene havde 43 aflysninger den 3. februar 2014, hvoraf langt de fleste skyldtes den dårlige sigtbarhed i Kastrup på grund af tågen, og at 24 af disse aflysninger var før sagsøgernes afgang [redacted],
- at [redacted] 5 reservefly i Norden i sagens natur ikke var tilstrækkelige til at dække for så mange aflysninger, hvorfor sagsøgernes anbringende om, at [redacted] burde have haft et reservefly til rådighed fordi afgang lå forholdsvis tidligt på dagen må afvises,
- at det vedrørende sagens omkostninger gøres gældende, at sagsøgerne for at have sparet sagsomkostninger, burde have indgivet klage til Trafikstyrelsen, som er et kompetent, administrativt klageorgan for klager vedrørende luftfart, fremfor at anlægge sag direkte ved domstolene, hvilket med sandsynlighed vil føre til højere omkostninger, og

at det således bør have sagsomkostningsmæssig betydning, at sagsøgerne ikke har udnyttet deres administrative klagemuligheder, før de gik til domstolene.

Parterne har i det væsentligste procederet i overensstemmelse hermed.

### **Rettens begrundelse og afgørelse.**

Der er i det foreliggende tilfælde enighed om, at flyafgangen [redacted] den 3. februar 2014 blev aflyst, og at aflysningen skyldtes, at flyet, som skulle transportere sagsøgerne fra København til Trondheim, blev omdirigeret til Aarhus Lufthavn, da flyet ikke kunne lande i Kastrup Lufthavn på grund af tåge. Sagsøgte har efterfølgende afvist sagsøgernes krav om kompensation i henhold til forordning 261/2004.

Udgangspunktet efter forordning 261/2004, artikel 7, stk. 1, litra b, er, at hver af sagsøgerne har ret til en kompensation på 250 EUR, medmindre flyselskabet godtgør, at forsinkelsen skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, jf. forordningens artikel 5, stk. 3. Det lægges i den forbindelse til grund, at parterne er enige om, at vejrforhold af en karakter som den, der er tilfældet i denne sag, vil kunne udgøre en usædvanlig omstændighed.

Det er ubestridt, at den pågældende flytype CRJ-900, herunder det fly, som skulle operere på sagsøgernes afgang, ikke kunne lande i Kastrup Lufthavn den 3. februar 2014, da sigtbarheden for den pågældende flytype ikke var god nok. Sagsøgte har endvidere godtgjort, at aflysningen af sagsøgernes fly var mindst den niende aflysning den pågældende formiddag som følge af den dårlige sigtbarhed.

Retten finder det på den baggrund godtgjort, at sagsøgte ikke kunne have undgået de usædvanlige omstændigheder, der førte til aflysningen, selvom sagsøgte traf alle de foranstaltninger, som rent faktisk kunne fordres truffet af sagsøgte i den givne situation. Det kunne således ikke i denne, konkrete situation bebrejdes sagsøgte, at man ikke havde mulighed for at indsætte et erstatningsfly på den pågældende afgang, eller ikke havde planlagt at operere på ruten med en anden flytype.

På den baggrund tages sagsøgtes frifindelsespåstand til følge som nedenfor bestemt.

### *Ad sagens omkostninger*

Sagens omkostninger er efter sagens udfald og værdi fastsat således, at og 2.500 kr. dækker sagsøgtes udgiften til advokatbistand, jf. herved retspleje-

lovens § 408, stk. 2.

Sagsomkostninger forrentes efter rentelovens § 8a.

**Thi kendes for ret:**

Sagsøgte, [REDACTED], frifindes.

Sagsøgerne, [REDACTED] og [REDACTED] skal inden 14 dage i sagsomkostninger til sagsøgte betale 2.500 kr.

Stine Fink Hansen