

DOM

Afsagt den 25. februar 2016 i sag nr. BS 50S-3646/2015:

[Redacted]

mod

[Redacted]

Sagens baggrund og parternes påstande.

Denne sag, der er anlagt den 30. juni 2015, 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.

Sagsøgeren, [Redacted], har nedlagt påstand om, at sagsøgte, [Redacted], til sagsøgeren skal betale 2.064,95 kr., med tillæg af procesrente af 1.864,95 kr. fra den 20. september 2014.

Af hovedstolen vedrører 200 kr. rykker- og inkassogebyr i henhold til rentelovens § 9b, stk. 1.

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. Da begge parter har været repræsenteret ved advokat, er der ikke udarbejdet fortegnelse i sagen, jf. retsplejelovens § 406, stk. 5, 2. pkt.

Oplysningerne i sagen.

Den 5. august 2014 skulle sagsøgeren flyve fra Kastrup Lufthavn, København til Vagar, Færøerne med [Redacted]. Det fremgår af sagen, at flyafgangen blev aflyst og sagsøgeren blev ombooket til en afgang senere på dagen, hvorved hun oplevede en forsinkelse på ca. 12 timer.

Flyselskabet har oplyst, at årsagen til aflysningen var, at flyet, som skulle have fløjet på afgang [Redacted] den 1. august 2014 var udsat for et såkaldt

"bird strike", hvilket medførte skader på flyets ene motor, på flaps og på den ene vinge, og at flyafgangen den 5. august 2014 sammen med flere andre afgangene blev aflyst, da det ikke var muligt for sagsøgte at indsætte reservefly eller indhyre ressourcer til at betjene afgangene.

Forklaringer.

[REDACTED] har forklaret, at hun arbejder som operationel leder hos det sagsøgte flyselskab, hvilket indebærer, at det er hendes ansvar at sørge for, at den daglige flytrafik afvikles som planlagt, samt er der er det nødvendige personel/crew til afgangene. Hun var også operationel leder på det i sagen omhandlede tidspunkt, dvs. omkring den 1. august 2014.

Det sagsøgte flyselskab har base på Færøerne og opererer primært på rute-flyvninger til og fra Færøerne og København, Aarhus, Billund, Norge, Island samt på charterflyvninger.

Den pågældende aften blev hun ringet op af flyselskabets "handling manager", som gav besked om, at et af selskabets fly benævnt [REDACTED] havde været udsat for et såkaldt "bird strike" i forbindelse med take off fra Kastrup. Flyet havde udsendt en mayday-meddelelse, og havde foretaget en sikkerhedslanding. Man tog, i overensstemmelse med reglerne, straks kontakt til Haverikommissionen, og der blev i den forbindelse udfærdiget den med bilag F fremlagte rapport. Herudover blev der udarbejdet en såkaldt "Flight safety report", som blev sendt til det daværende Trafikstyrelsen.

Af rapporten fremgår det, at flyets ene motor var ødelagt. Der var ikke alene tale om et sammenstød med en enkelt fugl men med en hel flok, dvs. mere end 100, hvoraf op til 100 fugle efter kaptajnens vurdering havde ramt flyet. Der var i rapporten et "out of service" estimat for flyet på 72 timer, men dette estimat var meget foreløbigt. Teknisk afdeling blev kontaktet på Færøerne og der blev sendt et teknikerhold afsted. Man har ikke et standby mekaniker crew, men normalt vil der være et hold tilgængeligt inden for 1 time. Bilag A viser en oversigt over de materialer og reparationer, som var nødvendige for at gøre flyet flyvedygtigt igen. Der var tale om mange reservedele, herunder nogle meget sjældne dele. Hun havde løbende kontakt med mekanikerteamet for at få opdatering omkring estimat for reparationstiden. Flyselskabet ligger ikke inde med alle reservedele eller værktøj. Det er der ikke nogen flyselskaber, der gør, da det ville være alt for dyrt. Man har enkelte standard-reservedele, herunder dele, som ofte udskiftes, men ellers skal delene bestilles fra flyproducenten eller, i visse tilfælde, fra Lufthansas lager. I dette tilfælde skulle reservedele bestilles fra producenten. Hun har ikke tilstrækkelig indsigt i den tekniske del af sagen til at kunne udtale sig om, hvorvidt samtlige reservedele og materialer havde været helt nødvendige for at gøre flyet flyvedygtigt igen. De havde i Kastrup problemer med at skaffe en hangar til brug for reparationen, men det lykkedes tilsidst at låne halvdelen af en SAS-hangar. Mens man arbejdede med motoren, fandt man ud af, at der og-

så var en skade på flyets flaps og en vinge, som måtte udbedres. Flyet var først flyvedygtigt igen den 6. august 2014.

Så snart hun fik besked om bird striket, gik hun i gang med at prøve at finde løsninger for de flyvninger, som skulle have været afviklet med det pågældende fly. Det var det absolut værste tidspunkt, bird striket ramte. Det var midt i højsommeren, som er højsæson i flybranchen, og herudover var det få dage efter Færøernes nationaldag, hvorfor der var ekstra meget trafik til og fra Færøerne, og alle fly var derfor næsten fuldt bookede. Herudover havde man i samarbejde med et charterselskab en aftale om en flyvning til Egypten (Hurghada), som skulle have været afviklet den 4. august 2014 med det beskadigede fly.

Fly 1
Fly 2 Fly 3 I maj 2014 havde flyselskabet indgået en aftale med et islandsk flyselskab om at udleje selskabets fly [redacted], hvorfor dette fly ikke kunne anvendes som reservefly. Herudover var flyselskabet i besiddelse af yderligere to fly, [redacted] og [redacted], som kunne operere på de ruter, som [redacted] skulle *Fly 4* havde fløjet på, medmindre man skulle chartre fly andre steder fra.

Fly 3
Fly 7 Fly 8
Fly 9 Der blev truffet beslutning om, dels af udsætte flyvningen til Hurghada den 4. august 2014 til den 5. august 2014, således at denne flyvning kunne flyves af [redacted], ligesom sagsøgerens afgang [redacted] den 5. august 2014 kl. *Fly 6* 05:00 ligeledes blev aflyst, og passagererne blev ombooket til afgang kl. 10:55 (*Fly 7* [redacted]) og kl. 18:00 (*Fly 8* [redacted]). I sagsøgerens tilfælde skete der om-booking til afgang kl. 16:40 (*Fly 9* [redacted]), som oprindeligt afgik fra Billund. Det var ikke muligt at lade flyet [redacted], som var det eneste andet tilgængelige fly, afvikle sagsøgerens morgenafgang på [redacted], da dette fly på det *Fly 6* pågældende tidspunkt var ved at afvikle en flyvning mellem Stavanger og Bergen og siden fra Bergen til Færøerne.

Man prøvede med det samme, dvs. som det første den 2. august 2014 at søge hjælp hos andre selskaber og hos flere air brokere. Der er flere air brokere, man kan rette henvendelse til, men ingen kunne hjælpe. Alle meldte tilbage, at der på grund af højsæson ikke var nogen ledige fly med crew. Man prøvede igen at søge hjælp den 3. august 2014 og frem til den 5. august 2014, men fortsat uden resultat. Man henvendte sig også direkte til andre flyselskaber, herunder [redacted] og [redacted] samt [redacted], som alle har base i Kastrup. De pågældende selskaber afstår dog ofte fra at hjælpe med flyvninger til Færøerne, da det er en meget speciel lufthavn ift. ind- og udflyvning, skyhøjde og hyppig tåge. Af samme årsag tilbyder [redacted] piloter fra andre flyselskaber at flyve med på flyvninger til Færøerne, så de kan vedligeholde deres *sagsøgte* færdigheder i forhold til at lande og lette i lufthavnen.

Forevist bilag 1, e-mail fra [redacted] forklarede vidnet, at den pågældende er manager for en air broker kaldet Spotreisen, som var én af de brokere, der forsøgte at skaffe hjælp til sagsøgte i starten af august 2014. De fik imidlertid at vide, at der ikke var noget ledigt fly med crew før den 7. august

2014, hvilket brokeren selv sagde var meget usædvanligt.

Hun mener ikke, at sagsøgte kunne havde gjort yderligere for at forhindre forsinkelsen. Skaden på flyet på grund af bird striket udviklede sig til mere end hvad man kunne have forudset og forventede.

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 overensstem-

melse 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:
 - a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1500 km
 - b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1500 og 3500 km
 - c) 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 Italiane SpA blandt andet:

"...

14. Alitalia har appelleret denne afgørelse til Handelsgericht Wien, som har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
 - 1) Foreligger der usædvanlige omstændigheder i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i [...] forordning [...] nr. 261/2004 [...] og under hensyntagen til betragtning 14 til forordningen, når en teknisk fejl ved luftfartøjet, navnlig en motorskade, medfører aflysning af flyafgangen, og skal fortolkningen af grunden til aflysning foretages efter forordningens artikel 5, stk. 3, som omhandlet i Montrealkonventionens bestemmelser (artikel 19)?
 - 3) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, har et luftselskab da truffet alle "forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes" i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004], såfremt det godtgør, at det har foretaget den vedligeholdelse af luftfartøjet, der kræves i henhold til loven, og dette er tilstrækkeligt til, at luftfartsselskabet fritages for pligten til at udbetale kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 3, sammenholdt med artikel 7?
 - 4) Såfremt spørgsmål 1 besvares benægtende, er usædvanlige omstændigheder i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, [i forordning nr. 261/2004], da force majeure eller naturbegivenheder, som ikke skyldes et teknisk problem og dermed ligger uden for luftfartsselskabets sfære?

....

Om de præjudicielle spørgsmål*Det første og det fjerde 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).

23. Selv om fællesskabslovgiver har opført "uforudsete sikkerhedsproblemer" på nævnte liste, og selv om en teknisk fejl ved et luftfartøj kan anses for at udføre et sådant sikkerhedsproblem, forholder det sig ikke desto mindre således, at omstændighederne ved en sådan begivenhed kun kan kvalificeres om "usædvanlige" i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de vedrører en begivenhed, som i lighed med de begivenheder, der er nævnt i forordningens betragtning 14, ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejlens karakter eller oprindelse.

...

25 De tekniske fejl, som afdækkes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjet, eller som følger af manglende vedligeholdelse, kan derfor ikke i sig selv udgøre "usædvanlige omstændigheder", som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

26 Det kan imidlertid ikke udelukkes, at tekniske fejl udgør sådanne "usædvanlige omstændigheder" for så vidt som disse fejl skyldes begivenheder, som ikke er et led i luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Dette vil f.eks. være tilfældet, såfremt den konstruktør, der har konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed, afdækker at luftfartøjerne, selvom de allerede er i drift, er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden. Det samme gælder, hvor der er tale om skader på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandling.

...

29 I henhold til Montrealkonventionens artikel 19 er et luftfartsselskab ikke ansvarligt for skader, som skyldes forsinkelse "hvis det godtgør, at det selv, dets ansatte og dets agenter har taget alle forholdsregler, som med rimelighed kan forlanges, for at undgå skaden, eller at det ikke har været muligt for dem at gøre det."

...

34 På denne baggrund skal det første og fjerde forelagte spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at en teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning af en flyafgang, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand, medmindre fejlen skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Montrealkonventionen er ikke relevant for fortolkningen af fritagelsesgrunden i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

...

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.
- ...
43. Henset til ovenstående bemærkninger skal det tredje spørgsmål besvares med, at den omstændighed, at et luftfartsselskab har overholdt minimumsreglerne for vedligeholdelse af luftfartøjer, ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at godtgøre, at luftfartsselskabet har truffet »alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, og følgelig ikke er tilstrækkeligt til at fritage luftfartsselskabet for pligten til at udbetale kompensation efter forordningens artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1.
- ..."

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 AS 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 forsinkelse, 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.

..."

EU-Domstolens dom af 17. september 2015 i "Van der Lans-sagen"

Det hedder i EU-Domstolens dom af 17. september 2015 i sagen C-257/14 Corina van der Lans mod Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM)

blandt andet:

"...

35 Dernæst skal det bemærkes, at Domstolen har præciseret, at idet artikel 5, stk. 3, udgør en undtagelse til princippet om, at passagerer har krav på kompensation, skal denne bestemmelse fortolkes strengt (dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 20).

36 Endelig bemærkes, at hvad særligt angår de tekniske fejl, som kan opstå for et luftfartøj, fremgår det af Domstolens praksis, at sådanne problemer kan anses for at udgøre uforudsete sikkerhedsproblemer og kan henhøre under sådanne omstændigheder. Imidlertid forholder det sig ikke desto mindre således, at omstændighederne ved en sådan begivenhed kun kan kvalificeres som "usædvanlige" i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de vedrører en begivenhed, som i lighed med de begivenheder, der er nævnt i 14. betragtning til forordningen, ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejllens karakter eller oprindelse (jf. i denne retning dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 23).

37 Eftersom anvendelsen af luftfartøjer uundgåeligt er forbundet med forekomsten af tekniske fejl, må det imidlertid konstateres, at luftfartsselskaberne almindeligvis under udøvelsen af deres aktiviteter støder på sådanne fejl. I denne henseende kan de tekniske fejl, som afdækkes i forbindelse med vedligeholdelse af luftfartøjet, eller som følger af manglende vedligeholdelse, derfor ikke i sig selv udgøre "usædvanlige omstændigheder" som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 (jf. i denne retning dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 24 og 25).

38 Når det er sagt, kan visse tekniske fejl være omfattet af sådanne usædvanlige omstændigheder. Dette er f.eks. tilfældet, hvis den konstruktør, der har konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed afdækker, at luftfartøjerne, selv om de allerede er i drift, er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden. Det samme gælder, hvor der er tale om skader på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger (jf. i denne retning dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 26).

[...]

41 Dernæst skal det bemærkes dels, at et maskinstop som det i hovedsagen omhandlede, der er provokeret af et for tidligt funktionssvigt af visse af delene på et luftfartøj, ganske vist udgør en pludselig opstået situation. Når det er sagt, er et sådant stop uløseligt forbundet med et sådant fartøjs meget komplekse funktionsmåde, eftersom dette anvendes af luftfartsselskabet under ofte vanskelige og ekstreme forhold, herunder vejrforhold, ydermere under den forudsætning, at ingen af et luftfartøjs dele er bestandige.

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

43 Dels ligger forebyggelsen af et sådant maskinstop eller den reparation, der følger heraf, herunder udskiftning af en del, der for tidligt er blevet defekt, ikke uden for det berørte luftfartsselskabs faktiske kontrol, da det påhviler luftfartsselskabet at sikre, at de luftfartøjer, som selskabet anvender i forbindelse med sin erhvervsvirksomhed, er vedligeholdte og vel fungerende.

44 Følgelig er en teknisk fejl som den i hovedsagen omhandlede ikke omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder" i den forstand, hvori dette er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

..."

Parternes synspunkter.

Sagsøgeren har i sammenfattende processkrift af 28. januar 2016 navnlig gjort følgende gældende til støtte for sin påstand:

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det af sagsøgeren gældende, at hun i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c, jf. artikel 6, stk. 1, litra a, i Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 ("Forordningen") har ret til kompensation fra flyselskabet, idet hun under sin rejse den 5. august 2014 fra Københavns Lufthavn til Færøerne, Vagar var 12 timer forsinket. Passageren medgiver dog, at flyselskabets forpligtelse til at betale kompensation i henhold til Forordningen *kan* bortfalde, *hvis* det af flyselskabet utvivlsomt dokumenteres, at

- 1) Aflysningen eller forsinkelsen skyldes 'usædvanlige omstændigheder', og
- 2) At forsinkelsen ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet,

Bestemmelsen fortolkes i praksis således, at flyselskabet både skal dokumentere, at

- 1) den tekniske fejl (her grunden til udtagningen af flyet) og
- 2) forsinkelsen som sådan (her: det forhold, at erstatningsfly og ny besætning ikke kunne tilvejebringes (tidligere)) skyldes a) usædvanlige omstændigheder, der b) ikke kunne være undgået. Der er således tale om to toledede krav.

Det gøres gældende, at "bird strike" kun helt undtagelsesvis kan betragtes for usædvanligt. Forordningen definerer ikke begrebet "usædvanlige omstændigheder", men det antages i forslag til afgørelse af 27. september 2007 ("Kramme" (C-396/06)), præmis 49), at begrebet skal forstås i bogstavelig forstand som "uden for det sædvanlige". I kommerciel sammenhæng angiver det hændelser, som ikke normalt opstår i erhvervssammenhæng.

Også forarbejderne understøtter en ordlydsfortolkning. Under forarbejdet blev "force majeure" udskiftet med "usædvanlige omstændigheder", men dette skete af hensyn til den juridiske klarhed, smh. m. "Kramme", præmis 50.

Det gøres således af passagerne gældende, at "usædvanlige omstændigheder" skal fortolkes synonymt med "force majeure", hvori der ligger, at situationen skal være hel ekstraordinær. "Force majeure" er et begreb, som dækker over en uforudsigelig hændelse, hvorover man ingen indflydelse har (som f.eks. krig, naturkatastrofer osv.).

Af sagsøgeren gøres det i øvrigt gældende, at flyselskabet - hvis det helt ekstraordinært lykkes at løfte bevisbyrden for, at der foreligger "usædvanlige omstændigheder" - tillige skal løfte bevisbyrden for, at de "usædvanlige omstændigheder" ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, jf. Forordningens artikel 5, stk. 3.

Det gøres, at et "bird strike", der er sket 4 dage inden den i sagen omhandlede flyafgang, ikke kan kategoriseres som pludseligt opstået, og at forsinkelsen allerede derfor kunne være undgået. Flyselskabet har således ikke truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

Sammenfattende gøres det af passageren gældende, at flyselskabet ikke har løftet bevisbyrden for, at forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, endsi­ge løftet bevisbyrden for, 1) at selskabet ikke tidligere kunne have skaffet et andet fly og en ny besætning, eller have ombooket passageren til et andet fly og 2) at det forhold, at der ikke kunne skaffes et andet fly og en ny besætning eller passageren ikke blev ombooket til andre fly skyldes uundgåelige, usædvanlig omstændigheder.

Retspraksis

EU-Domstolen har ved flere lejligheder udtalt sig om rækkevidden af begrebet "usædvanlige omstændigheder", jf. bl.a. præjudiciel afgørelse af 22. december 2008 i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann mod Alitalia), hvori det bl.a. hedder:

"Selv om fællesskabslovgiver har opført "uforudsete sikkerhedsproblemer" på nævnte liste, og selv om en teknisk fejl ved et luftfartøj kan anses for at udgøre et sådant sikkerhedsproblem, forholder det sig ikke desto mindre således, at omstændighederne ved en sådan begivenhed kun kan kvalificeres som "usædvanlige" i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvis de vedrører en begivenhed, som (1 ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol på grund af fejllens karakter eller oprindelse". (sagsøgers understregning), jf. præmis 23.

Som direkte eksempler på "usædvanlige omstændigheder" i art. 5, stk. 3's forstand nævnes det i den præjudicielle afgørelse "skjulte fabrikationsfejl, der påvirker flysikkerheden", samt "skader på luftfartøjet, som følge af sabotage eller terrorhandlinger", jf. præmis 26.

I en anden præjudiciel afgørelse af 19. november 2009 i sag C-402/07 og sag C-432/07 (Christopher Sturgeon m.fl. mod Air France SA), har EU-domstolen gentaget præmisserne fra ovennævnte afgørelse, idet det heri bl.a. også hedder, at

"En teknisk fejl ved et luftfartøj, som medfører aflysning eller en forsinkelse af en flyafgang, ikke er omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder"

i denne bestemmelses forstand, medmindre fejlen skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol“, jf. præmis 72.

Med den nyeste afgørelse af 17. september 2015 fra EU-Domstolen i sag C-257/2014 (Corina van der Lans mod KLM), som bl.a. præciserer præmisserne i sag C-549/2007, kan der da heller ikke længere være berettiget tvivl om, at begrebet “usædvanlige omstændigheder” i Forordningens forstand for så vidt angår tekniske fejl er reserveret til 2 situationer:

- 1) Tekniske, skjulte fabrikationsfejl der viser sig på hele flytypen (og som evt. medfører, at fabrikanten tilbagekalder alle fly af den pågældende type), *eller*
- 2) Skader på luftfartøjet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger.

I en nyligt afsagt dom af 1. april 2015 fra England (Manchester County Court's sag A18YM), jf. bilag 3, har retten da også fastslået, at “bird strike” ikke er at betragte som en “usædvanlig omstændighed” i Forordningens forstand. I afgørelsen hedder det bl.a. (jf. præmis 23 og 24):

“Bird strikes happen every day, in fact many times a day, and would hardly be worthy of comment but for the delay which they cause. They do not fall within the same category as, for example, a horse colliding with a motor car, for the simple reason that our skies are populated by birds, whereas our roads are not populated by horses. That is not extraordinary and would hardly prompt an astonished exclamation from a bystander.”

“I am fortified in this view by the fact that issues of unforeseeability, lack of control and lack of blame, are not relevant. □ Aircraft take off every few minutes and bird strikes occur multiple times a day (in respect of UK flights alone).”

Til sammenligning er det i øvrigt heller ikke en “usædvanlig omstændighed” i Forordningens forstand, når flyet på landjorden påkøres af en mobil boardingtrappe, en bagagevogn eller lign., jf. EU-Domstolens C394/2014 (Siewert mod Condor Flugdienst GmbH) og Østre Landsrets afgørelse i 20. afd. nr. B-693-14 (Primera Air Scandinavia A/S mod Jon Barrett m.fl.), jf. bilag 4.

Sådanne påkørsler, der sker som følge af tredjemands fejl, må ellers i høj grad kunne siges at være “uden for luftfartsselskabets kontrol”, ligesom de - til forskel fra “bird strikes”, som sker mange gange dagligt - er meget sjældne.

Endelig har EU-Domstolen har i C-294/10 (Andrejs Eglitis mod Air Baltic

Corporation AS), fastslået, at flyselskabet i sin planlægning skal tage højde for, at uforudsete hændelser kan opstå, og at flyselskabet bør "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", jf. præmis 26-28:

"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 afgangen til sidst aflyses, udgør således den typiske negative konsekvens for passagererne, hvilket nemt kan forudses, når de usædvanlige omstændigheder indtræffer."

"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."

"Navnlig må 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, 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."

Renter

I stævningen på side 2 nederst gør sagsøger gældende, at der kan kræves renter i henhold til rentelovens § 3, stk. 2, når der er gået 30 dage efter den dag, der over for sagsøgte er rejst krav om betaling.

Sagsøgeren har overensstemmende hermed krævet renter fra 20. september 2014. Påkravsbrevet - der naturligvis er sagsøgte vel bekendt - er ikke fremlagt, men sagsøgte har hverken i svarskriftet eller duplikken gjort indsigelse mod rentekravet.

Der bør ikke tagets hensyn til, at sagsøgte i påstandsdokumentet fremsætter en sådan indsigelse. Det tilføjes, at sagsøgte fra første færd har haft fuld og nøje indsigt i alle de faktiske omstændigheder, der begrundet sagsøgers krav. Jeg henviser til rettens dom i BS 50S-5434/2014, hvor retten tillægger sagsomkostninger, rykker- og inkassogebyr og renter fra kravet er gjort gældende over for sagsøgte.

Sagsøgte har i sammenfattende, revideret processkrift af 5. februar 2016 navnlig gjort følgende gældende til støtte for sin påstand:

At [redacted] er ansvarsfri i medfør af Forordningens artikel 5, stk. 3. Aflysningen af Sagsøgers flyafgang var en følge af usædvanlige omstændigheder, da et bird strike er en omstændighed, som ligger uden for [redacted] faktiske kontrol og [redacted] tog alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes for at undgå aflysningen, jf. artikel 5, stk. 3 i Forordningen.

sagsøgte

Det gøres gældende, at Retten skal tage stilling i sagen på selvstændigt grundlag, idet der ikke foreligger relevant praksis fra EU-Domstolen, der belyser hvordan artikel 5, stk. 3, skal fortolkes i forhold til bird strikes. Herunder gøres det gældende, at EU-Domstolens praksis vedrørende forsinkelse på grund af tekniske forhold ikke kan anvendes analogt, blandt andet fordi et afgørende hensyn i forhold til forsinkelse som følge af tekniske forhold er, at flyselskaberne kan rejse regres krav mod producenten for det tab, der opstår som følge af forsinkelsen, jf. Van der Lans-dommen (sag C-257/14). De forhold, der gøres gældende til støtte for, at Atlantic Airways er ansvarsfri i medfør af Forordningens artikel 5, stk. 3, er imidlertid de samme, som gøres gældende subsidiært, for det tilfælde at Retten finder, at EU-Domstolens praksis vedrørende forsinkelse som følge af tekniske forhold skal finde anvendelse i sagen. Der henvises derfor i det hele til anbringenderne nedenfor.

4.1 Begrebet "usædvanlige omstændigheder" i Forordningens artikel 5, stk. 3, er bredere end begrebet "force majeure"

[redacted] gør gældende, at begrebet "usædvanlige omstændigheder" i Forordningens artikel 5, stk. 3, er forskelligt fra begrebet "force majeure". Af Fælles holdning (EF) nr. 27/2003 af 18. marts 2003 fastlagt af Rådet fremgår det, at Rådet fastholdt opremsningen i de forudgående forarbejder af omstændigheder, hvorunder det transporterende luftfartsselskab kan fritages for sine forpligtelser i henhold til Forordningen, men at Rådet af hensyn til den juridiske klarhed besluttede, at disse omstændigheder ikke skulle betegnes "force majeure", men i stedet "usædvanlige omstændigheder". I Kommissionens vedtagelse af ændret forslag af 4. december 2002 er "force majeure" defineret som:

"usædvanlige og uforudsigelige hændelser, som den, der påberåber sig force majeure, ikke har indflydelse på, og hvis følger det ikke ville have været muligt at undgå, selv hvis der var udvist den største påpasselighed"

[redacted] gør gældende, at der ved denne definition skabes en ramme for omstændigheder, der kan fritage luftfartsselskabet fra Forordningens kompensationspligt, der er meget bredere end det almindelige "force majeure"-begreb. [redacted] gør derfor videre gældende, at Rådet ved ordlydsændringen fra "force majeure" til "usædvanlige omstændigheder" ønskede at sikre, at der blev skabt juridisk klarhed over forskellen mellem det almindelige "force majeure"-begreb og det bredere begreb "usædvanlige om-

stændigheder” i Forordningen.

4.2 Trafikstyrelsen anerkender i sin afgørelse i sag TS30400-02701 (bilag D), at aflysningen, som skyldtes bird strike, udgjorde en usædvanlig omstændighed, og at [REDACTED] traf alle rimelige forholdsregler.

[REDACTED] gør gældende, at Trafikstyrelsens praksis vedrørende bird strikes og spørgsmålet om kompensation efter Forordningen understøtter, at aflysningen af sagsøgers flyafgang skyldtes usædvanlige omstændigheder. Der henvises således til Trafikstyrelsens afgørelse i sagen TS30400-02701. Ved afgørelsen af denne sag forholdt Trafikstyrelsen sig til spørgsmålet om retten til kompensation efter Forordningen for en forsinkelse, der fulgte af bird striket den 1. august 2014 og dermed samme skade på [REDACTED], som nærværende sag vedrører. Trafikstyrelsen fandt, at der forelå usædvanlige omstændigheder, der ikke kunne være undgået, selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet, og at klager derfor ikke var berettiget til kompensation:

“Det er Trafikstyrelsens vurdering, at et udefrakommende birdstrike er en ekstraordinær omstændighed, der ikke er led i luftfartsselskabet sædvanlige aktivitetsudøvelse. Det er endvidere Trafikstyrelsens vurdering, at den ikke kunne have været undgået selv om alle rimelige forholdsregler var blevet truffet.

I afgørelsen udtaler Trafikstyrelsen endvidere, at [REDACTED] gjorde, hvad der med rimelig kan forlanges af et luftfartsselskab for at minimere forsinkelsen:

“Endelig er det Trafikstyrelsens vurdering, at [REDACTED] gjorde, hvad der med rimelighed kan forlanges med henblik på at minimere forsinkelsens længde.”

Sammenfattende gøres det gældende, at [REDACTED] ud fra en selvstændig bedømmelse er ansvarsfri efter Forordningens artikel 5, stk. 3. Såfremt Retten finder, at Forordningens artikel 5, stk. i nærværende sag skal fortolkes i lyset af EU-Domstolens praksis vedrørende tekniske fejl, så gøres følgende subsidiært gældende.

4.3 Bird striket udgjorde en usædvanlig omstændighed, der ikke kan anses som en begivenhed der er et led i [REDACTED]’ sædvanlige aktivitetsudøvelse.

[REDACTED] gør gældende, at bird striket, som ramte [REDACTED], var en usædvanlig omstændighed, jf. punkt 14 i Forordningens præambel, idet bird striket udgjorde et uforudset sikkerhedsproblem, da bird striket var uforudsigeligt og umuliggjorde gennemførelse af flyvningen. Der henvises til EU Kommissionens “Preliminary list of extraordinary circumstances following the NEB meeting held on 12 April 2013”, hvoraf det fremgår af punkt 17, at bird strikes skal betragtes som en usædvanlig omstændighed. Det følger desuden direkte af forholdets natur, at et bird strike må anses som en usædvan-

lig begivenhed, der ligger uden for [redacted]' kontrol, idet [redacted] åbenlyst ikke har nogen selvstændig kontrol over fugle i flugt. Sagsøger har gjort gældende, at bird strikes må anses som sædvanlige ud fra en betragtning om, at bird strikes sker mange gange dagligt. [redacted] bestrider, at dette er korrekt. I relation hertil gør [redacted] gældende, at antallet af bird strikes i USA i 2003 er uden betydning for nærværende sag, idet denne oplysning ikke har nogen relevans for vurderingen af den omstændighed, at et bird strike indtrådte i forbindelse med en flyvning ud af Københavns lufthavn.

Det savner også mening at betragte det oplyste antal af bird strikes i USA i 2003 isoleret, idet en sådan oplysning skal ses i sammenhæng med det samlede antal flyoperationer i USA samme år, såfremt oplysningen skal tjene til vurderingen af sandsynligheden for, at et bird strike vil indtræde og forårsage så stor skade på et fly, at det må tages ud af drift. [redacted] henviser derimod til Trafikstyrelsens (nu Trafik- og Byggestyrelsen) årsrapport 2014 "Fugle og vildt i danske lufthavne" (bilag H). Af rapportens side 28 fremgår det, at der i 2014 i Københavns lufthavn var 135 bird strikes og 251.799 flyoperationer. Ud af de 135 bird strikes havde 115 ikke nogen flyvemæssige konsekvenser, og kun 5 bird strikes medførte, at flyvningen blev afbrudt. For de resterende 15 hændelser er konsekvensen ukendt. Det må dog antages, at skaden for disse 15 hændelser ikke er af et sådan omfang, at flyet må tages ud af drift, da dette ellers forventeligt ville være registreret og derfor også fremgå af rapporten. På den baggrund var der således kun ét bird strike pr. 50.360 operation i Københavns lufthavn i 2014, der havde flyvemæssige konsekvenser. I 2014 var sandsynligheden for et bird strike ved en enkelt operation derfor omkring 0,001 %.

4.4 [redacted] traf alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes for at undgå aflysningen

[redacted] gør gældende, at [redacted] traf alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes for at undgå aflysning af [redacted] den 5. Fly 6 august 2014, jf. artikel 5, stk. 3, i Forordningen, idet [redacted] ikke havde mulighed for at reparere [redacted] tids nok til, at flyet kunne foretage flyvningen den 5. august 2014, og idet [redacted] ikke havde mulighed for at chartre et erstatningsfly, der kunne foretage den pågældende flyvning. Fly 4

EU-Domstolen har i *Wallentin-Hermann-dommen*, præmis 41, taget stilling til, hvad der skal til for, at alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes er opfyldt:

"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."

██████████ råder over en flåde på 4 fly. Det skal hertil bemærkes, at modsat hvad der var tilfældet i dommen BS 20S-3797/2014, havde ██████████ ikke reservefly i hverken Københavns Lufthavn eller på hjemmebasen på Færøerne, da bird striket indtraf. ██████████ havde således ikke mulighed for at indsætte et af selskabets egne fly som erstatning for det bird strike ramte ██████████. Fly 4

Sagsøgte

4.5 Det er ikke en betingelse efter Forordningens artikel 5, stk. 3, at et luftfartsselskab skal indhente et erstatningsfly og/eller erstatningsbesætning.

██████████ gør gældende, at det ikke er en betingelse efter Forordningens artikel 5, stk. 3, at et luftfartsselskab skal indhente et erstatningsfly, før selskabet kan anses for at have truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes for at undgå aflysningen. ██████████ gør herudover gældende, at det ikke i øvrigt følger af Forordningen eller af EU-Domstolens retspraksis, at der gælder et sådant krav om indhentelse af erstatningsfly og/eller erstatningsbesætning. ██████████ bestrider endvidere, at generaladvokatens forslag til afgørelse af 27. september 2007 i sag C-396/06 kan tillægges retskildemæssig værdi ved afgørelsen af nærværende sag, idet dette kun er et forslag til afgørelse fra generaladvokaten, og idet EU-Domstolen ikke har truffet dom i sagen, da sagen blev hævet inden domsafsigelse.

Sagsøgte

4.5.1 EU-Domstolens dom i sag C-294/10 (Eglitis og Ratnieks-dommen) kan ikke anvendes som udgangspunkt for vurderingen af, om ██████████ råder over et tilstrækkeligt beredskab

██████████ bestrider, at Eglitis og Ratnieks-dommen kan anvendes som udgangspunkt for vurderingen af, om ██████████ råder over et tilstrækkeligt beredskab. Det gøres således gældende, at Eglitis og Ratnieks-dommen vedrører en helt anden situation end tilfældet i nærværende sag. I sagen Eglitis og Ratnieks var aflysningen forårsaget af en kombination af, at luftrummet over Malmø blev lukket, og at flyets besætning manglede flyvepoint, da luftrummet efterfølgende blev åbnet igen. Spørgsmålet, som EU-Domstolen tog stilling til i sagen, var således, hvorvidt luftfartsselskabet havde planlagt en tilstrækkelig tidsmargin i besætningens arbejdstider til at imødekomme, at mulige mindre forsinkelser (i dette tilfælde to timer) ville medføre, at flyafgangen må aflyses.

Sagsøgte

Dette fremgår af præmis 37, hvor EU-Domstolen fastslår, at:

“Selskabet skal følgelig råde over en vis tidsmargin, der sætter det i stand til om muligt at gennemføre flyvningen i sin helhed, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt.” (sagsøgtes understregning)

Sagsøger fremhæver selv dette i replikken på side 6, hvor det gøres gældende, at luftfartsselskabet skal planlægge sine ressourcer således, at luftfartsselskabet kan genoptage driften, når luftfartsselskabet har overvundet en teknisk fejl.

I nærværende sag ophørte den usædvanlige omstændighed først, da flyet var

repareret og indsat i driften igen (den 7. august 2014). Dette skete dermed efter det planlagte afgangstidspunkt for flyvningen i denne sag, og spørgsmålet om en tilstrækkelig tidsmargin er dermed ikke relevant her. [redacted] bemærker i øvrigt, at EU-Domstolen i Eglitis og Ratnieks-dommen fremhæver følgende (præmis 30):

Sagsøgte

“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.”

[redacted] gør derfor gældende, at begrebet “et tilstrækkeligt beredskab” hverken er fastlagt i Forordningen eller i EU-retspraksis. EU-Domstolen har derimod udlagt denne vurdering til de nationale domstole og understreget, at det må bero på en helt konkret vurdering fra sag til sag, om luftfartsselskabet rådede over et tilstrækkeligt beredskab til at imødegå de usædvanlige omstændigheder, der måtte være opstået.

Sagsøgte

4.5.2 Subsidiært gøres det gældende, at [redacted] iværksatte alle rimelige skridt, for at fremskaffe et erstatningsfly.

Såfremt Retten måtte finde, at det er en betingelse efter Forordningens artikel 5, stk. 3, at et luftfartsselskab skal indhente et erstatningsfly, gør [redacted] gældende, at [redacted] undersøgte alle muligheder for at finde et erstatningsfly, hvilket er dokumenteret ved bilag C. [redacted] gør hertil gældende, at det ikke havde været muligt at indhente et erstatningsfly på det pågældende tidspunkt, selvom [redacted] havde anvendt alle økonomiske ressourcer, som selskabet rådede over, da bird striket skete midt i ferie-højsæsonen, hvilket betød, at der ikke var ledige erstatningsfly hos andre operatører. Dette fremgår også af bilag C.

Sagsøgte

4.6 Udenlandsk retspraksis skal ikke tillægges retskildemæssig værdi ved afgørelse af nærværende sag

[redacted] gør gældende, at bortset fra retspraksis fra EU-domstolen, kan udenlandsk retspraksis ikke finde anvendelse i Danmark. Nærværende sag er undergivet dansk ret, hvorfor alene dansk retspraksis er relevant. Resultatet af en engelsk domstol er således ikke relevant for nærværende sag, hvorfor Retten bør se bort fra det fremlagte bilag 3. Dommen er i øvrigt kun behandlet af én dommer, hvorfor dommen således kun er udtryk for denne dommers egen vurdering af, om et bird strike er en usædvanlig omstændighed. Dommen er ikke udtryk for, at det er en almen opfattelse ved domstolene i EU-medlemslandene, at et bird strike ikke er en usædvanlig omstændighed, hvilket også fremgår af dommens præmis 14 (bilag 3, side 3), hvor en anden engelsk dommer i en anden sag vedrørende spørgsmålet om bird strike er en usædvanlig omstændighed, udtalte følgende:

“This [the bird strike] was an extraordinary circumstance which could not have been avoided even fall reasonable measures were taken by the Defendant. Whilst bird strikes are not unknown, this was not a technical problem

attributable to wear and tear or maintenance. It was outside the control of the Defendant."

Dette støttes også af Københavns Byrets sag BS 20S-3797/2014, hvor parterne var enige om, at et bird strike er en usædvanlig omstændighed i henhold til Forordningens artikel 5, stk. 3. Endeligt skal det bemærkes, at dommen er afsagt af en lavere engelsk retsinstant, og at dommen umiddelbart ikke er indbragt for en appelinstant, hvorfor dommen heller ikke har stor retskildemæssig betydning i England.

4.7 Bird strikes kan ikke sammenlignes med tredjemands fejl

Endeligt bestrider [redacted], at bird strikes skal forstås analogt til fejl begået af tredjemand. Fælles for sagerne om tredjemandsfejl er, at skaderne, som blev påført det enkelte fly, blev forårsaget af et selskab, som det pågældende luftfartsselskab havde hyret til at udføre en opgave i forbindelse med luftfartsselskabets drift af det enkelte fly (levering af henholdsvis en boardingtrappe og levering af bagage til flyet). Opgaverne, der bliver udført af de hyrede selskaber, er således opgaver, der ligger inden for luftfartsselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og faktiske kontrol, hvilket ikke er tilfældet ved et bird strike, som må betragtes som en udefrakommende hændelse, som [redacted] ikke har nogen faktisk kontrol over.

5 Sagsomkostninger

Ved Rettens fastsættelse af omkostninger, gøres Retten opmærksom på, at Sagsøgers påstand om procesrente fra den 20. september 2014 og frem fremstår udokumenteret. [redacted] gør således gældende, at der alene skal beregnes procesrente fra sagens anlæg den 14. juli 2015, jf. rentelovens § 3, stk. 4.

[redacted] gør også gældende, at sagsøger ikke har opfyldt inkassolovens § 10 om inkassovarsel, og at sagsøger i øvrigt ikke har taget Sagsøgers kompensationskrav til inkasso. Sagsøger har af denne grund under alle omstændigheder ikke ret til inkassosalær.

Parterne har i det væsentligste procederet i overensstemmelse hermed, idet sagsøgeren har tilføjet, at den af sagsøgte gennemgæede afgørelse fra Trafikstyrelsen er truffet forud for Østre Landsrets afgørelser i en række flysager den 20. november 2014. Det er således sagsøgerens opfattelse, at praksis fra Trafikstyrelsen forud for 20. november 2014 ikke kan tillægges nogen nævneværdig, retskildemæssig værdi.

Rettens begrundelse og afgørelse.

Der er i det foreliggende tilfælde enighed om, at flyafgangen [redacted] den 5. august 2014 fra København til Vagar, Færøerne blev aflyst, og at sagsøgeren blev ombooket til en anden afgang, således at hun blev forsinket i sin ankomst med ca. 12 timer. Sagsøgte har efterfølgende afvist sagsøgernes krav om kompensation i henhold til forordning 261/2004.

Sagsøgte

Artikel 5, stk. 1, litra c, i forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004 opstiller et princip om, at passagerer har krav på kompensation, hvis deres flyafgang aflyses. Artikel 5, stk. 3, fastlægger en undtagelse til dette princip, hvorefter luftfartsselskabet ikke har pligt til at betale kompensation, såfremt selskabet kan godtgøre, at aflysningen (eller forsinkelsen) skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. I forordningens betragtning 14 anføres, at sådanne omstændigheder navnlig kan indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker.

Der er enighed om, at aflysningen af flyafgangen skyldtes følgerne af det såkaldte 'bird strike' og navnlig den deraf følgende reparation af flyets ene motor og flaps, og at flyet først blev meldt klart den 6. august 2014. Af afrapporteringen fremgår det således, at 'bird strike' blev konstateret den 1. august 2014 om aftenen, hvorefter sagsøgtes mekanikerteam kort tid herefter påbegyndte reparationen af flyet, idet færdiggørelsen imidlertid måtte afvente bestilling af flere reservedele. Videre blev reparationen udvidet til også at omfattet flyets flaps og den ene vinge.

Retten finder, at det ikke kan udelukkes, at et 'bird strike' konkret kan indtræffe under sådanne omstændigheder, at det må betragtes som en usædvanlig omstændighed.

Retten lægger efter forklaringen fra [redacted] samt de i sagen foreliggende bilag til grund, at sagsøgte ikke havde nogen reservefly, som man kunne indsætte på de ruter, som skulle have været fløjet af det beskadigede fly, da man i maj 2014 havde indgået aftale om udlejning af et af sagsøgtes fly, og at det heller ikke lykkedes at indhyre ressource via air brokers eller fra andre flyselskaber.

*Sagsøgte 5
medarbejder*

Luftfartsselskabet er med EU-Domstolens fortolkning af artikel 5, stk. 3, pålagt et strengt præsumptionsansvar. Uanset, at det må lægges til grund, at reparationen af flyets motor og flaps var nødvendige, finder retten, at sagsøgte ikke konkret har godtgjort, at sagsøgte traf alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at undgå forsinkelsen. Retten har herved navnlig lagt vægt på, at sagsøgte også efter egne oplysninger intet beredskab havde i tilfælde af et af selskabets fly måtte tages ud af drift, uanset at det var højsæson, og man dermed også måtte være bekendt med at det kunne blive vanskeligt at indhyre assistance. Tværtimod havde man udlejet ét af sine fly netop hen over højsæsonen.

Herefter tages sagsøgerens påstand om kompensation til følge som nedenfor bestemt.

Ad sagens omkostninger

Sagens omkostninger er efter sagens resultat fastsat således, at 500 kr. dækker retsafgiften, 200 kr. dækker rykker og inkassogebyr, og 1.500 kr. med tillæg af moms dækker udgiften til advokatbistand, jf. herved retsplejelovens § 408, stk. 2.

Det bemærkes herved særligt, at sagsøgte først i det sammenfattende proceskrift afgivet kort før hovedforhandlingen ses at have anført, at sagsøgeren ikke skulle have opfyldt inkassolovens § 10, og at retten ikke på den baggrund finder at kunne afskære sagsøgeren fra at modtage sagsomkostninger i sagen, uanset at det oplyste krævebrev ikke er fremlagt i sagen.

Idet retten imidlertid ud fra den af sagsøgeren nedlagte rentepåstand må lægge til grund, at sagsøgeren allerede i september 2014 har modtaget sagsøgtes afvisning af at udbetale kompensation, men uanset dette først har anlagt sag den 30. juni 2015 findes rente, uanset rentelovens § 3, stk. 2, først at kunne beregnes fra sagens anlæg.

Thi kendes for ret:

Sagsøgte, [REDACTED] skal inden 14 dage til sagsøgeren, [REDACTED] betale 1.864,95 kr. med procesrente fra den 30. juni 2015, samt sagens omkostninger med 2.575 kr.

Stine Fink Hansen