

**DOM**

Afsagt den 28. juli 2015 i sag nr. BS 10S-4455/2014:

[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
mod  
[REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**Sagens baggrund og parternes påstande.**

Denne sag, der er anlagt den 19. september 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 forsinket.

Sagen er behandlet som en småsag, jf. retsplejelovens kapitel 39. Der er ikke udarbejdet fortegnelse i sagen, da begge parter har været repræsenteret ved advokat, jf. retsplejelovens § 406, stk. 5, 2. pkt.

Sagsøgeren, [REDACTED] har nedlagt påstand om, at sagsøgte, [REDACTED] [REDACTED] tilpligtes til sagsøgeren at betale 4.466,52 kr. med tillæg af procesrente fra den 13. december 2013 til betaling sker samt rykkergebyrer med 200 kr. og sagens øvrige omkostninger.

Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse.

**Oplysningerne i sagen.**

Den 10. april 2012 kl. 22:55 (lokal tid, 02:55 GMT) skulle sagsøgeren flyve fra New York JFK til London Heathrow med [REDACTED] på rute [REDACTED]. Fra London Heathrow skulle sagsøgeren videre med et andet fly til København, Kastrup. Flyet fra New York JFK imidlertid blev forsinket, idet flyets styrmand, [REDACTED], meldte sig syg i New York den 10. april 2012 kl. 12.00 (lokal tid, 16:00 GMT).

Af e-mail dateret 16. april 2015 fra [REDACTED] fremgår blandt andet følgende:

"...  
Good evening.

I can confirm that I was due to operate the [REDACTED] 10 april 2012, unfortunately global lifeline said I was unable to operate.

..."

Som erstatning for den syge styrmand sendte flyselskabet en reservepilot, [REDACTED] med rute [REDACTED], som afgik fra London kl. 18:00 GMT. [REDACTED] ankom til New York den 10. april 2012 kl. 22:26 (lokal tid, 02:26 GMT), men skulle dog som følge af reguleringen i CAP 371, The Avoidance of Fatigue In Aircrews, hvile i minimum 11(12) timer, inden han kunne flyve [REDACTED] tilbage til London.

Efter 11 timers hvil og klargøring af flyet afgik dette fra New York den 11. april 2012 kl. 10:32 (lokal tid, 14:32 GMT). Det fremgår af OPNL Legs Report for det pågældende fly blandt andet, at der var 88 passagerer med på flyet, som - foruden flight crew - kunne medtage 147 passagerer, dvs. en belægningsgrad på ca. 60 %.

Parterne er enige om, at der samlet opstod en forsinkelse indtil ankomst i København på 17 timer og 51 minutter, hvoraf de 11 timer og 35 minutters forsinkelse opstod under flyvningen fra New York JFK til Heathrow, mens den restende forsinkelse opstod i forbindelse med flyvningen mellem London Heathrow og København, Kastrup Lufthavn, idet sagsøgeren, som følge af forsinkelsen fra New York, ikke nåede sit fly videre mod København.

#### **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:
  - 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" C-549/07**

Det hedder i EU-Domstolens dom af 22. december 2008 i sagen C-549/07 blandt andet:

"...

- 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 af-

lysning 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.

..."

**Generaladvokatens forslag af 27. september 2007 til EU-domstolens afgørelse i sagen Eivind F. Kramme mod SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S, C-396/06**

Af generaladvokat Eleanor Sharpstons forslag til afgørelse af 27. september 2007 af sagen C-396/06, Eivind Kramme mod SAS Scandinavian Airlines Danmark, og som blandt andet omhandlede spørgsmålet om, hvornår et flyselskab har foretaget rimelige forholdsregler for at undgå forsinkelse, fremgår blandt andet følgende:

"...

46. Når der opstår et problem, forekommer det mig, at de rimelige forholdsregler, et luftfartsselskab skal træffe, omfatter et forsøg på at diagnosticere og afhjælpe problemet uden at luftfartøjet tages ud af drift. Hermed mener jeg ikke, at luftfartsikkerheden skal bringes i fare eller kompromitteres. [...].

47. For at undgå en situation, hvor der ikke er nogen ledige erstatningsfly, består rimelige forholdsregler, som et luftfartsselskab skal træffe, efter min opfattelse i at have et passende beredskab for sådanne eventualiteter. Det tilkommer den nationale ret at afgøre, hvor mange ledige luftfartøjer dette ville kræve i et givent tilfælde, og hvorvidt disse skal indgå i luftfartsselskabets egen flåde eller kan chartres fra andre selskaber. Selv om det beredskab, et

flyselskab konkret har, ikke er genstand for nærværende sag, vil antallet af fly, som selskabet tidligere har måttet tage ud af drift, således kunne indikere, hvilket beredskab der ville være passende.

..."

Og videre:

"...

49. Forordningen definerer hverken udtrykket "usædvanlige omstændigheder" i 14. betragtning gives alene eksempler - eller anfører, at det er et fast udtryk. Det synes derfor hensigtsmæssigt at forstå ordet "usædvanlig" i bogstavelig forstand som uden for det sædvanlige. I kommerciel sammenhæng angiver det hændelser, som ikke normalt opstår i erhvervssammenhæng.

50. Forarbejderne understøtter tillige en ordlydsfortolkning. Under forarbejdet blev "force majeure" udskriftet med "usædvanlige omstændigheder". Ifølge Rådets begrundelse i fælles holdning blev denne ændring foretaget af hensyn til den juridiske klarhed.

..."

### **EU-Domstolens dom af 12. maj 2011 i sagen Andrejs Eglītis m.fl. mod Air Baltic Corporation AS, C-294/10**

Det hedder i EU-Domstolens dom af 12. december 2011 blandt andet:

"...

28. Navnlig må et ansvarligt luftfartsselskab for at undgå, at enhver selv ubetydelig forsinkelse 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 udsædvanlige 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 261/2004.

29. [...]at det skal undersøges, om det berørte luftfartsselskab iværksatte passende foranstaltninger i den konkrete situation, dvs. foranstaltninger, der på det tidspunkt, hvor de udsædvanlige omstændigheder indtraf, hvis opståen selskabet ville påvise, navnlig opfyldte de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk havde ansvaret for.

..."

### **Parternes synspunkter.**

Sagsøgeren har i påstandsdokument af 8. juni 2015 anført følgende:

"...

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende, at hun i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c, jf. artikel 6, stk. 1, litra c, i Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 ("Forordning") har ret til compensation fra flyselskabet, idet hun under sin rejse den 10. april 2012 til København via Heathrow var ca. 18 timer forsinket.

Det gøres gældende, at det ikke er dokumenteret, at der forelå sygdom hos et i forhold til, den pågældende flyvning [redacted] fra New York JFK til London Heathrow den 10. april 2012 relevant besætningsmedlem.

Sagsøger medgiver, at flyselskabets forpligtelse til at betale kompensation i henhold til Forordningen bortfalder, hvis det af flyselskabet utvivlsomt dokumenteres, at

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

jf. Forordningens artikel 5, stk. 3.

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 passageren 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.).

Allerede derfor gøres det gældende, at sygdom hos besætningen som alt-overvejende hovedregel ikke falder under begrebet "usædvanlige omstændigheder" i Forordningens forstand.

Det bemærkes i den forbindelse, at [redacted] formentlig har rigtig mange sygdomsmeldinger hver eneste dag overalt i verden. Sygemeldinger er et vilkår, man som arbejdsgiver må forholde sig til og være forberedt på.

--oo0oo--

Med henvisning til pkt. 2 ovenfor gøres det af passageren videre 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.

Undtagelsen i Forordningens artikel 5, stk. 3 fortolkes i praksis således, at flyselskabet skal dokumentere, at

- a) Udtagningen af flyet (her: sygdomstilfældet) og
- b) Forsinkelsen som sådan (her: det forhold, at en anden first officer ikke kunne tilvejebringes og/eller at passageren ikke kunne være ombooket til et andet, tidligere fly) skyldes I) usædvanlige omstændigheder, der II) ikke kunne være undgået.

Der er således tale om to toleddet krav.

Dette fremgår bla. af "Kramme" (som dog vedrører tekniske problemer med luftfartøjet), præmis 73:

*"For at et luftfartsselskab skal kunne støtte sig på artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 for at undgå at udbetale kompensation, når et luftfartøj tages ud af drift på grund af tekniske problemer, skal både udtagningen og den omstændighed, at der ikke er et ledigt erstatningsfly, skyldes omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes. faktisk var blevet truffet; sådanne forholdsregler omfatter, for så vidt angår udtagningen af drift, korrekt og rettidig overholdelse af vedligeholdelsesprogrammet og eftersyn af luftfartøjet, og så snart tegn på det tekniske problem opstår, ethvert rimeligt skridt i den givne situation til at afhjælpe problemet tiden at tage luftfartøjet ud af drift; med hensyn til den omstændighed, at der ikke er et ledigt erstatningsfly, omfatter de et passende beredskab til at erstatte et luftfartøj i lyset af tidligere erfaringer - er usædvanlig i ordets sædvanlige forstand; sådanne omstændigheder omfatter for så vidt angår udtagningen af drift tekniske problemer, som hverken er af en art, som typisk opstår med jævne mellemrum på alle luftfartøjer og/eller en bestemt flytype, eller af en art, som det vides tidligere har berørt det pågældende luftfartøj; med hensyn til den omstændighed, at der ikke er et ledigt erstatningsfly, omfatter de omstændigheder, som var uforudseelige for et luftfartsselskab med et passende beredskab til at erstatte et luftfartøj i lyset af tidligere erfaringer."*

Der henvises desuden til "Kramme", præmis 39-41.

Det gøres som sagt gældende, at sygdom hos besætningen ikke falder under begrebet "usædvanlige omstændigheder" i Forordningens forstand. Allerede derfor kan flyselskabet ikke unddrage sig betaling af kompensation.

Dersom retten imidlertid - mod forventning - måtte lægge til grund, at der her - hvor vi end ikke ved, hvilken sygdom, der er tale om, hvor længe besætningsmedlemmet har lidt af sygdommen, om vedkommende evt, var særligt disponeret herfor osv. - er tale om et helt ekstraordinært tilfælde - en "usædvanlig omstændighed", der ikke kunne have været undgået - gøres det af [REDACTED] gældende, at flyselskabet ikke har løftet

bevisbyrden for, 1) at selskabet ikke tidligere kunne have skaffet en anden *first officer* eller have ombooket passageren til et andet fly og 2) at det forhold, at en anden *first officer* ikke blev indsat eller passageren ikke blev ombooket til et andet fly skyldes uundgåelige, "usædvanlig omstændigheder".

Det bemærkes, at [redacted] sammen med bl.a. American Airlines, Cathay Pacific, Finair, Iberla, Airberlin, Malaysian Airlines, Qantas og mange flere er en del af verdens tredjestørste flyalliance, One-world Airline Alliance, jf. bilag 4.

Det bemærkes videre, at flyruten mellem New York og London formentlig er én af de mest travle i verden, og at alene [redacted] har 12 direkte flyvninger på ruten på en hel almindelig dag, jf. bilag 5.

Det er ikke usandsynligt, at der på ruten er mere end 50 direkte flyvninger om dagen, men dertil skat selvsagt lægges de utallige muligheder der er, for at komme til London (eller Danmark) via mellemlandinger andre steder.

Ovennævnte forhold er en skærpene omstændighed ved vurderingen af forsinkelsens længde, herunder flyselskabets muligheder for at om dirigere personale og mulighederne for at ombooke passageren til en anden rute.

..."

Sagsøgte har i opsummerende processkrift af 20. maj 2015 anført følgende:

"...

### *2.1 Sygdomsforløbet udgjorde usædvanlige omstændigheder*

Forsinkelsen i denne sag opstod som følge af, at en pilot blev syg undervejs på sin rundflyvning. Fly og besætning var ellers ankommet planmæssigt til New York fra London, og flyet forlod igen New York planmæssigt. [redacted] planlægning af både flyets og besætningens rundflyvninger var altså upåklagelig. Det ligger helt udenfor [redacted]' kontrol at en af deres piloter blev syge undervejs på rundflyvningen. [redacted] fulgte rådet fra eksterne læger, som vurderede, at piloten af helbredsmæssige årsager ikke var i stand til at gennemføre flyvningen. Andet ville ikke have været sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

#### *2.1.1 Sygdommen opstod undervejs på rundflyvningen*

Som beskrevet under punkt I blev piloten syg undervejs på besætningens rundflyvning; London — New York — London. Det er helt fast branchekutyme, at en sådan rundflyvning betragtes som en samlet enhed, og en sådan branchekutyme bør lægges til grund ved fortolkningen af forordning 261/2004; herunder vurderingen af, hvorvidt sygdom udgør usædvanlige omstændigheder.

Det følger at de udøvende myndigheders udkast over usædvanlige omstændigheder af 12. april 2013 ("NEB-udkastet"), der fremlægges som bilag J, at



sygdom hos besætningen kan betragtes som en usædvanlig omstændighed når den opstår "*onboard or during the flight*" — altså 1) ombord eller 2) under en flyvning. Det er altså tale om to forskellige situationer. Begrebet "under flyvningen" (*during the flight*) må altså skulle fortolkes bredere end begrebet "ombord", og det må således skulle forstås som "under rundflyvningen". I modsat fald ville tilføjelsen "under flyvningen" ikke have nogen selvstændig betydning. Denne fortolkning følger også branchekutymen, som betragter en rundflyvning som en samlet enhed.

### 2.1.2 Sygdom ligger udenfor [redacted]' kontrolsfære

Generelt har EU-Domstolen fastslået blandt andet i Wallentin-Hermanndommen (C- 549/07), at usædvanlige omstændigheder er fejl, som:

*(...)ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol.*

Dette kriterium er gentaget flere gange i efterfølgende praksis.

Sygdom ligger generelt uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Der er ingen indicier for, at sygdommen skulle være forårsaget af pilotens arbejde. For så vidt angår den sædvanlige aktivitetsudøvelse, må det fremhæves, at det er meget sjældent, at sygdom opstår undervejs på en rundflyvning; sygdom opstår hyppigst, inden personalet møder på arbejde, altså på hjemmebasen. Dette støttes endvidere at praksis fra såvel Trafikstyrelsen som udenlandsk praksis, som er beskrevet nedenfor.

Eftersom sygdommen ikke var arbejdsrelateret, har [redacted] ikke haft mulighed for at afværge årsagerne til sygdommen, [redacted] udsteder retningslinjer for personalets adfærd på udebaser i hvileperioder, hvis udebasen frembyder særlige risici for f.eks. madforgiftning. Henset til at levestandarden i New York er den samme som i London, gælder der naturligvis ingen særlige direktiver for adfærd i New York.

Derudover har [redacted] også tegnet sundhedsforsikringer for sine ansatte, og luftfartsselskabet gør således alt, hvad der kan gøres, for at undgå sygdom.

Pilotens sygdom i denne sag udgør altså en usædvanlig omstændighed, som er udenfor [redacted] kontrolsfære.

### 2.5 Forsinkelsen kunne hverken afværges eller begrænses yderligere

Henset til gældende hviletidslovgivning fløj reservepiloten, som beskrevet ovenfor, det pågældende fly så tidligt, som det overhovedet var muligt. [redacted] sørgede for at minimere hviletiden så meget som muligt under hensyntagen til gældende ret og til flysikkerheden generelt.

#### 2.5.1 Det kan ikke forventes, at [redacted] har standby besætning i

### *New York*

har ikke en hel besætning på standby i New York. opererer 162 destinationer, og det er ikke muligt at have piloter på standby hvert af disse steder. Som fremhævet i dommen i sagen Oosterman & AOR v British Airways (beskrevet nedenfor i afsnit 2.6.2.1.), ville billetpriserne skulle fordobles, hvis skulle have et helt crew på standby i samtlige lufthavne. Dette er selv sagt ikke ønskværdigt; hverken for passageren eller for . Der henvises samtidig til Østre Landsrets dom af 6. februar 2015 i sagen B-2031-13 afsagt af 6. afdeling. Denne sag handlede om et fly, hvis rundflyvning var Amsterdam — København — Amsterdam. Sagen handlede om passagerer, som skulle have fløjet ruten København — Amsterdam, men på grund af en snestorm i Amsterdam kunne flyet ikke starte sin rundflyvning i Amsterdam. Landsretten fastslog, at snestormen udgjorde usædvanlige omstændigheder, som var ansvarsfritagende, idet det pågældende flyselskab ikke kunne forventes at have et fly standby på udebasen, København. Dommen fra Østre Landsret fremlægges som bilag K.

Principperne i denne argumentation må tilsvarende gælde, når besætningen bliver syg undervejs på rundflyvningen. Når det af økonomiske årsager ikke forventes, at flyselskaber har fly på standby på udebaserne, som kan erstatte fly undervejs på flyets rundflyvninger, kan det tilsvarende heller ikke forventes, at flyselskaber har besætning på standby på udebaserne undervejs på rundflyvningen. Dette er også helt i overensstemmelse med de faktiske forhold i branchen.

### *2.5.2 ' eneste mulighed var at flyve en reservepilot til New York*

Da fik sygemeldingen, måtte man overveje, hvordan passagererne hurtigst muligt kom til deres endestationer. I alt havde ca. 185 passagerer billet til den forsinkede afgang, hvilket betød, at det reelt var umuligt at omlægge alle disse passagerers ruter. Flyvninger mellem New York og Europa har generelt høj belægningsprocent, og det kunne derfor ikke lade sig gøre at finde plads til et så stort antal passagerer til andre selskabers afgange til Europa med så kort varsel. Derfor var den hurtigste og eneste reelle løsning at sende en reservepilot til New York for at foretage flyvningen hjem.

*2.5.3 sikrede, at reservepiloten kom frem hurtigst muligt*  
 fik sygemeldingen klokken 16 GMT den 10. april, og allerede klokken 18 GMT sad reservepiloten om bord på flyet til New York. Dette kan umuligt gøres hurtigere.

Efter ankomst til New York og den obligatoriske hviletid — som i øvrigt havde begrænset så meget som muligt fra 12 til 11 timer — mødte piloten i lufthavnen i New York. Herefter blev flyet hurtigst muligt gjort klart, passagererne boardede og flyet lettet hurtigst muligt mod London.

sikrede således, at den forsinkelse, som opstod på fra New York til London, blev begrænset så meget, som det overhovedet var muligt.

#### 2.5.4 gjorde alt, der kunne gøres, for at minimere forsinkelsen fra London til København

Da passageren ankom til London sørgede for, at hun kom med den første afgang til København, hvilket også har dokumenteret, jf. også punkt 1.

Opsummerende udgjorde sygdommen altså en usædvanlig omstændighed i henhold til forordning 261/2004 artikel 5, stk. 1, som ikke kunne have været undgået, til trods for at alle forholdsregler, som med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Endvidere har gjort alt, hvad de kunne, for at begrænse forsinkelsen mest muligt.

er således ikke forpligtet til at udbetale erstatning til passageren.

#### 2.6 Sagsøgtes påstand er i overensstemmelse med administrativ praksis og udenlandsk retspraksis

Denne konklusion støttes også af praksis fra såvel Trafikstyrelsen, hvor spørgsmålet om sygdom har flere gange været behandlet, samt af udenlandsk retspraksis. Begge steder er det fastslået, at sygdom opstået undervejs på en rundflyvning udgør en usædvanlig omstændighed.

##### 2.6.1 Trafikstyrelsen

Spørgsmålet om sygdom på udebase er blevet prøvet hos Trafikstyrelsen blandt andet i sagen TS304000-02292, der er fremlagt som bilag B.

##### 2.6.2 Udenlandsk praksis

Uanset at danske domstole naturligvis ikke er bundet af afgørelser fra udenlandske domstole, bør udenlandsk retspraksis dog have en vis betydning for anvendelse af forordning 261/2004, jf. også hensynet til en ensartet anvendelse og fortolkning af EU-lovgivningen.

##### 2.6.2.1 *Liviu Catoiu v British Airways*

Spørgsmålet er blandt andet blevet prøvet af de engelske domstole i sagen *Liviu Catoiu v British Airways* afgjort af Guildford County Court (sagsnummer A30YP445). Dommen fremlægges som bilag L. Sagen omhandlede en flyvning fra Vancouver til London, hvor piloten blev syg i Vancouver. Der måtte således indhentes en reservepilot fra London, hvilket resulterede i en markant forsinkelse af flyvningen.

Retten fandt, at sygdom udgjorde usædvanlige omstændigheder, som var uden for British Airways' faktiske kontrol og sædvanlige aktivitetsudøvelse. Konklusionen blev draget efter udførlige henvisninger til EU-retten. Det fremgår blandt andet:

12. (...) *This was clearly a set of circumstances which were*

*completely beyond the control of the airline, British Airways. There is no suggestion whatsoever that the pilot's illness was in any way caused by the actions of the Defendant. It was a matter which was entirely beyond the Defendant's control. At paragraph 23 of the decision in the Wallentin -Hermann case, (...). It seems to me that the fact of a pilot falling ill is not inherent in the normal exercise of the activity of the air carrier, and is indeed beyond the control of the carrier in terms of its nature or origin. There is a limit to what an employer can do to prevent an employee falling ill.*

*13 I further note the decision of the Third Chamber in the case of McDonagh v. Ryanair Limited, Case C121 1, at paragraph 29 (...)*

*I consider that a pilot being taken ill with potential heart problems does constitute circumstances which are out of the ordinary, which are not inherent in the normal exercise of the activity of the airline, and which are beyond the control of the airline on account of its nature or origin.*

*14 I note the circumstances which are listed in paragraph 14 of the preambie, which states(...)*

*There is not a reference there to a member of the crew being taken ill, in particular the Captain, who is clearly a very crucial part of the crew. However, that is a non-exhaustive list intended as guidance and the fact that it is not included in that list is therefore not something which prevents me considering that in this particular case in these particular circumstances the pilot falling ill is an extraordinary circumstance.*

[sagsøgtes fremhævelser]

Selvom der ikke her er tale om præcis samme krav som i denne sag, må det alligevel have betydning, at disse to sager drejer sig om samme forhold - nemlig sygdom på en udebase. Der skal derfor i denne sag foretages præcis samme vurdering af, om der er tale om usædvanlige omstændigheder, som den engelske domstol foretog i denne dom. Af hensyn til den generelle retssikkerhed mener sagsøgte derfor, at denne sag bør afgøres i tråd med afgørelsen Liviu Catoiu v British Airways afgjort af Guildford County Court.

#### 2.6.2.2 Oosterman & AOR v British Aitways

I en anden sag, Oosterman & AOR v British Airways afgjort af Uxbridge County Court, fandt retten tilsvarende, at et sygdomsudbrud undervejs på en rundflyvning udgjorde usædvanlige omstændigheder. Ydermere vurderede retten, at British Airways ikke var forpligtet til at have besætning på standby i Cape Town. Dommen fremlægges i sin helhed som bilag M. Domskonklusionen lyder:

*13. I have been invifed by Mr. Knowies - and! think it is cor-*

*rect— that, in considering what reasonable steps are taken, a substitute or alternative crew on standby on a regular basis in another country would naturally involve substantial costs and would that be a reasonable step for an airline to take when delays are random or, as Mr. Lynam puts it, once or twice a year on long haul flights in these circumstances. In those circumstances, it would be unreasonable to expect a crew to be on standby and, having explored the other avenues of reasonable steps as well, whilst the delay of flight BA58 from Cape Town to Johannesburg on 3 March was as a result of the extraordinary circumstances on flight BA59, (...)*

*14. For those reasons, I dismiss the claim.*

[sagsøgtes fremhævelser].

Den engelske domstol nåede således frem til, at luftfartsselskaber ikke er forpligtet til at have besætning på standby i alle lufthavne, de opererer fra - men kun i deres hjemmelufthavne. [redacted] følger den standard, dommen sætter.

..."

Parterne har i det væsentligste procederet i overensstemmelse hermed, idet sagsøgeren under hovedforhandlingen videre har gjort gældende, at sagsøgte ikke har dokumenteret, at styrmanden, [redacted] rent faktisk var syg den 10. april 2012.

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

Der er i det foreliggende tilfælde enighed om, at flyafgangen [redacted] med planlagt afgang den 10. april 2012 fra New York, JFK til London, Heathrow og med videre rejse fra London, Heathrow til København, Kastrup, var forsinket i alt ca. 18 timer.

Udgangspunktet efter forordning 261/2004, artikel 7, stk. 1, litra c, er herefter, at sagsøgeren har ret til en kompensation på 600 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

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

Det er ubetænkeligt at lægge til grund i sagen, at styrmand [redacted] på baggrund af indstillingen fra flyselskabets lægeberedskab rent faktisk meldte sig syg den 10. april 2012 kl. 12.00 (lokal tid), dvs. 10 timer og 55 minutter før planlagt afgang for rute B182.

Det kan ikke afvises, at sygdomstilfælde hos et eller flere af et flyselskabs medarbejdere eller hos passagerer ombord på et fly kan opstå under sådanne omstændigheder, at det vil kunne betragtes som en usædvanlig omstændighed. Videre kan det ikke afvises, at de foranstaltninger et flyselskab i en sådan situation ville skulle træffe for at undgå en længere forsinkelse eller en aflysning ville være urimeligt belastende for et selskabet, hvorved selskabet ville kunne afslå at udbetale kompensation efter forordning 261/2004.

Sygdom hos medarbejdere i en virksomhed, samt sygemeldinger med forholdsvis kort varsel, er imidlertid en ganske sædvanlige forekommende situation. Der må derfor i almindelighed, og under henvisning til forordningens forbrugerbeskyttende karakter, kræves, at et flyselskab har et vist minimum af beredskab for om muligt at kunne afværge forsinkelser eller aflysninger som følge af medarbejders sygdom. Undlader et flyselskab at oprette et sådant beredskab vil der være skærpede krav til flyselskabets bevisbyrde for at selskabet har truffet alle de foranstaltninger, som med rimelighed kunne træffes.

Retten finder ikke, at sagsøgte har godtgjort, at selskabet har truffet alle de foranstaltninger, som med rimelighed kunne træffes for at undgå forsinkelsen, da man, to timer efter at have modtaget sygemeldingen, valgte at sende en afløser for styrmand [redacted] med et fly fra London til New York, velvidende at den pågældende afløser, ud over rejsetiden, ville skulle overholde hviletidsreglementet på normalt 12 timers hvil, før han kunne styre flyet fra New York til London. Sagsøgtes argumentation vedrørende ude- og hjemmebaser kan ikke føre til andet resultat.

Betingelsen for at afslå betaling af kompensation under henvisning til forordningens artikel 5, stk. 3, er herefter ikke opfyldt, og sagsøgerens påstand tages derfor i det hele til følge som nedenfor bestemt.

Sagens omkostninger er herefter fastsat således, at 500 kr. dækker retsafgiften, 200 kr. dækker rykkergebyrer, og 2.500 kr. med tillæg af moms dækker udgiften til advokatbistand, jf. herved retsplejelovens § 408, stk. 2.

#### **Thi kendes for ret:**

[redacted], [redacted] skal inden 14 dage betale 4.466,52 kr. til [redacted] med tillæg af procesrente fra den 13. december 2013 til betaling sker. [redacted] skal endvidere betale sagens omkostninger til [redacted] med 3.825,00 kr.

Stine Fink Hansen