

## Udskrift af dombogen

### DOM

Afsagt den 2. juli 2014 i sag nr. BS 10S-1633/2014:

Lene Davidsen,  
Preben Francois Davidsen,  
Heidi Klarskov Berg,  
Carsten Berg,  
Sofie Klarskov Berg,  
Lucas Klarskov Berg,  
Camilla Petersen,  
Rasmus Kjærgaard Petersen,  
Sofie Kjærgaard Petersen og  
Frederik Kjærgaard Petersen,  
alle boende 2740 Skovlunde  
(advokat Peter Fugmann for alle)  
mod  
Primera Air A/S  
Digevej 114  
2300 København S  
(advokat Thomas Donatzky)

### Sagens baggrund og parternes påstande.

Denne sag, der er anlagt den 27. marts 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 sagsøgerne, Lene Davidsen m.fl., den 22./23. august 2013 ved flyvning med Primera Air oplevede en flyforsinkelse på knap 11 timer.

Sagen er behandlet som en småsag, jf. retsplejelovens kapitel 39.

Sagsøgerne, Lene Davidsen m.fl., har endeligt nedlagt påstand om, at sagsøgte, Primera Air, til sagsøgerne skal betale 29.853,20 kr.

Sagsøgte, Primera Air A/S, har påstået frifindelse.

Sagsøgernes påstand er opgjort som 400 Euro pr. sagsøger, omregnet til danske kroner efter nationalbankens officielle notering den 17. marts 2014.

Dommen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a.

### Oplysningerne i sagen.

Sagen drejer sig om et krav til kompensation for flyforsinkelse med fly PF 567 fra Kastrup Lufthavn den 22. august 2013 med planmæssig ankomst til Varna Lufthavn i Bulgarien den

22. august 2013 kl. 13.25. Flyet ankom til Varna Lufthavn den 23. august 2013 kl. 00.12, hvorved sagsøgerne oplevede en forsinkelse på knap 11 timer.

Det er oplyst af sagsøgte, at forsinkelsen skyldtes, at flyet måtte groundes, idet der umiddelbart inden afgang opstod en lækage fra brændstofpumpen.

### **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.
- ...
- (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 luftrafikstyringen 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, ...
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 blandt andet:

"...

14. ... Handelsgericht Wien ... 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 terrorhandlinger.

...

- 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."
- 30 Det bemærkes i den henseende, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 nævner begrebet "usædvanlige omstændigheder", mens det hverken nævnes i Montrealkonventionens artikel 19 eller i andre af konventionens bestemmelser.
- 31 Det bemærkes endvidere, at nævnte artikel 19 vedrører forsinkelser, mens artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, omhandler aflysning af flyafgange.
- 32 Som det fremgår af præmis 43-47 i IATA og ELFAA-dommen, optræder Montrealkonventionens artikel 19 og artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 i forskellige sammenhænge. Montrealkonventionens artikel 19 ff. regulerer nemlig de betingelser, hvorunder de berørte passagerer efter en flyafgangs forsinkelse at anlægge sag for at opnå individuel erstatning, dvs. kompensation. Artikel 5 i forordning nr. 261/2004 fastsætter standardiserede og umiddelbare afhjælpningsforanstaltninger. [...] Det følger heraf, at fritagelsesgrunden i konventionens artikel 19, som fritager et luftfartsselskab for ansvar, ikke uden videre kan overføres på artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

...

- 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 flyafgangs 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. ..."

#### **Parternes synspunkter.**

Der er enighed mellem parterne om, at sagsøgerne har ret til kompensation for flyforsinkelse som påstået, medmindre det kan anses for godtgjort, at forsinkelsen skyldtes usædvanlige omstændigheder som omfattet af artikel 5, stk. 3, i forordning 261/2004.

Sagsøgerne har til støtte for deres påstand gjort gældende,

- at det bestrides, at der forelå tekniske fejl af usædvanlig art, som i henhold til forordning 261/2004, art. 5, stk. 3, kan friholde sagsøgte fra at udbetale kompensation,
- at det bestrides, at de tekniske fejl, som gav anledning til forsinkelsen, ikke kunne være blevet opdaget ved at underkaste luftfartøjet et omhyggeligt eftersyn forinden afgang,
- at et sådant eftersyn må anses for en rimelig forholdsregel, der må træffes for at undgå begivenheder som den, der ifølge sagsøgte forårsagede forsinkelsen,
- at sagsøgtes henvisning til, at der er gennemført de eftersyn, som flyfabrikanten og luftfartsmyndighederne har foreskrevet, ikke fritager for ansvar, jf. præmis 43 i Wallentin-Hermann-dommen,
- at sagsøgte skylder at godtgøre, at den påberåbte fejl var "usædvanlig" i forordningens forstand, og at fejlen lå uden for sagsøgtes kontrol, fordi den ikke ville kunne være opdaget selv ved en streng kontrol af luftfartøjets vedligeholdelsestilstand, jf. præmis 22 og 23 i den nævnte dom,
- at sagsøgte som undskyldning for sin misligholdelse af kontrakten med sagsøgerne har anført, at luftfartsselskabet er mindre og, at sagsøgte af denne grund ikke kunne træffe de fornødne foranstaltninger for at undgå, at sagsøgerne blev forsinkede på deres rejse, hvorved synes at ligge den forestilling, at sagsøgte kan påberåbe sig ansvarsfrihed, dersom man ikke besidder det ekstra materiel, der er fornødent for at afværge forsinkelsen, hvilken forestilling efter sagsøgernes opfattelse er urigtig,
- at sagsøgte ikke har dokumenteret, at man faktisk har forespurgt eller forhandlet med andre flyselskaber for at skaffe mulighed for at befordre sagsøgerne til deres bestemmelsessted og på denne måde opfylde kontrakten bl.a. med sagsøgerne,
- at sagsøgtes fremlæggelse af afgørelser truffet af Trafikstyrelsen, ikke er afgørende for sagens afgørelse, idet det fremgår af afgørelserne, at styrelsen uprøvet har lagt flyselskabets forklaring til grund, uanset at det er flyselskabet, som, efter forordningens artikel 5, stk. 3, skal bevise påstandens rigtighed,
- at kun forordningens bestemmelser, dens forarbejder og EU-domstolens praksis kan benyttes som retskilder til at fastslå, hvad der er gældende ret med hensyn til forbrugerbeskyttelse af flypassagerer,
- at sagsøgte derfor er pligtig at betale sagsøgerne kompensation i overensstemmelse med regler i rådsforordning 261/2004, art. 7. 1 b.

Sagsøgte har til støtte for sin påstand gjort gældende

- at forsinkelsen skyldtes en usædvanlig omstændighed, som ikke kunne undgås, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var truffet af sagsøgte, jf. hermed præmis 41 i EU-domstolens dom i Wallentin-Hermann-sagen,
- at fejlen skyldtes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke var et led i sagsøgtes sædvanlige aktivitetsudøvelse,
- at fejlen lå uden for sagsøgtes faktiske kontrol,
- at sagsøgte med sine egne vedligeholdelsesprocedurer efterlever både flyproducentens og Luftfartstilsynets krav til vedligeholdelse, og at det således ikke var muligt at konstatere fejlen på et tidligere tidspunkt eller hindre denne i at opstå,
- at Trafikstyrelsen i sin nyeste praksis med omstændigheder, der ligner nærværende sag, ikke har fundet, at passagererne var berettiget til kompensation, og styrelsens afgørelser er for fremtiden bindende,
- at sagsøgte er et forholdsvist mindre flyselskab, og det var derfor ikke muligt at imødegå omstændigheden (herunder ved at tilkalde eget erstatningsfly eller sublease et erstatningsfly hurtigere) i en sådan grad, at forsinkelse kunne undgås.

### **Rettenns begrundelse og afgørelse.**

Der er enighed mellem parterne om, at den omhandlede flyafgang var forsinket i ca. 11 timer, og at sagsøgerne har ret til kompensation for flyforsinkelse som påstået, medmindre det kan anses for godtgjort, at forsinkelsen skyldtes usædvanlige omstændigheder som omfattet af artikel 5, stk. 3, i forordning 261/2004.

Udgangspunktet efter forordning 261/2004, artikel 7, stk. 1, litra b, er, at sagsøgeren har ret til en kompensation på 400 Euro, 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.

Forsinkelsen af flyafgangen skyldtes lækage i en brændstofpumpe konstateret umiddelbart før afgang, og flyet blev på denne baggrund grounded, indtil reparation var udført.

EU-Domstolen har i dom af 22. december 2008 i sagen C-549/07 ("Wallentin-Hermann-sagen"), præmis 25-26 og 34 anført, at en teknisk fejl ved et luftfartøj ikke udgør en usædvanlig omstændighed, medmindre fejlen skyldes begivenheder, der på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke er et led i luftfartselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for sel-skabets faktiske kontrol. Som eksempel på tekniske fejl, som kan udgøre "usædvanlige omstændigheder", nævnes i dommen skjulte fabrikationsmangler og skader på flyet som følge af sabotage- eller terrorhandlinger.

Fritagelse for at udbetale kompensation kræver herudover, jf. præmis 40, at luftfartsselskabet godtgør, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger. Det udtales i dommens præmis 43 endvidere, at den omstændighed, at et luftfartselskab overholder minimumsreglerne for vedligeholdelse af

luftfartøjer, ikke i sig selv er tilstrækkeligt til at godtgøre, at selskabet har truffet "alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes", i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i artik 5, stk. 3.

Efter karakteren af den tekniske fejl - lækage i en brændstofpumpe - og uanset oplysningen om, at sagsøgte ved sine vedligeholdelsesprocedurer efterlever både flyproducentens og Luftfartstilsynets krav til vedligeholdelse, finder retten, at sagsøgte ikke konkret kan anses at have godtgjort, at der forelå usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand, som berettiger sagsøgte til at afvise at yde kompensation.

Den omstændighed, at Trafikstyrelsen i tilfælde af en lignende teknisk fejl på et fly har afvist passageranmodninger om kompensation, kan ikke medføre en ændret vurdering.

Sagsøgernes påstand om kompensation tages herefter til følge.

Sagens omkostninger fastsættes således, at 500 kr. dækker retsafgiften, og 3.750 kr. med tillæg af moms dækker udgiften til advokatbistand.

**Thi kendes for ret:**

Sagsøgte, Primera Air A/S, skal inden 14 dage til sagsøgerne, Lene Davidsen, Preben Francois Davidsen, Heidi Klarskov Berg, Carsten Berg, Sofie Klarskov Berg, Lucas Klarskov Berg, Camilla Petersen, Rasmus Kjærgaard Petersen, Sofie Kjærgaard Petersen og Frederik Kjærgaard Petersen, betale 29.853,20 kr. med procesrente fra den 27. marts 2014, samt sagens omkostninger med 4.250 kr.

Sagsomkostningerne forrentes efter rentelovens § 8 a.