



DOM

Afsagt den 19. februar 2016 i sag nr. BS 50S-5607/2014:

[Redacted]
[Redacted]
og
[Redacted]
[Redacted]
og
[Redacted]
[Redacted]
og
[Redacted]
[Redacted]
mod
[Redacted]
[Redacted]

Sagens baggrund og parternes påstande.

Denne sag, der er anlagt ved Københavns Byret den 17. november 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.

Sagsøgerne, [Redacted] [Redacted] har nedlagt påstand om, at sagsøgte, [Redacted] til sagsøgerne skal betale 8.930,88 kr. (eller 300 EUR pr. sagsøger) med** procesrente fra den 12. august 2013 til betaling sker.

Sagsøgte har endeligt nedlagt påstand om frifindelse.

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

Dommen indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a. Sagen er med parternes tiltrædelse afgjort på skriftligt grundlag. Der er tidligere under sagen taget stilling til en afvisningspåstand, som retten ikke tog til følge.

Oplysningerne i sagen.

Den 21. juni 2013 skulle sagsøgerne flyve til London Heathrow fra Vancouver med rute [REDACTED] og herfra videre til Hamborg med rute [REDACTED]. Flyet fra Vancouver ankom senere end planlagt, dvs. den 22. juni 2013 kl. 14:33, hvilket var med en times forsinkelse. Det er ubestridt, at sagsøgerne ikke nåede at fortsætte med den oprindeligt planlagte afgang til Hamborg, hvorfor de blev ombooket [REDACTED] med afgang kl. 19.00, hvilket fly ankom til Hamborg kl. 21:33. Sagsøgerne ankom således til Hamborg med en forsinkelse på 3 timer og 18 minutter i forhold til den oprindeligt planlagte ankomst.

Flyselskabet har oplyst, at årsagen til forsinkelsen fra Vancouver var, at [REDACTED] blev forsinket i i alt 53 minutter som følge af påbud fra Air Traffic Control, idet det i "Event timeline" for flyet, jf. bilag F, er anført:

"Actual Gate Arrival Changed To 06/22/13 02:33 PM"

Sagsøgenes fly videre [REDACTED], skulle efter planen afgang kl. 15:35, dvs. 62 minutter efter, at [REDACTED] faktisk ankom til gaten i London. Sagsøgte har oplyst, at denne flyafgang var 11 minutter forsinket, og derfor afgik kl. 15:46.

Af "Event timeline" for [REDACTED], jf. bilag G, fremgår det således, at:

Date	Time			Event	Data Updated
	UTC HAM	LHR	LHR		
Jun 22	14:14	3:14	4:14	Time Adjustment	<ul style="list-style-type: none"> Estimated Gate Departure Changed From 06/22/13 04:15 PM To 06/22/13 03:35 PM Estimated Gate Arrival Changed to 06/22/13 06:08 PM
Jun 22	14:45	3:45	4:45	Time Adjustment	<ul style="list-style-type: none"> Estimated Gate Departure Changed From 06/22/13 03:35 PM To 06/22/13 03:46
Jun 22	14:59	3:59	4:59	STATUS-Active	<ul style="list-style-type: none"> Actual Gate Departure Changed to 06/22/13 03:46 PM Status changed From Scheduled to Active
Jun 22	15:01	4:01	5:01	Gate Adjustment	<ul style="list-style-type: none"> AEQP Changed To A319
Jun 22	15:30	4:30	5:30	Time Adjustment	<ul style="list-style-type: none"> Actual Runway Departure Changed To 06/22/13 04:19 PM Estimated Gate Arrival Changed From 06/22/13 06:08 To 06/22/13 06:08 PM
Jun 22	15:38	4:38	5:38	Time Adjustment	<ul style="list-style-type: none"> Actual Runway Departure Changed From 06/22/13 04:19 To 06/22/13 04:20 PM
Jun 22	15:43	4:43	5:43	Time Adjustment	<ul style="list-style-type: none"> Actual Runway Departure Changed From 06/22/13 04:20 To 06/22/13 04:19 PM Estimated Gate Arrival Changed From 06/22/13 06:32 To 06/22/13 06:36 PM
Jun 22	16:28	5:28	6:28	STATUS-Landed	<ul style="list-style-type: none"> Actual Runway Arrival Changed To 06/22/13 06:21 PM Actual Gate Arrival Changed To 06/22/13 06:25 Status Changed From Active To Landed

Der ses ikke i de fremlagte bilag at være oplysninger om, hvornår gaten for [redacted] blev lukket.

Sagsøgerne har med bilag 4 fremlagt en boarding pass for den ene af sagsøgerne for afgangen [redacted], som var den afgang, som sagsøgerne blev omboket til på rejsen til Hamborg. Heraf fremgår det, at gaten lukkede kl. 18:40, altså 20 minutter før afgang.

Sagsøgte har oplyst, at minimumstranfertiden i Heathrow, London, er 60 minutter.

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 forholds-

regler, 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).

2. Hvis en passager i henhold til artikel 8 får tilbudt omlægning af rejsen til vedkommendes endelige bestemmelsessted på en alternativ flyvning, og ankomsttidspunktet ikke overstiger det planlagte ankomsttidspunkt på den oprindeligt reserverede flyvning

...

- c) med fire timer for alle flyvninger, som ikke falder ind under a) eller b)

kan det transporterende flyselskab nedsætte den i stk. 1 omhandlede kompensation med 50%.

..."

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

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

"...

14. Alitalia har appelleret denne afgørelse til Handelsgericht Wien, som har besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:

...

- 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?

....

Om de præjudicielle spørgsmål

...

Det tredje spørgsmål

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

..."

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

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

"...

21 [...]

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

2) Såfremt spørgsmål 1 besvares bekræftende, spørges: Finder artikel 6, stk. 1, i forordning [nr. 261/2004] anvendelse med henblik på at fastsætte den mindste tidsmargin, som det transporterende luftfartsselskab ved planlægningen af sine ressourcer på det relevante tidspunkt skal indregne som potentiel påregnelig forsinkelse i tilfælde af, at der opstår usædvanlige omstændigheder?

Om de præjudicielle spørgsmål

22 Med disse to spørgsmål, der behandles samlet, ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt oplyst, om artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et transporterende luftfartsselskabs pligt til at træffe rimelige forholdsregler, der skal iværksettes 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.

..."

Parternes synspunkter.

Sagsøgerne har i processkrift af 10. november 2015 navnlig gjort følgende gældende til støtte for sin påstand:

- at sagsøgte var skyld i, at sagsøgerne blev forsinket i 3 timer og 18 minutter på deres rejse fra London til Hamborg,
- at det fremgår af bilag 4, Boarding Pass for [REDACTED], at passagerer på rejsen fra London til Hamborg med [REDACTED] skulle flyve kl. 19:00, og at gaten lukkede kl. 18:40,
- at sagsøgerne således skulle være i gaten 20 minutter før afgang for at komme med det oprindeligt planlagte fly [REDACTED], hvortil kommer, at passagererne skulle igennem security for at komme fra det ankommande fly fra Vancouver til det afgående fly til Hamborg,
- at de af sagsøgte oplyste 11 minutter alene var forsinkelse på runway og ikke en udsættelse af lukning af gaten,
- at der således har været 31 minutter mindre end anført af sagsøgte til at skifte fly, som oprindeligt planlagt, tillige med forsinkelsen fra Vancouver, anført til 53 minutter, i alt 1 time og 24 minutter,
- at det bestrides, at den af ATC ændrede runway betød en yderligere forsinkelse, der selvstændigt medførte, at sagsøgerne ikke kunne nå det oprindeligt planlagte fly fra London til Hamborg,
- at sagsøgte derfor er pligtig at betale sagsøgerne compensation i overensstemmelse med reglerne i rådsforordning 261/2004, artikel 7, stk. 1, litra c,
- at sagsøgte er pligtig at betale rente med henvisning til rentelovens § 3, stk. 2,
- at med hensyn til sagsomkostninger gøres gældende, at sagsøgte skal pålægges at betale yderligere sagsomkostninger for de grundløse formalitetsindsigelser fremsat af sagsøgte, som alle er afvist af retten.

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

- at det er fastslået i europæisk og dansk retspraksis, at en flypassager, som bliver forsinket i mere end 3 timer i henhold til Forordning 261/2004 sidestilles med passagerer, hvis fly bliver aflyst, og at varigheden af en passagers forsinkelse vurderes med udgangspunkt i passagerens endelige destination, hvorfor passagerer, der på grund

- af en mindre forsinkelse på det første fly ikke når sit videre fly som udgangspunkt - under visse omstændigheder - har ret til kompensation,
- at dette dog må være betinget af, at forsinkelsen på det første fly rent faktisk *forårsagede*, at passagererne ikke nåede sit videre fly, ligesom passagererne samtidig må have en vis forpligtelse til - uanset en forsinkelse på det første fly - at gøre en vis rimelig indsats for at nå det videre fly,
- at passagererne i dette sag landede 53 minutter senere end planlagt i London Heathrow, men at passagererne desuagtet havde mere end 1 times transfer,
- at det skyldtes passagerernes egne forhold, at de ikke nåede deres connecting flight til Hamborg, idet der var 7 andre passagerer, som faktisk nåede præcis dette videre fly,
- at det ikke bør komme [redacted] til skade, at man, til trods for, at man ikke var forpligtet hertil i henhold til forordningen, tilbød at ombooke passagererne til det næste fly til Hamborg, som afgik samme aften kl. 19:00,
- at sagsøgte på det grundlag ikke er forpligtet til at betale kompensation til sagsøgerne,
- at i det omfang retten alligevel måtte finde, at passagererne *kan* være berettiget til kompensation gøres gældende, at forsinkelsen skyldtes meldinger fra luftfartsmyndigheden Air Traffic Control (ATC),
- at ATC's primære og altoverskyggende opgave er at opretholde sikkerheden ved koordination af fly, og at lufthavnstrafikken bevæger sig i et smidigt flow uden forsinkelser, hvorfor alle flyselskaber er forpligtet til at følge instrukser fra ATC,
- at forsinkelsen ikke kunne have været afværget af sagsøgte, idet flyet efter boarding, og når det har forladt gaten altid er 100 % under ATC's kontrol og dermed uden for flyselskabets kontrol,
- at forsinkelsen med andre ord var helt uden for luftfartsselskabets kontrol, hvorfor passagererne ikke er berettiget til at få udbetalt kompensation fra sagsøgte.

Rettens begrundelse og afgørelse.

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 flyaf-

gang 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 skyldes 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. Efter praksis sidestilles forsinkelser ud over et vist tidsrum med aflysninger.

Udgangspunktet efter forordningens artikel 7, stk. 1, litra c, er således, at flypassagererne på den pågældende strækning og med den nævnte forsinkelse har ret til en kompensation på 600 EUR pr. passager, hvilken kompensation dog under visse omstændigheder i forbindelse med tilbud om omlægning af rejsen kan reduceres med 50%, jf. herved artikel 7, stk. 2.

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 af EU-Domstolens dom af 22. december 2008 (C-549/07), at undtagelsesbestemmelsen i forordningens artikel 5, stk. 3, skal fortolkes strengt.

Retten lægger til grund, at det fly, som sagsøgerne ankom med fra Vancouver til London, Heathrow, var planlagt til at lande i London den 22. juni 2013 kl. 13:40 (lokal tid), men at flyet først indfandt sig ved gaten kl. 14:33, altså med godt én times forsinkelse. Sagsøgerne skulle videre med et fly mod Hamborg med planlagt afgang 15:35, hvorved sagsøgerne havde ca. én time til transfer mod tidligere planlagt ca. to timer. Det er ubestridt, at sagsøgerne forinden skulle passere gennem lufthavnens security, ligesom sagsøgte har oplyst under sagen, at minimums transfertiden i Heathrow Lufthavn er 60 minutter.

Retten finder, at det må have formodningen mod sig, at sagsøgerne selv har været skyld i, at de ikke nåede deres fly, og at flyselskabet på denne baggrund kan afvise at udbetale kompensation. Retten har herved lagt vægt på, at flyselskabet faktisk ombookede sagsøgerne til den næstfølgende afgang til Hamborg. Den omstændighed, at flere andre passagerer på sagsøgernes fly måtte have nået det videre fly mod Hamborg, hvilken oplysning i øvrigt ikke er dokumenteret under sagen, kan ikke føre til andet resultat.

Sagsøgte har herudover gjort gældende, at årsagen til forsinkelsen af flyet fra Vancouver var et påbud fra Air Traffic Control, hvilket er uden for det sagsøgte luftfartsselskabs kontrol. Omstændighederne omkring dette påbud er imidlertid ikke nærmere dokumenteret under sagen, ud over, at der skulle være tale om et ændret tidspunkt for "gate arrival". Efter bevisførelsen finder retten det ikke godtgjort, at der har foreligget usædvanlige omstændigheder, som kan berettiggelse flyselskabet til at afvise et kompensationskravet. Der

henvises herved til EU-Domstolens dom af 12. maj 2011 i "Air Baltic"-sagen (C-294/10), navnlig præmis 25-28.

Herefter tages sagsøgernes påstand om kompensation til følge, således at kompensationskravet retteligt udgør 300 EUR pr. sagsøger omregnet i danske kroner til den anførte kurs til 8.930,88 kr. med tillæg af renter, idet retten endvidere bemærker, at sagsøgte ikke ses at have bestridt den nedlagte rentepåstand.

Ad sagens omkostninger

Sagens omkostninger er herefter fastsat således, at 500 kr. dækker retsafgiften, og 2.500 kr. med tillæg af moms dækker udgiften til advokatbistand, jf. herved retsplejelovens § 408, stk. 2, som er det maksimale sagsomkostningsbeløb for hovedforhandlede sager med en påstand under 10.000 kr.

Retten har således ikke mulighed for at tilkende et sagsomkostningsbeløb ud over 2.500 kr., uanset at der under sagen har verseret flere formalitets-spørgsmål, som er afgjort til sagsøgernes fordel.

Thi kendes for ret:

Sagsøgte, [REDACTED] skal inden 14 dage til sagsøgeren, [REDACTED] betale 8.930,88 kr. med **procesrente fra den 12. august 2013, samt sagens omkostninger med 3.625 kr.

Stine Fink Hansen

** Berigtiget fra "rente 1,25% pr. påbegyndte måned fra den 12. august 2013", jf. retsplejelovens § 221, stk. 1, sidste pkt., idet der er tale om en skrivefejl, jf. rentepåstanden i sagsøgerens processkrift af 15. februar 2016 og idet sagsøgeren ikke har udtalt sig herimod.

Stine Fink Hansen