

DOM

Afsagt den 5. oktober 2015 i sag nr. BS 50S-4699/2014:

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

Sagens baggrund og parternes påstande.

Denne sag, der er anlagt den 2. oktober 2014, vedrører spørgsmålet om ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004 (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser) som følge af, at et fly blev 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] tilpligtes til sagsøgeren at betale 4.465,92 kr. med tillæg af procesrente fra den 22. marts 2014 til betaling sker, samt rykkergebyrer med 200 kr. og sagens øvrige omkostninger.

Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse.

Oplysningerne i sagen.

Den 4. februar 2014 kl. 10:55 skulle sagsøgeren flyve fra Bangkok til Helsinki med [REDACTED] på rute [REDACTED] med planmæssig ankomst kl. 17:05. Fra Helsinki skulle sagsøgeren videre med et andet fly, [REDACTED], kl. 17:45 til København, Kastrup med planmæssig ankomst kl. 18:25.

Flyet fra Bangkok til Helsinki blev imidlertid blev forsinket, idet flyets pilot, ifølge oplysninger fra sagsøgte, meldte sig syg med opkast og 'maveonde' i Bangkok den 4. februar 2014, kl. 8:55, dvs. ca. 2 timer før afgang. Sagsøgte har videre oplyst, at piloten i forbindelse med sin sygemelding kontaktede EMA-Group; en i forhold til sagsøgte ekstern lægeservice, som konsulteres ved flypersonalers sygemelding i udlandet.

Af sagsøgtes redegørelse af 15. september 2015 vedrørende sygemeldingen

fremgår blandt andet følgende:

”...

The captain called 04feb at 0825 am Bangkok time and reported about sickness. (stomack) Flights scheduled [] departure was 1055. Since [REDACTED] does not have any stand by personel outside home base Helsinki, crew control started immediately to solve the case. There are 2 alternative.

1. Send a replacement captain from Helsinki. This would have taken too long. Flight from Helsinki to Bangkok + then minimum rest until suitable to fly.
- 2: Change to another captain in Bangkok to take an earlier return flight.

Option 2 was chosen. The other captain arrived to Bangkok at 0912 local time 04feb. The minimum rest (authority rule which cannot be broken under any circumstances) in this case is preceding duty period (11:30) + 50 % of time difference (2:30) = 14:00 is the absolute minimum.

If this captain would have been used, the delay would have been about 13 hrs, hence evening departure at about midnight have been possible.

Fortunately the original pilot rested, took some medicine and called us again. He was fit to fly. He called about 1130 Bangkok time. After arranging the crew transportation to airport, departure was possible at 1505. The transportation from crew hotel takes 1h 30min depending on traffic.

...”

Det fremgår af ovenstående redegørelse, at sagsøgte havde ikke piloter på standby på nær i Helsinki Lufthavn. Et af sagsøgtes andre fly [REDACTED] landede dog i Bangkok samme morgen kl. 6.15, og sagsøgte arrangerede det således, at piloten fra dette fly skulle afkorte sin lovpligtige hviletid længst muligt med henblik på at kunne overtage flyvningen af [REDACTED]. På grund af hviletiden ville denne pilot dog tidligst kunne flyve flyet mod Helsinki om aftenen den 4. februar 2014.

EMA-Group vurderede efter ca. 4 timer, at den oprindelige pilot ville være i stand til at operere flyet. Flyet med 223 passagerer afgik derfor den 4. februar 2014 med en forsinkelse på 4 timer og 10 minutter, hvortil kom yderligere 10 minutters forsinkelse inden afgang fra Bangkok. Flyet ankom således til Helsinki den 4. februar 2014 kl. 21.29.

Som følge af forsinkelsen nåede sagsøgeren ikke sit *connecting flight* mod København og blev ombooket til et andet fly dagen efter med afgang fra Helsinki kl. 7:35. Sagsøgeren ankom således til København den 5. februar 2014 kl. 8:15, dvs. med 13 timer og 54 minutters forsinkelse.

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 højest 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).

..."

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" udskiftet med "usædvanlige omstændigheder". Ifølge Rådets begrundelse i fælles holdning blev denne ændring foretaget af hensyn til den juridiske klarhed.

..."

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 aflysning ved at tilskynde luftfartsselskaberne til på forhånd at informere passagererne om aflysninger og under visse omstændigheder tilbyde en rimelig omlægning af rejsen i henhold til bestemte kriterier. I de situationer, hvor luftfartsselskaberne ikke iværksætter sådanne foranstaltninger, har fællesskabslovgiver ønsket, at luftfartsselskaberne skal yde passagererne en kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

...

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

...

Det tredje spørgsmål

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

"...

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 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 261/2004.

29. [...]at det skal undersøges, om det berørte luftfartsselskab iværksatte passende foran-

staltninger i den konkrete situation, dvs. foranstaltninger, der på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtraf, hvis opståen selskabet ville påvise, navnlig opfyldte de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk havde ansvaret for.
..."

EU-Domstolens dom af 17. september 2015 i sagen Corina van der Lans mod Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (KLM)

EU-Domstolens dom af 17. september 2015 omhandler en flyforsinkelse på 29 timer opstået som følge af, at der kort før adgang blev konstateret fejl på flyets brændstofenhed og den hydromekaniske enhed, og at reservedele ikke var tilgængelige i den lufthavn, som flyet skulle lette fra, men måtte indflyves fra en anden lufthavn. I dommen har EU-domstolen anført blandt andet således:

"...

36. Endelig bemærkes, at hvad 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 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 relation 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, vis 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 (jf. i denne retning dom Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, præmis 26).

...

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 opsamlende processkrift af 6. september 2015 anført blandt andet følgende:

"...

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det af passageren 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 ("Forordningen") har ret til kompensation fra flyselskabet, idet hun under sin rejse fra Bangkok den 4. februar 2014 til København via Helsinki var ca. 12 timer forsinket som følge af sygdom hos sagsøgtets personale.

Det gøres for det første gældende, at det ikke er dokumenteret, at der forelå sygdom hos et i forhold til den pågældende flyvning [redacted] fra Bangkok den 4. februar 2014 relevant besætningsmedlem. End ikke en lægeerklæring er fremlagt.

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) 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 erhvervsammenhæng.

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 flyselskabet formentlig har rigtig mange sygemeldinger hver eneste dag overalt i verden. Sygemeldinger er et vilkår, man som arbejdsgiver må forholde sig til og være forberedt på. Det bemærkes i den forbindelse, at Bangkok lufthavn hører til blandt de mest travle i verden, og at det netop dér - med den rette planlægning og rettidig omhu - burde være muligt at skaffe erstatningspersonale relativt hurtigt, alternativt at *ombooke* passageren til en anden rute til København (evt. via en anden Europæisk lufthavn).

--0000--

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 pilot 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 drifttekniske pro-

blemer, 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.

- 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 passageren gældende, at flyselskabet ikke har løftet bevisbyrden for, 1) at selskabet ikke tidligere kunne have skaffet en anden pilot *eller* have ombooket passageren til et andet fly og 2) at det forhold, at en anden pilot 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.

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

Københavns Byret har da også allerede i sag BS 10S-4455/2014 (Katrine Gørtz Axelsen ctr. British Airways plc) truffet afgørelse om, at sygdom - som udgangspunkt - ikke er at betragte for en udsædvanlig omstændighed, idet det heri hedder, at "sygdom hos medarbejdere i en virksomhed, samt sygemeldinger med forholdsvis kort varsel er [] en ganske sædvanlig forekommende situation". Nævnte afgørelse fremlægges som bilag 5.

Afgørelsen fra Københavns Byret er helt i tråd med praksis i andre medlemslande, hvilket da også dokumenteres af vedhæftede afgørelser fra henholdsvis Sverige (bilag 6) og England (bilag 7).

Det bemærkes i den forbindelse, at sagsøgtes advokat - når han har prøvet at redegøre for retsstillingen i EU - foreløbigt kun har været i stand til at henvise til udeblivelsesdomme, forstået på den måde, at sagsøgerne/passagererne slet ikke har givet møde ved hovedforhandlingerne. Det har derimod flyselskaberne ved deres advokater. På den baggrund må præjudikatsværdien af de domme, flyselskabets advokat henviser til - modsat bilag 6-7 - antage at være yderst begrænset.

..."

Sagsøgte har i opsummerende processkrift af 15. september 2015 anført blandt andet følgende:

"... ^{Sagsøgte}
2.1 [redacted] har overholdt sine forpligtelser i henhold til forordningen

Ligeså snart kaptajnen meldte sig syg iværksatte ^{Sagsøgte} [redacted] sine normale procedurer (bilag P). Passageren modtog en voucher til forfriskninger samt den nødvendige information om rettigheder i henhold til forordning 261/2004.

^{Sagsøgte} [redacted] sørgede endvidere for, at passageren blev indlogeret på et hotel i Helsinki mens hun ventede på sit fly til CPH om morgenen den 5. februar 2014. [redacted] har altså alt i alt overholdt [] sine forpligtelser i henhold til forordningens artikel 9 og 14.

2.2 *Forsinkelsen var forårsaget af en usædvanlige omstændighed udenfor Finnair kontrolsfære*

Forsinkelsen i denne sag opstod som følge af, at kaptajnen blev syg på en udestation umiddelbart inden planlagt afgang.

2.2.1 *Kaptajnens sygdom lå udenfor ^{Sagsøgtes} [redacted] faktiske kontrol*

EU-Domstolen har blandt andet i Wallentin-Hermann-dommen (C- 549/07) fastslået, 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; og da slet ikke lige inden flyvningen. Sygdom opstår hyppigst, inden personalet

møder på arbejde i Helsinki, altså på hjemmebasen. Dette støttes endvidere af 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. Uddrag af retningslinjerne for adfærd i Bangkok fremgår af sagens bilag H.

Derudover har [redacted] også tegnet sundhedsforsikringer for sine ansatte, og de har retningslinjer for sygdom særlige for hvert land, og der er en fast aftale med hospitaler på [redacted] destinationer. *Medical info for Bangkok* er fremlagt som bilag I sammen med uautoriseret, grov oversættelse.

[redacted] gør således alt, hvad de kunne for at undgå, at besætningen bliver syg, især på udebaserne. Sygdommen var således en usædvanlig omstændighed uden for [redacted] kontrolsfære.

2.2.2 Kaptajnen blev syg umiddelbart inden afgang

At der var tale om usædvanlige omstændigheder understreges endvidere af, at kaptajnen i denne sag blev syg umiddelbart inden afgang.

Det fremgår af punkt 16 i den som bilag A fremlagte Draft list of extraordinary circumstances following the National Enforcement Bodies (NEB) meeting held on 12 April 2013, at sygdom om bord på flyet eller undervejs på en flyvning udgør en usædvanlig omstændighed.

Det savner med mening at sondre mellem på den ene side sygdom, som opstår umiddelbart før et besætningsmedlem går ombord på flyet, og på den anden side sygdom, som opstår lige, når han er kommet ombord. Begge dele sker yderst sjældent, og det centrale i vurderingen i henhold til forordning 261/2004 artikel 5, stk. 3, må i stedet være, hvorvidt sygdommen opstod under sådanne omstændigheder - herunder så tæt på den planlagte afgang - at flyselskabet ikke kunnet have undgået forsinkelsen, selvom om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Dette støttes endvidere af den som sagsøgers bilag 6 fremlagte dom, hvor Tingsrätten på side 10 tredje afsnit skriver, at:

"ju längre från planets avgångstid som sjukfallet inträffat desto starkere skäl har det funnits för lufttrafikföretaget att räkna med sjukfallet och att ha tillgängliga personella resurser att ersätta sjukfallet."

Tingsrätten lagde vægt på, at flyselskabet i den konkrete sag var orienteret om pilotens sygdom 7 timer før afgang og ikke mindst, at den syge pilot reelt havde været syg i mere end 10 timer før planlagt afgang. På denne

baggrund konkluderede Tingsrätten, at der ikke i denne konkrete sag var tale om en usædvanlig omstændighed. Dog afviser Tingsrätten ikke, at sygdom kan være en usædvanlig omstændighed, hvis den som i denne sag opstår meget tæt på afgang.

I denne sag blev kaptajnen på [redacted] den 4. februar 2014 syg umiddelbart inden afgang fra BKK, og det bestød, at [redacted] reelt ikke praktisk havde mulighed for at undgå forsinkelsen, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes faktisk var blevet truffet.

Som bilag S fremlægges en dom fra den engelske District Court i sagen mellem David Marchbank-Smith & others og Virgin Atlantic Limited af 14. januar 2015 i sag nr. 3QZ32861.

Pilotens sygdom i denne sag udgør altså en usædvanlig omstændighed som dette skal forstås under forordning 261/2004 artikel 5, stk. 3.

2.2 Minimering af forsinkelsen

Praksis synes i visse sager at lægge til grund, at der gælder en forpligtelse for luftfartsselskabet til at minimere følgerne af de usædvanlige omstændigheder, altså minimere forsinkelsen. Efter [redacted] opfattelse savner en sådan [forpligtelse] hjemmel i forordningen. Dette uddybes i dette afsnit.

2.2.1 Forordningen indeholder ingen forpligtelse til at minimere forsinkelse

Forordningens artikel 5, stk. 3 beskriver udtømmende, hvad der skal til, før luftfartsselskabet er fritaget fra at betale kompensation. Det følger af bestemmelsen, at luftfartsselskabet kan fritages, hvis:

1. Forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, og
2. de usædvanlige omstændigheder ikke kunne afværges, selvom luftfartsselskabet havde truffet alle rimelige forholdsregler.

Bestemmelsen omtaler altså ingen forpligtelse til at minimere en forsinkelse, som er opstået som følge af usædvanlige omstændigheder, som ikke med rimelighed kunne afværges.

EU-Domstolen

Generaladvokaten bemærkede i sagen Kramme v SAS (C-396/06), at det er de usædvanlige omstændigheder, og **ikke** aflysningen, som luftfartsselskabet skal træffe alle rimelige forholdsregler for at afværge:

24. I andet og tredje spørgsmål synes den forelæggende ret at have misfortolket betingelsen i artikel 5, stk. 3, hvorefter aflysningen skal skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet

25. For det første kræves det ikke, at luftfartsselskabet faktisk havde truffet alle rimelige forholdsregler, således som disse spørgsmål lader formode. Selskabet skal derimod godtgøre, at omstændighederne ikke kunne have været undgået, selv om de var blevet truffet.

26. For det andet giver spørgsmålene indtryk af, at det er aflysningen, som skal være uundgåelig. Det fremgår imidlertid klart af syntaksen i artikel 5, stk. 3, navnlig placeringen af det hen førende stedord »som, at ordene "ikke kunne have været undgået" skal læses sammen med "usædvanlige omstændigheder". I sprog, hvor verbet "kunne" (i leddet "ikke kunne have været") har en særlig flertalsform, står det i flertal (14). Hvor "undgået" bøjes, retter det sig efter "omstændigheder" og ikke "aflysning".

(...)

30. Jeg slutter derfor, at der i 14. betragtning til forordning nr. 261/2004 alene foretages en almindelig henvisning til ordningen i henhold til Montreal-konventionen, som sætter grænser for flyselskabers ansvar.

Ordlyden heraf støtter ikke den fortolkning af forordningens artikel 5, stk. 3, som den forelæggende ret og Kommissionen har lagt til grund. Under alle omstændigheder kan en betragtning ikke fra vige den faktiske formulering af en retsforordning.

EU-Domstolen forholdt sig endvidere til problematikken i Wallentin-Hermann-sagen (C-549/07) i præmis 41:

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.

Praksis fra EU-Domstolen antyder således, at luftfartsselskabet er forpligtet til at træffe alle forholdsregler for at undgå de usædvanlige omstændigheder. Flyselskabets bestræbelser for at minimere en forsinkelse indgår ikke som en del af vurderingen i henhold til artikel 5, stk. 3.

Østre Landsret

Det underbygges også af den som bilag J fremlagte afgørelse fra Østre Landsret i sagen B-2031 -13, at det ikke som sådan er en betingelse for undtagelse fra flugten til at betalt compensation, at flyselskabet har minimeret forsinkelsen mest muligt. I denne sag fandt landsretten, at aflysningen var en uundgåelig konsekvens af de usædvanlige omstændigheder. Derimod forholdt landsretten sig ikke til, om det pågældende flyselskabs

havde gjort nok for at få passagererne hurtigst muligt frem.

Formålet med kompensationsreglerne

I denne forbindelse skal der endvidere henvises til, at artikel 5, stk. 3, fastlægger en objektiviseret ret til kompensation i tilfælde af aflysning eller læn- gerevarende forsinkelser. Reglens formål er blandt andet at minimere antallet af tvister mellem passagerer og luftfartsselskaberne samt at skabe en klar retsstilling. Det er således imod formålet med reguleringen, hvis der indlægges en kvalitativ vurdering af, hvorvidt forsinkelsen minimeredes mest muligt.

Engelsk praksis

I engelsk praksis afviser domstolene helt, at der skulle gælde en forpligtelse til at minimere en forsinkelse, som er opstået som følge af usædvanlige omstændigheder, som ikke med rimelighed kunne have været afværget. I denne forbindelse henvises fx til sagen Liviu Catoui v British Airways afgjort af Guildford County Court (sagsnummer A30YP445), der er fremlagt som sagens bilag K). Sagen handlede om en forsinkelse på grund af sygdom hos flypersonalet, men spørgsmålet om at afværge minimering af forsinkelsen behandles:

15 The final point, therefore, for me to consider is the reasonable measures argument. As I have already stated, Article 5.3 provides that the airline does not have to pay compensation if it can prove that the cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measure had been taken. It is very clear from reading of the Article that the issue is whether or not reasonable measures could have been taken to avoid the extraordinary circumstances, not whether reasonable measures could have been taken to avoid cancellation. As I have already stated, there is a limit to what an employer can do to prevent the employee falling ill. There is no suggestion whatsoever that Captain Taylor's illness was in any way caused by British Airways. I therefore find that him falling ill could not have been avoided by British Airways even if all reasonable measures had been taken. [sagsøgte fremhævelser]

Den engelske domstol konkluderer således, at forordningen skal læses direkte efter ordlyden. Der gælder derfor ingen forpligtelse til at minimere forsinkelsen. Dette støttes også af den som bilag S fremlagte afgørelse.

Opsummering:

Ud fra denne gennemgang kan det altså konkluderes, at det ikke kan kræves, at passagerernes individuelle forsinkelser minimeres med alle luftfartsselskabets ressourcer. Artikel 5, stk. 3, fastlægger klart, at kompensationsretten bortfalder, når en forsinkelse - og dermed forsinkelse - skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke med rimelighed kunne afværges. Samtidig må

det naturligvis kunne kræves, at forsinkelsen/ aflysningen var en egentlig følge af de usædvanlige omstændigheder.

Der er dog ingen forpligtelse til at minimere forsinkelsen så meget som muligt. Hvis en forsinkelse i en konkret sag er meget lang, må det i stedet overvejes, om luftfartsselskabet har opfyldt sin pligt til at omlægge rejsen efter artikel 8 i forordningen. Passageren er således i dette tilfælde beskyttet af andre regler, men retten til kompensation efter forordningens artikel 7 er dog upåvirket heraf.

Hvis retten mener, at [REDACTED] ikke har begrænset forsinkelsen mest muligt, må dette forhold altså behandles efter de almindelige erstatningsregler, som blandt andet kræver, at [REDACTED] har handlet culpøst, samt at passageren påviser at have lidt et tab.

2.2.2 En eventuel pligt til at minimere må fortolkes indskrænkende

Såfremt retten måtte finde, at forordningen indeholder en pligt for luftfartsselskabet er til at minimere forsinkelsen, gøres det gældende, at en sådan forpligtelse skal fortolkes indskrænkende, idet en sådan pligt finder ikke støtte i forordningens ordlyd, jf. ovenfor.

Samtidig bør der tages hensyn til, at flyselskaberne i tilfælde af forsinkelser ofte står med rigtig mange passagerer, som skal ombookes til alle mulige steder. [REDACTED] sørger altid for sikre, at passagererne kommer frem til deres destination så hurtigt som det er praktisk muligt. □

Hvis dette kunne kræves af flyselskaberne, ville dette reelt betyde objektivt ansvar for flyselskaberne, hvilket jo ikke er formålet med reglerne.

2.2.3 [REDACTED] har minimeret forsinkelsen mest muligt

I det omfang retten finder, at der glæder en forpligtelse til minimere forsinkelsen så meget, som det med rimelighed kan kræves, gøres det gældende, at [REDACTED] har imødekommet denne forpligtelse.

[REDACTED] kan ikke forventes at have standby personale i BKK.

[REDACTED] har ikke en hel besætning på standby i Bangkok. [REDACTED] opererer mere end 70 destinationer, og det er ikke muligt at have piloter på standby hvert af disse steder. Som fremhævet i dommen i sagen Oosterman & AQR v British Airways (sagens bilag L), ville et krav om, at luftfartsselskaberne skulle have et helt crew på standby i samtlige lufthavne, betyde, at billetpriserne generelt blev fordoblet. Dette er selv sagt ikke ønskværdigt; hverken for passageren eller for luftfartsselskabet.

Der henvises samtidig til Østre Landsrets dom af 6. februar 2015 i sagen B-

2031- 13 afsagt af 6. afdeling (fremlagt som sagens bilag J). Landsretten konkluderede i denne sag, at et flyselskab ikke er forpligtet til at have fly på standby på udebaserne. Tilsvarende må gælde besætningsmedlemmer på udebaser. Det kan altså ikke med rimelighed kræves, at [REDACTED] har standby personale på alle sine udestationer. Dette er også helt i overensstemmelse med de faktiske forhold i branchen.

[REDACTED] sikrede, at passageren kom hurtigst muligt frem

Der var 223 passagerer ombord på det forsinkede fly, hvoraf 68 havde videre flyforbindelser fra HEL. Flyvninger mellem BKK og Europa har generelt høj belægningsprocent, og det var derfor en umulig opgave at booke alle passagerne med så kort varsel. Derfor var den hurtigste og eneste reelle løsning hurtigst muligt at finde og indsætte reservepilot på [REDACTED]

[REDACTED] gjorde således, hvad man kunne for at få en reservepilot til [REDACTED] hurtigst muligt, og for at sikre den mindst mulige forsinkelse foretog man endda personalemæssige omrokeringer af en pilot, som var ankommet til BKK samme morgen.

Da den syge kaptajn blev meldt klar til at operere flyet af det eksterne lægeteam, igangsatte [REDACTED] hurtigst muligt de nødvendige og lovpligtige sikkerhedsprocedurer og sikrede, at flyet kom af sted til HEL hurtigst muligt, og det lykkedes altså at holde forsinkelsen nede på lidt mere end 4 timer.

Da passageren kom til HEL, afgang der ikke flere direkte fly til CPH, og [REDACTED] måtte derfor indlogere passageren på et hotel i HEL. Efter passageren havde fået en god nats søvn, sikrede [REDACTED] at passageren kom med et af de første fly til CPH om morgenen den 5. februar 2014.

Passageren kunne allertidligst være kommet frem en times tid tidligere - eventuelt via Turku eller Stockholm. Dette er naturligvis forudsat af, at der rent faktisk var plads på et af disse fly. Henset til den gene og det tidstab, som ville betyde for passagererne fx at skulle mellemlande en ekstra gang mellem HEL og CPH, må det dog lægges til grund, at [REDACTED] tilbød dem den bedste løsning. Forsinkelsen ville alt andet lige kun kunne begrænses med ca. en time.

[REDACTED] har altså gjort alt, hvad man med al rimelighed kunne forvente for at minimere forsinkelsen mest muligt

Opsummerende udgjorde sygdommen altså en usædvanlig omstændighed i henhold til forordning 261/2004 artikel 5, stk. 3, som ikke kunne have været undgået, til trods for at alle forholdsregler, som med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. I det omfang der gælder en forpligtelse til at minimere forsinkelsen mest muligt, har [REDACTED] også imødekommet denne.

er således ikke forpligtet til at udbetale erstatning til passageren.

2.3 Dette støttes af national og udenlandsk administrativ praksis samt af udenlandsk retspraksis

Denne konklusion støttes også af praksis fra såvel Trafikstyrelsen, hvor spørgsmålet om sygdom har flere gange været behandlet, samt af udenlandsk administrativ praksis og retspraksis. Alle steder er det fastslået, at sygdom opstået undervejs på en rundflyvning udgør en usædvanlig omstændighed — især når den indtræffer lige inden flyvningen. Der henvises i denne forbindelse til:

2.3.1 Administrativ praksis

Der henvises til Trafikstyrelsens afgørelse i sagen TS304000-02292 (bilag B) samt til fem afgørelser fra det finske forbrugerankenævn (benævnt KRIL), som vedrører denne konkrete flyvning.

Processproget i disse sager er finsk, og der fremlægges derfor en uautoriseret oversættelse som bilag T.

2.6.2 Udenlandsk retspraksis

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. Der henvises især til:

- Liviu Catoiu v British Airways afgjort af Guildford County Court (sagsnummer A30YP445) (bilag K)
- Oosterman & AOR v British Airways afgjort af Uxbridge County Court (bilag L)
- David Marchbank- Smithy & others v. Virgin Atlantic Limited afsagt den 14. januar 2015 af County Court at Manchester i sag nr. 3QZ32861 (bilag S)

..."

Parterne har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med de afsluttende processkrifter.

Retten's begrundelse og afgørelse.

Der er i det foreliggende tilfælde enighed om, at flyafgangen med planlagt afgang den 4. februar 2014 fra Bangkok til Helsinki og med videre rejse fra Helsinki til København, Kastrup (afgangen), var forsinket i alt ca. 14 timer.

Udgangspunktet efter forordning 261/2004, artikel 7, stk. 1, litra c, er herefter

Der, som 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. Efter indholdet af EU-Domstolens dom af 17. september 2015 (C-257/14) er heller ikke pludseligt opståede (tekniske) begivenheder omfattet af begrebet "usædvanlige omstændigheder".

Det er ubetænkeligt at lægge til grund i sagen, at piloten på [redacted] på baggrund af indstillingen fra flyselskabets lægeberedskab rent faktisk meldte sig syg den 4. februar 2014 ca. 2 timer få ordinær afgang for [redacted], om end der ikke i sagens bilag er redegjort nærmere for sygdommen, med undtagelse af, at der skulle være tale om et maveonde, ligesom der ej heller er redegjort for, hvor lang tid der gik, fra piloten oplevede de første symptomer og til ham sygemeldte sig.

Det kan ikke generelt afvises, at sygdomstilfælde hos 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 sædvanlig 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 medarbejderes sygdom. Undlader et flyselskab - som i dette tilfælde - helt at oprette et beredskab til imødegåelse af forsinkelser som følge af sygemeldinger, vil der være skærpede krav til flyseskabets bevisbyrde for, at sygdomstilfældet rent faktisk var en usædvanlig omstændighed og dernæst - såfremt denne betingelse måtte anses for opfyldt - at selskabet har truffet alle de foranstaltninger, som med rimelighed kunne træffes.

Retten finder, at sagsøgte i denne sag ikke har løftet den skærpede bevisbyrde for, at pilotens sygemelding i den konkrete situation er en usædvanlig omstændighed i forordningens forstand.

Betingelsen for at afslå betaling af kompensation under henvisning til for-

ordningens 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 1.500 kr. med tillæg af moms dækker udgiften til advokatbistand, jf. herved retsplejelovens § 408, stk. 2.

Thi kendes for ret:

██████████, skal inden 14 dage betale 4.465,92 kr. til Tina Larsen med tillæg af procesrente fra den 22. marts 2014 til betaling sker. ██████████ skal endvidere betale sagens omkostninger til ██████████ med 2.575 kr.

Stine Fink Hansen