

DOM

Afsagt den 15. januar 2014 i sag nr. BS 25A-935/2013:

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

og

[Redacted]
[Redacted]
[Redacted]

mod

[Redacted]
[Redacted]

Sagens baggrund og parternes påstande

Denne sag vedrører spørgsmålet om, hvorvidt sagsøgte [Redacted] er pligtig at yde sagsøgerne [Redacted] kompensations i henhold til EU-forordning 261/2004 som følge af en flyforsinkelse opstået som følge af en forsinkelse på en anden flyafgang.

Sagsøgerne har nedlagt sålydende påstande:

Sagsøgte skal tilpligtes at betale sagsøger [Redacted] modværdien i danske kroner af 400,00 Euro med tillæg af procesrente fra den 28. februar 2013.

Sagsøgte skal tilpligtes at betale sagsøger [Redacted] modværdien i danske kroner af 400,00 Euro med tillæg af procesrente fra den 28. februar 2013.

Sagsøgte har nedlagt sålydende påstand:

Frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et mindre beløb.

Sagsfremstilling

Sagsøgerne har købt en flyrejse hos sagsøgte med planmæssig afgang fra Tenerife den 22. januar 2012 kl. 15:40 og planmæssig ankomst til Billund samme dag kl. 22:10.

Som følge af en forsinkelse hos sagsøgte afgik sagsøgernes fly imidlertid først fra Tenerife den 22. januar 2012 kl. 19:30 med ankomst til Billund den 23. januar 2012. Parterne er uenige om forsinkelsens længde, men er enige om, at forsinkelsen varede over tre timer.

Sagsøgte har anført, at forsinkelsen skyldtes en voldsom snestorm i Mellem-

europa den 21. januar 2012, som bevirkede, at flyet, hvis besætning den 22. januar 2012 skulle flyve fra Billund til Tenerife samt flyve sagsøgernes fly fra Tenerife tilbage til Billund, blev forsinket i afgang fra Billund. Besætningen var den 21. januar 2012 på en flyvning fra Billund til Innsbruck, men måtte som følge af snestormen omdirigeres til Munchen, hvor flyet måtte afvente transport af de oprindeligt fra Innsbruck afrejsende passagerer. Transporten af de afrejsende passagerer foregik i busser. Flyet måtte vente på passagerne i lufthavnen i Munchen i 8 timer og 29 minutter forinden afgang og ankom til Billund den 21. december 2012 kl. 23:19 i stedet for det planlagte ankomsttidspunkt kl. 15:30.

Udskrift over sagsøgtes statistik over forsinkelser er fremlagt som sagens bilag A. Det fremgår heraf, at der hos sagsøgte i 2012 har været tre forsinkelser af en varighed på over tre timer.

Af uddrag af sagsøgtes manual vedrørende lufthavnen i Innsbruck, sagens bilag G, fremgår blandt andet, at den minimumsigtbarheden for landing er 3.000 meter.

Af METAR af 21. januar 2012, sagens bilag H, vedrørende vejrforholdene i lufthavnen i Innsbruck fremgår, at sigtbarheden var under de krævede 3.000 meter i tidsrummet fra kl. 09:00 til 15:20, trods en varsling for dagen med en generel sigtbarhed på 8.000 meter. Af varsling for den 20. januar 2012 fremgår endvidere, at sigtbarheden ikke forventedes under 3.000 meter.

Sagsøgte har gjort gældende, at forsinkelsen den 21. januar 2012 bevirkede, at besætningen skulle nedhvile længere end oprindeligt planlagt, hvorfor det ikke var muligt at samle en besætning til afgang fra Billund til Tenerife og retur den 22. januar 2012 kl. 09:50 som oprindeligt planlagt, men først kl. 14:34.

Ved e-mail af 24. januar 2012 krævede sagsøgerne compensation af sagsøgte. Sagsøgte afviste kravet ved skrivelse fremlagt som sagens bilag 1. Af skrivelse fremgår blandt andet:

" ...

Grunden til forsinkelsen på [redacted] skyldtes at vi dagen inden, fik meget lange forsinkelser som skyldtes vejrforholdene i mellem Europa.

Dette indebærer at vores besætninger, på grund af reglerne for tjenestetid, skulle nedhvile, inden det var muligt at samle en ny besætning til [redacted]. Den besætning der var først nedhvilet, blev kaldt til flyvningen, for at minimere forsinkelsen.

Der var således tale om en pludseligt opstået situation, som [redacted] som led i den sædvanlige planlægning af vores flytrafik, hverken havde eller kunne have forudset eller undgået og som således skyldtes begivenheder, der ikke er et led i [redacted] sædvanlige aktivitetsudøvelse og således uden for [redacted] faktiske kontrol.

...

Efter, at den uforudsete hændelse var opstået gjorde [redacted] hvad der i den givne situation

med rimelighed stod i vores magt for at undgå forsinkelsen.

..."

Sagsøgerne indgav den 30. januar 2012 klage til Trafikstyrelsen, som videre- sendte klagen til de spanske luftfartsmyndigheder, sagens bilag 2 og 3.

De spanske luftfartsmyndigheder, AESA, traf den 12. juni 2012 afgørelse om, at sagsøgerne var berettiget til kompensation fra sagsøgte, sagens bilag 4. Af afgørelsen fremgår blandt andet:

"...

In this case, AESA considers that the reason of delay given by the company would not constitute extraordinary circumstances pursuant to Regulation (EC) No 261/2004

..."

Sagsøgte afviste den 2. juli 2012 at efterkomme afgørelsen, sagens bilag 5.

Parterne er enige om, at en eventuel kompensation som følge af forsinkelsen kan opgøres til 400,00 Euro pr. person.

Stævning er modtaget den 28. februar 2013. Sagen er forinden hovedfor- handlingen udtaget af småsagsprocessen og overgået til almindelig civil be- handling.

Sagsøgerne er ikke momsregistrerede. Sagsøgte er momsregistreret.

Forklaringer

██████████ har i det væsentligste forklaret, at han siden 1991 har været direktør i Dansk, som som laver skirejser til Alperne. Dansk har ca. 30-35 flyvninger til Innsbruck om året. Innsbruck lufthavn er særlig travl om lørdagen, hvor der er helt booket fra morgen til aften. Sagsøgte skulle den 21. januar 2012 flyve blandt andre Danskis 148 gæster fra Innsbruck til Danmark. Han var selv involveret i planlægningen af afgang. Ved planlægningen talte han som vanligt med sagsøgte for at høre, om det kunne lade sig gøre at komme frem, og der sås ikke at være nogle hindringer for denne flyvning. De har altid planlagt en hovedlufthavn samt en reservelufthavn, såfremt vejret er dårligt. Sagsøgtes fly afgik som planlagt fra Billund, men måtte lige inden landing i Innsbruck i stedet gå til Munchen som følge af vejret. Der havde ikke været nogle indikationer af udviklingen i vejsituationen før kort forinden det planlagte landingstidspunkt. Havde de kendt vejsituationen tidligere, eller havde de kunnet forudse de vejmæssige problemer, ville de have kørt gæsterne direkte til lufthavnen i Munchen for at mindske forsinkelsen. Det var ikke kun sagsøgte, men også eksempelvis SAS, som ikke kunne flyve. Ingen kunne lande i Innsbruck, og der var ingen, der fik lov at lette i en periode på ca. fem timer. Han har fået disse oplysninger af sagsøgte, da Dansk ikke er i nærmere kontakt med de lokale lufthavne. Da flyet måtte

omdirigeres, var Danskis gæster allerede checket ind i lufthavnen i Innsbruck. Dansk stod nu en situation, hvor de afrejsende gæster var i Innsbruck og de ankommende gæster var i Munchen. Han har kun oplevet en sådan situation to gange siden 1990. Normalt bliver de ankommende gæster afhentet af de busser, som har sat de afrejsende gæster af i lufthavnen. Der holdt derfor busser klar ved lufthavnen i Innsbruck. Dansk gik straks i gang med at få de afrejsende gæster med busserne til lufthavnen i Munchen, men det tager tid at få gæsterne ud af en lufthavn, når de først er checket ind. Turen fra Innsbruck til Munchen er ca. 150 km lang og tager ca. to timer med bus. Snestormen bevirkede dog, at transporten fra Innsbruck til Munchen denne dag tog over fem timer. Alt stod stille, selvom de benyttede motorvejen. Flyet afgik fra Munchen til Billund kl. ca. 21:30 og må være landet i Billund omkring kl. 23:15. Der var ikke noget, sagsøgte kunne have gjort for at afværge forsinkelsen, og han er glad for, at sagsøgte valgte at vente på gæsterne i Munchen. Gæsterne skulle ellers have sovet i lufthavnen.

[REDACTED] har i det væsentligste forklaret, at han er ansat som flight operations assistent og har til opgave at holde styr på fly og besætning. Han har arbejdet med området i ca. 10 år, herunder de seneste to år hos sagsøgte selskab. Den 21. januar 2012 havde han vagten fra kl. 08:00 til kl. 20:00, hvorefter hans kollega Preben Lisby overtog. En flyvning fra Billund til Innsbruck gik ikke som planlagt, da der under flyvningen mod Innsbruck opstod dårligere vejr end forventet. Piloten måtte vente som følge af vejret og kunne ikke lande. Da det ikke klarede op, landede de i stedet flyet i Munchen. Lufthavnen i Innsbruck meldte, at alle fly gik til Munchen og at lufthavnen i Innsbruck ville blive lukket. De havde ikke på forhånd kendskab til det dårlige vejr. Forinden flyvningen til Innsbruck gik de modtagne meldinger på, at vejret var halvdårligt, men at det ville klare op. Vejrudsigterne plejer som oftest at være korrekte. Flyvningen fra Billund til Innsbruck havde afgang fra Billund kl. 10:50 og ankomst kl. ca. 13:00. De var i kontakt med Dansk og drøftede sammen mulighederne. Det blev aftalt, at de skulle flytte de afrejsende passagerer fra Munchen til Innsbruck, og at de ombordværende passagerer skulle køres til deres destinationer. Flyet ventede på passagererne i Munchen i ca. 8 timer og 39 minutter. Det tog måske fire - fem timer at få flyttet passagererne imellem Innsbruck og Munchen. Flyet skulle have været tilbage i Billund ca. kl. 15:50. Det udviklede sig hele tiden med forsinkelsen. Det var først sidst på eftermiddagen eller tidligt om aftenen, de kunne se, hvor stor forsinkelsen ville blive. Han har ikke tidligere oplevet en sådan situation, og det er sjældent, at fly må omdirigeres på grund af vejret. Forsinkelsen i Innsbruck påvirkede også flyvningen til Tenerife den 22. januar 2012, da besætningen skulle flyve begge ture og således ikke kunne overholde deres EU-hviletidsregler. Besætningen fra Innsbruck-flyvningen skulle hvile i 14 timer, før de igen måtte arbejde og kunne derfor ikke deltage i Tenerife-flyvningen. De måtte således finde en anden besætning til Tenerife-flyvningen. Sagsøgte havde en kaptajn og en kabinechef på standby og betalte to stewardesser, som ellers skulle have haft fri. Uanset dette kom flyet til Tenerife ikke afsted rettidigt, da de to stewardesser også skulle hvile

sig efter hjemkomst fra en flyvning fra Greboble og først kunne flyve, da hviletiden var overholdt. Han ringede straks til stewardesserne, så snart de var landet fra Grenoble for at høre, om de ville hjælpe med flyvningen. Han har ringet til samtlige ansatte hos sagsøgte for at få løst situationen med flyvningen til og fra Tenerife. Ved at kalde den anden besætning ind, lykkedes det at få flyet afsted mod Tenerife 24 minutter tidligere, end hvis man skulle have afventet, at besætningen fra Innsbruck overholdt deres hviletid. Han har ikke ringet til sagsøgtes afdeling i København. Det følger af regulativerne, at en flybesætning højst må arbejde 13-14 timer hver dag. Tenerife-flyvningen varer i sig selv den maksimale arbejdstid, og da det tæller som arbejdstid at foretage transport fra København til Billund, ville det ikke være muligt at løse problemet ved at tage en besætning ind fra andre steder end Billund. Turen fra København til Billund tager ca. tre timer. Havde han skulle bestille en besætning fra andre steder end Billund, ville han skulle have iværksat bestilling af mandskabet, så det var i Billund den 21. januar 2012, altså det tidspunkt hvor Innsbruck-flyet stod på jorden i Munchen. Da de var i Munchen, var det umuligt at forudse, hvor lang forsinkelsen ville blive. Havde de kunnet flyve fra Munchen indenfor 5 1/2 time ville det stadig kunne have ladet sig gøre at foretage flyvningen til Tenerife. Sagsøgte havde indlagt en rimelig margin for forsinkelse på tidligere flyvninger. Han har ikke forsøgt at skaffe vikarer eller personale fra andre flyselskaber, da dette ikke er tilladt. Også en sådan indhentelse af andet personale ville skulle have været varslet meget tidligt af hensyn til overholdelse af hviletiderne ved flyvningen til Tenerife. Det er ikke muligt at leje fly i Billund. Hvis sagsøgte havde lejet et andet fly til Tenerife-flyvningen, ville dette fly også skulle have personale, hvilket tidsmæssigt ikke kunne lade sig gøre. Desuden ville det være vanskeligt at finde et andet fly, idet det andet flyselskab skulle have fundet besætning, som skulle kunne undværes i to dage for at overholde hviletiden og så have en hviledag derefter. Der skulle altså findes et andet flyselskab som kunne stille nyt fly og besætning til rådighed i tre dage. Han har aldrig tidligere været ude for en otte timers forsinkelse, men en forsinkelse af en sådan varighed vil formentlig altid bevirke forsinkelse den efterfølgende dag. Han husker ikke, hvorvidt han ringede til Tenerife for at undersøge, om der var et disponibelt fly, men han har ringet til Billund herom. Det er hans opfattelse, at det var hurtigere for sagsøgte at afvente eget personale blev klart, end at indhente hjælp fra andre flyselskaber. Så vidt han ved, står der ikke fast fly på Tenerife. Sagsøgte bad piloten flyve hurtigst muligt til Tenerife, uanset brændstofomkostninger, for så vidt muligt at mindske forsinkelsen. De bad ligeledes handlingen i lufthavnen om at give flyet prioritet. Så vidt han husker, endte Tenerife-flyvningen med at være 50 minutter tidligere hjemme, end de ville have været, såfremt flyvningen var foregået normalt.

[REDACTED] har i det væsentlige forklaret, at han er operationsassistent i trafikcentralen. Han har været ansat hos sagsøgte selskab siden februar 2009, men har arbejdet indenfor området siden 1984. Han var på vagt den 21. januar 2012 fra kl. 20:00 til næste morgen kl. 08:30. Sagsøgte havde den

22. januar 2012 en afgang til Tenerife, som ikke kom afsted til tiden, da der manglende besætning. Den besætning, som skulle have foretaget flyvningen, var blevet forsinket den 21. januar 2012. Han overtog varetagelsen af situationen fra sin kollega [redacted] og fulgte den plan, som allerede var blevet lagt. De fik et fly hjem fra Grenoble, som ville være hurtigere nedhivlet end den oprindelige planlagte besætning. Besætningen blev spurgt om de ville hjælpe, straks de kom hjem fra Grenoble-flyvningen. Normalt er der nok personale hos sagsøgte til at absorbere forsinkelser, men dette var et ekstremt tilfælde. Alt hvad der kunne gå galt, var gået galt. Situationen omkring Innsbruck-flyvningen havde hele tiden udviklet sig i strid med meldinger fra meteorologer. Da han mødte ind til aftenen, havde han ikke mulighed for at spørge besætningen fra Grenoble. Han ved, at hans kollega har ringet til personale, som eksempelvis havde fri, for at løse situationen. Han har ikke forsøgt at ringe til andre flyselskaber for at få hjælp til at håndtere opgaven, idet man skal være uddannet hos sagsøgte for at flyve med sagsøgtes fly. Dette lovkrav skyldes, at alle fly er forskelligt indrettet, og at der følges forskellige procedurer ombord, eksempelvis vedrørende nødudstyr. Sagsøgte har ikke forsøgt at leje et erstatningsfly til Tenerife, da dette ville forudsætte, at der stod et fly ledigt i Billund, idet Tenerife-flyvningen er så lang, at det ikke ville kunne finde sted uden overtrædelse af hviletidsreglerne. Det samme problem ville opstå, hvis man lejede et fly på Tenerife, og det ville ikke have begrænset forsinkelsen for passagerne, om man havde forsøgt, da man ikke ville kunne nå at leje det. Det er ham bekendt ikke muligt at leje fly på Tenerife. Han har uhyre sjældent været ude for en forsinkelse gav en sådan følgeforsinkelse.

[redacted] har i det væsentligste forklaret, at han er flyvechef hos sagsøgte selskab og som sådan ansvarlig for besætningen. Han har været ansat hos sagsøgte siden april 2007. Den 21. januar 2012 måtte de omdirigere et fly fra Innsbruck til Munchen som følge af usædvanlige vejrforhold. De havde forventet, at flyet kunne lande i Innsbruck, men vejret viste sig at være meget dårligere end angivet i vejrudsigten. Piloter får normalt besked om lukningen fra kontroltårnet. I den meteorologiske meddelelse, METAR, sagens bilag H, er angivet en beskrivelse af vejr-situationen i lufthavnen i Innsbruck. Under "large" er angivet en forudsigelse udstedt kl. 07:00 lokal tid, som er gældende i 24 timer. Forudsigelsen siger, at vinden i hele perioden er to knob, at sigtbarheden er høj, og at der kun er få skyer. Landingen i Innsbruck skulle ske kl. 12:50. Under METAR ses, at sigtbarheden alene er på 1.500 meter. For at lande i Innsbruck, skal sigtbarheden være på 3.000 meter. Den krævede sigtbarhed fastsættes af lufthavnen ud fra terrænforholdene. Sigtheden blev på 1.500 meter i et stykke tid og kom først kl. 14:20 op på 4.000 meter. Der var ikke noget usædvanligt i vejrudsigten, som kunne give piloterne anledning til tro, at det ikke skulle være muligt at lande. Den smule nedbør, der kunne komme, skulle højst være en time. De havde for at undgå problemer medtaget ekstra brændstof på flyvningen. Det er ikke ofte, de er ude for ikke at kunne lande i Innsbruck på grund af vejret. Bilag J er en vejruddsig. Det var forudset, at vejret ville blive bedre end ven-

tet, og der kom en rettelse - et ammdement. Der er ikke noget i dette, som tilsiger, at de ikke skulle kunne lande dagen efter. Der var ikke noget at være bekymret over ud fra vejrudsigten, men de tog alligevel ekstra brændstof med for det tilfælde, at vejret skulle ændre sig. Den lave sigtbarhed varede helt fra kl. 08:20 frem til kl. 09:50 og så igen frem til kl. 13:50. Det er meget udsædvanligt, at vejrudsigterne ikke stemmer, og de har ikke tidligere måtte omdirigere på grund af vejret. Havde man kunnet forudse vejr-situationen forinden afgang fra Billund, ville man normalt have arrangeret at lande i en alternativ lufthavn. Han er bekendt med, at forsinkelsen på Innsbruck-flyvningen bevirkede, at man ikke kunne flyve rettidigt til Tenerife dagen efter. Normalt vil man ved forsinkelse på en flyvning søge at flytte rundt på fly, således at forsinkelserne bliver mindre, ligesom man vil forsøge at hente ekstra fly og personale ind. På sagsøgte fly er der fem besætningsmedlemmer, to piloter og mindst tre i kabinen. Det er ikke muligt at hente personale ind fra andre selskaber, da personalet ifølge EU-lovgivning vil skulle gennemgå et kursus hos sagsøgte.

Parternes synspunkter

Sagsøgerne har til støtte for deres påstande gjort gældende, at hovedstolen skyldes, at det fly, som sagsøgerne havde bestilt plads på, ved ankomsten til bestemmelsesstedet, Billund lufthavn, var forsinket i mere end 4½ time i forhold til den planmæssige ankomsttid, at vejrforholdene i Centraleuropa dagen forinden ikke kan anses for en sådan usædvanlig omstændighed, at den i henhold til Europa-parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 art. 5, stk. 3 kan fritage sagsøgte for at betale kompensation i henhold til Forordningens art. 7, stk. 1, litra b, at sagsøgte ikke har løftet sin bevisbyrde for, at alle forholdsregler, som med rimelighed kunne være truffet for at undgå forsinkelsen eller dens virkninger, er blevet truffet, jf. Forordningens art. 5, stk. 3, at det ikke kan anses som en force majeure situation, at lufthavnen i Innsbruck, et kendt vintersportssted, må lukke en dag i januar på grund af snevejr, at det omhyggelige luftfartsselskab ville have indrettet sin planlægning af flyafgange m.v. under hensyn til denne risiko for, at lufthavnen kunne blive nødt til at lukke for flytrafik pga. sne, at sagsøgte ikke har henvendt sig til andre flyselskaber for at låne eller chartre deres fly, at dette ville have været mere rigtigt og hensynsfuldt overfor passagererne, at sagsøgte ikke har gjort forsøg på at finde personale til at erstatte sagsøgte ikke-nedhvilede personale, og at usædvanlige vejrforhold i Innsbruck den 21. januar 2012 ikke kan medføre, at sagsøgte frifindes.

Sagsøgte har til støtte for sin påstand gjort gældende, at sagsøgernes fly var forsinket i 3 timer og 54 minutter og ikke 4 timer og 30 minutter, at det fremgår af pkt. 14 i Forordningens præambel, at "usædvanlige vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning", udgør en usædvanlig omstændighed, der fritager et flyselskab for pligten til at betale kompensation til forsinkede passagerer, jf. Forordningens art. 5, stk. 3,

at det derfor er irrelevant om det pågældende vejrforhold, som umuliggjorde landing, statistisk set var usædvanlige for det pågældende område, at vejrforholdene på tidspunktet, hvor [redacted] fly fra Billund planmæssigt skulle have landet, var usædvanligt dårlige, hvilket umuliggjorde anflyvning og landing, at Innsbruck lufthavn er en international lufthavn med omfattende lufttrafik, særligt i vinterhalvåret, og er således udstyret og tilpasset til at håndtere selv omfattende flytrafik under dårlige vejrforhold, herunder nedsat sigtbarhed og større mængder af sne, at de dårlige vejrforhold var uforudsete i de udsendte vejrudsigter for lufthavnen, at [redacted] aldrig før eller siden afgang den 21. januar 2012 har været udsat for ikke at kunne lande i Innsbruck lufthavn på grund af dårlige vejrforhold, at der var kausal forbindelse mellem snestormen den 21. januar 2012 og forsinkelsen af sagsøgernes fly den 22. januar 2012, at [redacted] havde ingen anden mulighed end at om dirigere flyet til München, da det undervejs stod klart, at vejrforholdene i Innsbruck lufthavn var langt værre end forudset, at [redacted] i den givne situation ikke var klar over, hvordan vejr situationen i Innsbruck lufthavn ville udvikle sig, at busturen fra Innsbruck til München normalt kun tager 2 timer men den pågældende dag tog ca. 5 timer på grund af hovedsageligt de dårlige vejrforhold i området, at [redacted] traf alle forholdsregler, der med rimelighed kunne forventes, jf. Forordningens art. 5, stk. 3, at [redacted] forsøgte at samle en fuldt udhvilet besætning til sagsøgernes flyafgang så hurtigt som muligt, at [redacted] instruerede sine piloter i at flyve så hurtigt som muligt trods øget brændstofforbrug, at [redacted] anmodede sin handling agent i Tenerife lufthavn om at sikre, at sagsøgernes fly kunne afgang så hurtigt som muligt, at [redacted] har indlagt en rimelig margen til at absorbere forsinkelser i sin planlægning, herunder i planlægningen af sine besætnings arbejdstid, således at selv ganske lange forsinkelser normalt ikke forårsager følgeforsinkelser, at det ville have været umuligt at indchartre et reservefly lørdag den 21. januar 2012, da lørdag er den mest travle dag inden for kommerciel luftfart og flyvning til og fra Innsbruck kræver specialuddannet besætning på flyet, at [redacted] ikke forsøgte at indchartre erstatningsfly til at flyve sagsøgernes flyafgang, da denne proces ville tage længere tid end at vente på "nedhviling" af eget personale, og at [redacted] ikke forsøgte at indkalde erstatningsbesætninger til [redacted] egne fly fra andre flyselskaber, jobcentre, fagforeninger mv., da cockpit- og kabinepersonale i medfør af gældende lovgivning på området skal være uddannet af [redacted] før de må gøre tjeneste om bord på [redacted]

Retten's begrundelse og afgørelse

Retten har efter bevisførelsen lagt til grund, at sagsøgernes flyafgang blev forsinket som følge af den personalemangel, som opstod som følge af en forsinkelse på en rejse dagen før til Innsbruck.

Udgangspunktet efter EU-forordning 261/2004, artikel 7, stk. 1, litra b, er, at sagsøgerne hver har ret til en kompensation på 400 EUR, medmindre

sagsøgte 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. forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3.

Sagsøgte er med EU-domstolens fortolkning af EU-forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3, pålagt et strengt presumptionsansvar. Sådan som sagen er forelagt, finder retten ikke, at sagsøgte konkret har godtgjort, at der forelå usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand ved sagsøgernes flyvning, selvom det måtte lægges til grund, at der måtte have været usædvanlige omstændigheder som følge af vejret ved flyvningen til Innsbruck. Retten finder det efter forklaringerne fra sagsøgtes ansatte, [REDACTED] endvidere ikke godtgjort, at sagsøgte har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes for at undgå forsinkelsen. Retten har herved blandt andet lagt vægt på, sagsøgte i sin tilrettelæggelse og personalplanlægning har mulighed for at råde over en vis tidsmargin, som kan medvirke forsinkelse som den indtrufne.

Sagsøgernes påstand tages således til følge.

Henset til sagens udfald, omfang, forløb og karakter skal sagsøgte betale sagens omkostninger, som fastsættes således, at sagsøgte til hver af sagsøgerne skal betale et beløb på 250,00 kr. til dækning af udgift til retsafgift samt et beløb på 10.000 kr. med tillæg af moms, i alt 12.500,00 kr. til dækning af advokatbistand.

Thi kendes for ret:

Sagsøgte [REDACTED] skal inden 14 dage til sagsøger [REDACTED] dersen betale modværdien i danske kroner af 400,00 Euro med tillæg af procesrente fra den 28. februar 2013.

Sagsøgte [REDACTED] skal inden 14 dage til sagsøger [REDACTED] [REDACTED] betale modværdien i danske kroner af 400,00 Euro med tillæg af procesrente fra den 28. februar 2013.

Sagsøgte [REDACTED] skal inden 14 dage til sagsøger [REDACTED] betale sagens omkostninger med 12.750,00 kr.

Sagsøgte [REDACTED] skal inden 14 dage til sagsøger [REDACTED] [REDACTED] betale sagens omkostninger med 12.750,00 kr.

Lise Troelsen
Dommerfuldmægtig.