



RETTEEN I KOLDING DOM

afsagt den 23. oktober 2025

Sag BS-41437/2024-KOL

Fuga Mora ApS
(Rescue Money ApS)

mod

Airseven A/S
(advokat Henning Romme-Mølby)

og

Sag BS-41438/2024-KOL

Fuga Mora ApS
(Rescue Money ApS)

mod

Airseven A/S
(advokat Henning Romme-Mølby)

og

Sag BS-41830/2024-KOL

Fuga Mora ApS
(Rescue Money ApS)

mod

Airseven A/S
(advokat Henning Romme-Mølby)

og

Sag BS-41831/2024-KOL

Fuga Mora ApS
(Rescue Money ApS)

mod

Airseven A/S
(advokat Henning Romme-Mølby)

og

Sag BS-41832/2024-KOL

Fuga Mora ApS
(Rescue Money ApS)

mod

Airseven A/S
(advokat Henning Romme-Mølby)

og

Sag BS-44597/2024-KOL

Fuga Mora ApS
(Rescue Money ApS)

mod

Airseven A/S
(advokat Henning Romme-Mølby)

og

Sag BS-47724/2024-KOL

Fuga Mora ApS
(Rescue Money ApS)

mod

Airseven A/S
(advokat Henning Romme-Mølby)

Denne afgørelse er truffet af Dommer.

Sagens baggrund og parternes påstande

Retten har modtaget sagen BS-41437/2024 den 25. august 2024

Retten har modtaget sagen BS-41438/2024 den 25. august 2024

Retten har modtaget sagen BS-41830/2024 den 27. august 2024

Retten har modtaget sagen BS-41831/2024 den 27. august 2024

Retten har modtaget sagen BS-41832/2024 den 27. august 2024

Retten har modtaget sagen BS-44597/2024 den 11. september 2024

Retten har modtaget sagen BS-47724/2024 den 29. september 2024.

Sagerne vedrører kompensation efter EU-Forordning nr. 261/2004 på baggrund af en forsinket flyvning til Billund.

I sag BS-41437/2024-KOL har Fuga Mora ApS nedlagt påstand om, at Airseven A/S skal betale 11.940,48 kr. med procesrente fra den 25. august 2024, samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.700 kr. i andre udenretlige omkostninger.

I sag BS-41438/2024-KOL har Fuga Mora ApS nedlagt påstand om, at Airseven A/S skal betale 5.970,24 kr. med procesrente fra den 25. august 2024 af 5.970,24 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i andre uden-retlige omkostninger.

I sag BS-41830/2024-KOL har Fuga Mora Aps nedlagt påstand om, at Airseven A/S skal betale 5.969,52 kr. med procesrente fra den 28. august 2024 af 5.969,52 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i andre uden-retlige omkostninger.

I sag BS-41831/2024-KOL har Fuga Mora Aps nedlagt påstand om, at Airseven A/S skal betale 11.939,04 kr. med procesrente fra den 28. august 2024 af 11.939,04 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.700 kr. i an-dre udenretlige omkostninger.

I sag BS-41832/2024-KOL har Fuga Mora Aps nedlagt påstand om, at Airseven A/S skal betale 5.969,52 kr. med procesrente fra den 28. august 2024 af 5.969,52 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i andre uden-retlige omkostninger.

I sag BS-44597/2024-KOL har Fuga Mora Aps nedlagt påstand om, at Airseven A/S skal betale 8.953,92 kr. med procesrente fra den 12. september 2024 af 8.953,92 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i an-dre udenretlige omkostninger.

I sag BS-47724/2024-KOL har Fuga Mora Aps nedlagt påstand om, at Airseven A/S skal betale 5.970,16 kr. med procesrente fra den 29. september 2024 af 5.970,16 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i an-dre udenretlige omkostninger.

Airseven A/S har i sagerne nedlagt påstand om frifindelse.

Retten har behandlet sagen i den forenkledede proces efter reglerne i retspleje-lovens kapitel 39.

Oplysningerne i sagen

Sagerne omhandler den planlagte flyvning fra lufthavnen i Preveza til Billund Lufthavn den 26. juli 2024. Flyet havde planlagt afgang fra Preveza kl. 12.00 lo-kal tid og planlagt ankomst i Billund kl. 14.25. På baggrund af sygdom hos fly-ets kaptajn blev flyet forsinket, hvorved flyet ankom til Billund kl. 17.29.

Forklaringer

Vidne 1 og Vidne 2 har afgivet forklaring.

Dommen indeholder ikke en gengivelse af forklaringerne, jf. retsplejelovens § 218 a.

Parternes synspunkter

Fuga Mora ApS har gjort gældende, at:

”...

Sagen vedrører manglende indfrielse af kompensationsforpligtigelse, der er udløst efter bestemmelserne i Forordning (EF) nr. 261/2004, også benævnt passagerrettighedsforordningen eller i dette processkrift blot forordningen.

Passagererne, som sagsøger afleder ret fra, havde under Bookingnummer indgået en befordringsaftale med sagsøgte. Befordringsaftalen omhandler en direkte flyrejse den 26.07.2024 med Flynummer 1 med planlagt afgang fra Preveza kl. 13:00 og planlagt ankomst til Billund kl. 14:25, jf. rejsedokumentation fremlagt i bilag 1.

Imidlertid forsinkes den omtvistede flyvning Flynummer 1, og luftfartøjet ankommer først til slutdestinationen i Billund kl. 19:29 med en lang forsinkelse på 5 timer og 4 minutter, jf. flytiderne fremlagt i bilag 3. Grundet tidstabet er der blevet udløst et krav om kompensation efter forordningens artikel 7, stk. 1, litra b af 400 EUR pr. passager medmindre, at sagsøgte kan godtgøre, at den kompensationsudløsende hændelse skyldtes usædvanlige omstændigheder, hvor tidstabet ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, jf. forordningens artikel 5, stk. 3.

Sagens parter ses at være enige om hændelsesforløbet, der lægger til grund af de berørte passagerers tidstab på 5 timer og 4 minutter den 26.07.2024, hvor der skal henvises til sagsøgers bilag 3, hvor flytider er dokumenteret. Luftfartøjet med Flyindregistreringsnr. afgår som Flynummer 2 fra Billund kl. 06:50 og ankommer helt som planlagt til Preveza kl. 10:19. I forbindelse med ankomsten Preveza ind-leverer den ene af luftfartøjets to piloter sin sygemelding.

Preveza er en lufthavn placeret i den nordvestlige del af Grækenland, hvor der er 342 km til hovedstanden Athen.

Sagsøgte får herfor befordret en ny pilot til Preveza, og det i denne sag omtvistede Flynummer 1 afgår fra Preveza kl. 17:27 mod planlagt afgang kl. 12:00, og Flynummer 1 ankommer til Billund kl. 19:29 mod planlagt ankomst kl. 14:25. Sagens parter er således enige om, at de berørte passagerer ankommer med en forsinkelse på 5 timer og 4 minutter til deres endelige bestemmelsessted i Billund.

Sagsøger skal oplyse, at sagsøger hverken bestrider sagsøgtes partsforklaring eller indholdet af sagsøgtes dokumentbeviser fra bilag A til bilag J. Sagens parter således enige om, at piloten var tjenesteførende, da han blev syg, og det er ubestridt, at Preveza er at betragte som en ude-base for sagsøgte i forordningens forstand.

Med henvisning til, at luftfartøjet Flyindregistreringsnr. ankommer til Preveza som Flynummer 2 allerede kl. 10:19 og først afgår som Flynummer 1 kl. 17:27 med en lang rotation i Preveza på 7 timer 8 minutter,

anerkender sagsøger ikke, at sagsøgte har iværksat tilstrækkeligt med passende foranstaltninger for at minimere passagerernes forsinkelse, jf. det andet led efter forordningens undtagelsesbestemmelse i artikel 5, stk. 3.

Unigheden mellem sagsøgte og sagsøger omhandler desuden, hvorvidt en tjenestegørende pilot, der bliver syg på en såkaldte udebase, er at betragte som en usædvanlig omstændighed efter første led i artikel 5, stk. 3. Af sagsøger gøres det således gældende, at de danske domstole såvel som EU-Domstolen ikke finder, at alvorlig sygdom ved en pilot, og sågar en pilots dødsfald på en udebase, er at betragte som usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand.

Sagsøgers støtter ret på denne ledende retspraksis, og finder herfor, at sagsøgte skal udrede kompensation efter satsen i forordningens artikel 7, stk. 1, litra b til sagsøger.

Bemærkninger til undtagelsesbestemmelsen i forordningens artikel 5, stk. 3 ved lange flyforsinkelser

Af sagsøger gøres det gældende, at efter undtagelsesbestemmelsen i artikel 5, stk. 3 er det flyselskabet, der, for at undgå deres kompensationsforpligtigelse, skal kunne godtgøre, at der foreligger usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand, som ikke kunne have været undgået, selv om alle passende foranstaltninger der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Det ses, at mens forordningens artikel 5, stk. 1, litra c opstiller principet om, at passagerer har krav på kompensation, skal samme bestemmes i stk. 3, der fastsætter betingelserne for, hvornår et flyselskab ikke har pligt til at udbetale kompensation, anses for en absolut undtagelse til denne hovedregel.

Udgangspunktet er, at flypassagerer, der oplever en nærmere fastlagt forsinkelse til deres slutdestination, har krav på kompensation fra flyselskabet, jf. satsene angivet i artikel 7. Landsretten anfører det på følgende vis i deres afgørelse af 24. januar 2023 i sag BS-30407/2021-VLR, optrykt i U 2023.1758 V:

“Udgangspunktet efter forordningens artikel 7 er, at passagererne har ret til en kompensation, 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 nr. 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.”

Højesteret har den 2. juni 2017 i sag 214/2016, optrykt i U 2017.2809 H, anført, at de to kumulative betingelser efter første og andet led af artikel 5, stk. 3 begge skal være opfyldt, såfremt et flyselskab skal kunne frit-

ges for at betale kompensation. Der skal først være tale om et tidstab, der skyldes usædvanlige omstændigheder. Herefter skal flyselskabet kunne godtgøre, at selvom det havde truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, ville de usædvanlige omstændigheder stadig føre til tidsstab for passagererne.

For at løfte bevisbyrden, der følger af **det første led i artikel 5, stk. 3**, skal flyselskabet således kunne godtgøre en årsagssammenhæng mellem den usædvanlige omstændighed og passagerernes afledte tidstab. Der gives dog ikke i passagerrettighedsforordningen en nærmere definition af usædvanlige omstændigheder udover henvisningen til eksempler herpå i præambel 14 og 15. Det antages derfor i retlig praksis, at usædvanligt skal forstås i bogstavelig forstand som hændelser uden for det almindeligt forekommende, og i kommercielle sammenhænge angiver det formodentligt sådanne hændelser, der ikke rutinemæssigt opstår.

Forarbejderne til passagerrettighedsforordningen understøtter tillige en ordlydsfortolkning, og under arbejdet i EU med forordningen i 2002-2004 anvendtes først betegnelsen usædvanlige omstændigheder, siden gik EU over til ‘*force majeure*’, der tilmed blev defineret som ‘*usædvanlige og uforudsigelige hændelser, som den, der påberåber sig force majeure, ikke har indflydelse på, og hvis følger det ikke havde været muligt at undgå, selv hvis der var udvist den største påpasselighed*’, jf. ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning af 25. marts 2003 (2003/C 71 E/194). EU lagde sig dog fast på usædvanlige omstændigheder og henvisningen til eksemplerne i præambel 14 og 15.

EU-Domstolen har på denne baggrund udviklet to kumulative betingelser for kvalificeringen af begivenheder som usædvanlige omstændigheder, der er blevet anvendt konsekvent i domstolens retspraksis, jf. præmis 23 i sag C- 549/07 (Wallentin-Hermann), præmis 29 i sag C-12/11 (McDonagh), præmis 36 i sag C-257/14 (van der Lans) og senere afgørelser:

- a) hændelsen må på grund af fejlens karakter eller oprindelse ikke være en del af flyselskabets sædvanlige aktivitetsudøvelse og*
- b) begivenheden skal på grund af sin karakter eller oprindelse ligge uden for flyselskabets faktiske kontrol.*

Såfremt en hændelse på samme tid opfylder begge betingelser, kan der foreligge usædvanlige omstændigheder. Det fremgår derudover af EU-Domstolens faste praksis vedrørende begrebet usædvanlige omstændigheder, at hændelser, hvis oprindelse er intern, skal adskilles fra de hændelser, hvis oprindelse er eksternt for flyselskabet, jf. præmis 39 i sag C-28/20 (Airhelp Ltd).

Det er fastslået, at disse eksterne hændelser skyldes omstændigheder, som i praksis er mere eller mindre hyppige, men som flyselskabet ikke har kontrol over, fordi deres oprindelse udspringer af enten en natur-skabt faktisk omstændighed eller af konkrete handlinger udøvet af en

tredjepart, jf. præmis 41 i den nævnte sag C-28/20. De eksterne hændelser kan ofte karakterises som usædvanlige omstændigheder. Modsatningsvis følger, at hændelser der ikke er eksterne, bør betegnes som interne for flyselskabet, og disse hændelser udgør derfor ikke usædvanlige omstændigheder, jf. det første led af undtagelsesbestemmelsen i forordningens artikel 5, stk. 3.

For at løfte bevisbyrden, der følger af **det andet led i artikel 5, stk. 3** skal flyselskabet kunne godtgøre, at selvom de har anvendt alle personlige samt alle materielle og økonomiske midler, som de råder over, kan de på det pågældende tidspunkt hverken eliminere eller minimere tidstab uden, at sådanne handlinger havde været urimeligt belastende for flyselskabet.

Der foreligger tydeligt præjudikat fra EU-Domstolen, der fastslår, at i tilfælde af en lang forsinkelse på 3 timer eller mere er sagsøgte underlagt en handlingsforpligtigelse med henblik på at minimere passagerernes forsinkelse, hvor sagsøger skal henviser til EU-Domstolens præjudicielle afgørelse i sag C-74/19 (Transportes Aéreos Portugueses), hvor der i præmis 36 anføres følgende betragtninger:

“Det fremgår af 14. og 15. betragtning til forordningen samt af dens artikel 5, stk. 3, som fortolket af Domstolen, at luftfartsselskabet er fritaget for sin forpligtelse til at udbetale passagerer kompensation i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvis det kan godtgøre, at en aflysning eller forsinkelse på tre timer eller mere i forhold til ankomsttidspunktet skyldes »usædvanlige omstændigheder«, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at det, i tilfælde, hvor en sådan omstændighed opstår, har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, med henblik på at undgå, at dette fører til aflysning eller lang forsinkelse af den pågældende flyafgang, uden at det kan kræves af luftfartsselskabet, at det anvender foranstaltninger, der ville være urimeligt belastende for virksomheden på det pågældende tidspunkt.”

Når usædvanlige omstændigheder indtræder, skal et flyselskab, for at blive fritaget for kompensationspligten, således kunne godtgøre, at de berørte passagerer ikke kunne have undgået deres tidstab, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet af flyselskabet. Hvis sådanne usædvanlige omstændigheder indtræffer, påhviler det med andre ord flyselskabet at godtgøre, at det har truffet de i forhold til situationen passende foranstaltninger, idet det har anvendt alt det personale og materiel samt alle de økonomiske midler, som flyselskabet råder over, med henblik på at minimere passagerernes oplevede forsinkelse af den pågældende flyafgang.

Såfremt de iværksatte foranstaltninger udelukkende begrænses til flyselskabets egne flyafgange eller flyafgange udbudt af flyselskabets alliancepartnere, så ses bistanden ikke at opfylde de pålagte forpligtigelser, og det kan lægges til grund, at i fald flyselskabet fx ikke har forsøgt at finde ledig sædekapacitet hos andre flyselskaber, evt. også fra nærliggende lufthavne, samt ikke har afsøgt mulighederne for at indsætte et

erstatningsfly, så vil flyselskabet i de fleste situationer være forpligtet til at yde kompensation til de berørte passagerer.

Retspraksis understøtter således, at der skal ganske meget til før, at en hændelse kan betragtes som usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand efter første led i artikel 5, stk. 3, og der skal tilsvarende ganske meget til før, at flyselskabets minimeringspligt efter andet led i artikel 5, stk. 3 kan vurderes som opfyldt.

Hertil kan det ydermere lægges til grund, at bevisbyrden for hvilke handlinger, der konkret udføres for at mindske passagerernes tidstab, udelukkende er placeret ved flyselskabet – og ikke ved passagererne.

Bemærkninger til den ledende retspraksis om syge piloter efter bestemmelserne i passagerrettighedsforordningen

Sagsøgte bestrider som sagt ikke den lange forsinkelse på 5 timer og 4 minutter, men sagsøgte ser sig ansvarsfritaget for udbetaling af kompensation med henvisning til undtagelsesbestemmelsen i forordningens artikel 5, stk. 3. Det er dog sagsøgers opfattelse, at sagsøgte ved fremlæggelse af sine bilag A-J ikke har påvist, at der foreligger usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand. Tværtimod er der ved sygdom hos tjenestegørende piloter tale om sådanne hændelser, der kun kan betragtes som faldende indenfor sagsøgtes sædvanlige aktivitetsudøvelse, og ydermere indenfor sagsøgtes faktiske kontrol. Med henvisning til sygdom ved piloten bestrider sagsøger klart tilstedeværelsen af usædvanlige omstændigheder i henhold til det første led i artikel 5, stk. 3, da uventet fravær af besætningsmedlemmer ikke er at betragte som usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand.

Der indledningsvis henvises til afgørelse af den 28. juli 2015 ved Københavns Byret i sag BS-4455/2014-KBH, hvor domsudskriften er fremlagt i bilag 8. Sagen omhandler sygdom ved en besætningsmedlem på udebase i New York, der medfører en lang forsinkelse på 17 timer og 51 minutter før, at de berørte passagerer ankommer til deres endelige bestemmelsessted i København.

Københavns Byret anfører bl.a. følgende betragtninger i begrundelsen for deres afgørelse:

“Sygdom hos medarbejdere i en virksomhed, samt sygemeldinger med forholdsvis kort varsel, er imidlertid en ganske almindelig forekommende situation. Det må derfor i almindelighed, og med henvisning til forordningens forbrugerbeskyttende karakter, kræves, at et flyselskab har et vist minimum af beredskab for at kunne afværge forsinkelser eller aflysninger som følge af medarbejders sygdom.”

Byretten kommer herefter frem til, at flyselskabet ved blot at sende en pilot fra hjemmebanen i København til udebasen i New York ikke har godtgjort, at de har truffet alle de foranstaltninger, som med rimelighed kunne træffes, for at undgå forsinkelsen. Derfor tilpligtes flyselskabet at udrede kompensation til de forsinkede passagerer.

Der skal dernæst henvises til afgørelse af 29. marts 2017 ved Østre Landsret, optrykt i U 2017.2005 Ø. Domsudskriften er fremlagt i bilag 5. Sagen omhandler en passager, der den 4. februar 2014 kl. 10:55 skulle flyve med Finnair fra Bangkok til Helsinki og derefter videre til Køben-havn med planmæssig ankomst kl. 18:25, men cirka 2 timer før retur-flyvningen fra Bangkok tilbage til Helsinki meldte flyets kaptajn sig syg med et maveonde.

Det kan lægges til grund, at piloten var tjenestegørende på det tids-punkt, hvor piloten indleverer sin sygemelding.

Grundet den afledte forsinkelse fra Bangkok, ankommer de berørte passagerer først til København med næsten 14 timers forsinkelse. Finnair fandt sig, at grundet pilotens uventede sygdom måtte flyselskabet være fritaget for deres kompensations-forpligtigelse. Passagererne er uenige med Finnair, og tvisten er herfor blev forelagt for Københavns Byret. Byretten fandt imidlertid, at sygdom hos medarbejdere i enhver virksomhed, samt sygemeldinger med forholdsvis kort varsel, er en ganske sædvanligt forekommende situation. Det anføres af byretten, at der i almindelighed, og under henvisning til passagerrettighedsforordningens forbrugerbeskyttelse karakter, kræves, at et flyselskab et vist minimum af beredskab for at kunne afværge passagerernes tidstab som følge af medarbejderes sygdom. Samlet finder byretten, at sagsøgte ikke har løfte den skærpede bevisbyrde for, at pilotens sygemelding er at betragte en usædvanlige omstændighed i forordningens forstand. Finnair ansøger om anketilladelse ved Procesbevillingsnævnet, og det finske flyselskab modtager bevilling til prøvelse af byrettens afgørelse ved landsretten.

Østre Landsret stadfæstede afgørelsen fra Københavns Byret og anfører følgende supplerende betragtninger: *“Uanset om det maveonde, kaptajnen på flyvningen fra Bangkok til Helsinki havde pådraget sig, opstod pludseligt kort før flyafgang, finder landsretten, at et sådant sygdomstilfælde ikke kan an-ses for en »usædvanlig omstændighed« i forordningens artikel 5, stk. 3's for-stand, når der henses til afgrænsningen af, hvad der kan anses for en »usæd-vanlig omstændighed« i Højesterets domme gengivet i U 2016.2377 og U 2016.2357 samt i afgørelser fra EU-domstolen. Det er således påregneligt, at der hos flypersonale indimellem opstår sygdom af den angivne karakter, som vil være til hinder for varetagelsen af arbejdsopgaven ombord på et fly. Under disse omstændigheder er Finnair Oyj ikke fritaget for at betale kompen-sation til Person 1.”* Der foreligger således præjudikat fra landsretten for, med henvisning til afgørelser ved Højesteret, at sygdom ved piloter som udgangspunkt ikke kan betragtes som usædvanlige omstændighe-der, med sygdom er tværtimod en omstændighed, som flyselskabet skal betragte som normalt.

Dermed falder sygdom efter præjudikat fra de danske domstole uden-for anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen i forordningens artikel 5, stk. 3, da der ikke foreligger usædvanlige omstændigheder i forordnin-gens forstand. Den ledende retspraksis ved de danske domstole er ef-terfølgende blev gjort til gældende ret af EU-Domstolen i en tilsvarende sag af 11. maj 2023 i de forenede sager C-156/22, C-157/22 og C-158/22. Domsudskriften er fremlagt i bilag 4.

Den 17. juli 2019 skulle TAP Portugal gennemføre en flyvning fra Stuttgart til Lissabon med planlagt afgang kl. 06:05. Andenpiloten, der skulle gennemføre den relevante flyvning, blev dog samme morgen kl.

04:15 fundet død i sin hotelseng. Det var et chok for hele besætningen, der derefter erklærede sig ude af stand til at gennemføre flyvningen. Eftersom der ikke var noget erstatningspersonale til rådighed i Stuttgart, der er uden for TAP's hovedbase, blev flyvningen med planlagt afgang 06:05 aflyst.

Efterfølgende fløj en erstatningsbesætning fra Lissabon kl. 11.25 til Stuttgart, der ankom kl. 15.20. Passagererne blev dernæst transporteret til Lissabon med en erstatningsflyvning, der var fastsat til afgang kl.

16:40, hvorved de berørte passagerer ankom mere end 10 timer forsinket til deres slutdestination i Lissabon.

Flyselskabet afviste at betale den kompensation, der er fastsat i forordningens artikel 7, stk. 1, under henvisning til, at andenpilotens uventede død udgjorde en usædvanlig omstændighed som omhandlet i forordningens artikel 5, stk. 3. I de tre omhandlede sager blev TAP af byretten i Nürtingen, Tyskland tilpligtet at udbetale denne kompensation med den begrundelse, at et pludseligt og uventet dødsfald i lighed med uventet og pludselig sygdom hos et besætningsmedlem ikke udgør en udefrakommende begivenhed, der påvirker det relevante flyselskab, da begivenheden netop kan henføres til den sædvanlige risiko, som flyselskaber løber under almindelige driftsforhold. Byrettens afgørelse forelægges herefter for EU-Domstolen, der har afsagt en klar præjudiciel afgørelse af 11. maj 2023 i de forenede sager C-156/22, C-157/22 og C-158/22 (TAP Portugal), hvor domstolen i præmis 26 anfører: *“På baggrund af det ovenstående skal det forelagte spørgsmål, der er identisk affattet i de tre hovedsager, besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et uventet fravær på grund af sygdom eller dødsfald hos et medlem af en besætning, der er absolut nødvendigt for at gennemføre en flyvning, og som indtræder kort før denne flyvnings planlagte afgang, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand.”*

Der foreligger således en yderst restriktiv anvendelse af passagerrettighedsforordningens undtagelsesbestemmelse indenfor uventet sygdom og dødsfald, og når et medlem af en besætning, hvis tilstedeværelse er absolut nødvendig for at gennemføre en flyvning, er uventet fraværende kort før denne flyvnings planlagte afgang på grund af sygdom eller endog uventet dødsfald, er denne hændelse ikke omfattet af begrebet usædvanlige omstændigheder som omhandlet i artikel 5, stk. 3. Den restriktive fortolkning af forordningen ses således også at gælde, når uventet sygdom og dødsfald indtræffer på flyselskabernes udebaser, hvor de hverken har erstatningsbesætning eller erstatningsfly til rådighed.

I begge de principielle sager, som henholdsvis Østre Landsret og EU-Domstolen har taget stilling til, er der tale om uventet sygdom og dødsfald, der indtræder på flyselskabets udebase umiddelbart før flyafgangen af de omtvistede flyvninger. Piloterne kan desuden betragtes som trådt i tjeneste på tidspunktet for uventet sygdom og dødsfald.

I begge sager ses en ledende retspraksis, der klart gør til gældende ret, at en tjenestegørende pilot, der bliver uventet syg på en såkaldt udebase, ikke er at betragte som en usædvanlige omstændighed i forordningens forstand.

Der er således tale om en ledende retspraksis, hvor de faktiske omstændigheder i to sager er tilsvarende de faktiske omstændigheder i denne sag, hvor en tjenestegørende pilot oplever uventet sygdom på en udebase, hvor sygdommen gør piloten ude af stand til at gennemføre den planlagte flyvning,

Den dokumenterede hændelse i denne sag falder således klart udenfor definition af usædvanlige omstændigheder, og sagsøgte skal derfor pålægges at udrede kompensation til sagsøger i de ni sambehandlede sager.

Sagsøger skal afslutningsvis henvise til afgørelse af 21. juli 2017 truffet af Folketingets Ombudsmand i sag nr. 16/01181, hvor udskrift af afgørelsen er fremlagt i bilag 9. Den konkrete sag omhandler en passagerer, der oplever en forsinkelse på flyvning fra New York til København, der kan henføres en syg pilot.

Trafikstyrelsen træffer her den afgørelse, at sygdom ved et tjenestegørende besætningsmedlem generelt er at betragte som en ekstraordinær omstændighed, som flyselskabet ikke kunne have undgået, selvom alle rimelige forholdsregler var truffet. Det forhold, at sygdommen var indtrådt på en udebase, var efter styrelsens opfattelse en yderligere årsag til, at flyselskabet skulle friholdes for at betale kompensation til passageren.

Passageren, der havde fået afslået kompensation, indbragte Trafikstyrelsens forvaltningspraksis for Folketingets Ombudsmand, der var uenighed i styrelsens betragtninger omkring sygdom ved besætningsmedlemmer på udebase. Folketingets Ombudsmand pålagde derfor Trafikstyrelsen at genbehandle sagen, da ombudsmanden finder, at passageren er berettiget til kompensation. Trafikstyrelsen tager ombudsmandens afgørelse til efterretning.

Trafikstyrelsen har efterfølgende tilsluttet sig ombudsmandens opfattelse, og styrelsen har herefter skrevet ud til alle flyselskaber, som er omfattet af de EU-retlige regler, at styrelsen med virkning fra den 1. juli 2017 har gennemført en praksisændring.

Det følger af den nye forvaltningspraksis, at styrelsen fremover som udgangspunkt ikke vil betragte sygdom hos besætningen på udebaser som en usædvanlig omstændighed, der kan fritage selskabet for at betale kompensation.

Bemærkninger til de påløbne udenretlige inddrivelsesomkostninger i form af bl.a. gebyrer og renter

Rentelovens bestemmelser er etableret til bekæmpelse af forsinket betaling, og når sagsøgte kommer i misligholdelse med sin betaling som i

denne sag, må fordringshaver med føje forfølge sin retmæssige inkassation af pengekravet, hvilket inkluderer at tilskrive kravet udenretlige inddrivelsesomkostninger i form af bl.a. gebyrer og renter.

Sagens parter ses at være enige om hændelsesforløbet i det udenretlige forløb, der gennemgås nedenfor i forhold til sag BS-41437/2024-KOL, og sagsøger kan oplyse, at retten kan lægge til grund, at de øvrige sambehandlede sager har tilsvarende inddrivelsesmæssige forhold.

26.07.2024 etableres et pengekrav på 11.940,48 DKK, der er rettet mod sagsøgte, hvor kravet ses udløst efter bestemmelserne i passagerrettighedsforordningen, jf. det fremlagte rejsebevis i bilag 1 for passagererne Person 2, Person 3, Person 4 og Person 5.

31.07.2024 underskriver de nævnte passagerer en overdragelseserklæring, der er fremlagt som unummereret bilag på domstolens sagsprotokol, hvorved ejerskabet af pengekravet rettet mod sagsøgte transporteres til sagsøger som den nye fordringshaver.

02.08.2024 sender fordringshaver underretning om denunciation sammen med påbud om betaling af det skyldige pengekrav til sagsøgte. Sikringsakten via denunciation fremgår af bestemmelserne efter § 31, stk. 1 i gældsloven, hvor alle oplysninger, der er nødvendig for identifikation og bedømmelse af pengekravet angives, mens påbud om betaling følger bestemmelserne i gældslovens § 5, stk. 1, hvor der gives sagsøgte en betalingsfrist på 10 dage.

Den afsendte betalingsanmodning er dokumenteret i bilag 2, side 3-4, hvor det ses ubestridt, at mailadressen, der er benyttet af fordringshaver til fremsendelse af betalingsanmodningen, tilhører sagsøgte. Det følger af forarbejderne til inkassolovens § 10, at fordringsdebitor pålægges forsendelsesrisikoen, såfremt fordringen afsendes til en anerkendt adresse, jf. forarbejderne til lov om inkassovirksomhed, Folketingsstidende 1996-1997, tillæg A, side 2964. Fordringshaver varsler samtidigt sagsøgte om, at såfremt forfaldsdatoen tilsidesættes og betaling dermed ikke sker rettidigt, vil der blive pålagt udenretlige inddrivelsesomkostninger efter rentelovens bestemmelser herom.

12.08.2024 ses det ubestridt, at forfaldstiden er tilsidesat, og sagsøgte er herved kommet i misligholdelse med sin betaling af det forfaldne pengekrav. Ved denne ubestridte tilsidesættelse af betalingsfristen opnår fordringshaver misligholdelsesbeføjelser.

13.08.2024 afsender fordringshaver påkravsskrivelse med varsel om inkasso efter bestemmelserne i inkassolovens § 10. Sammen med inkassovarslet gives sagsøgte ny betalingsfrist, der regnes 10 dage fra afsendelsen af påkravet, jf. inkassolovens § 10, stk. 3. Det afsendte påkrav fra fordringshaver er dokumenteret i bilag 2, side 3-4, hvor det ses, at mailadressen, der er anvendt til fremsendelse af betalingsanmodningen, igen benyttes ved afsendelse af påkravet.

Påkravsskrivelsen med inkassovarsel tjener samtidig som rykkerskrivelse, og med henvisning til rentelovens § 9 b, stk. 2 tillægger for-

dringshaver herfor det forfaldne krav et rykkergebyr på 100,00 DKK, hvor rykkergebyret et vederlag for det arbejde, der følger af at oplyse debitor om, at forfaldsdatoen er blevet tilsidesat, jf. afgørelse ved Højesteret af 20. april 2007, optrykt U 2007.1882 H.

Da det er ubestridt, at der er indtrådt misligholdelse, gøres det gælden-de, at afsendelsen af påkravsskrivelsen, der samtidig tjener som rykker-skrivelse, sker med rimelige grund. Som det yderligere ses af påkravs-skrivelsen, varsler fordringshaver sagsøgte om, at såfremt den nye betalingsfrist på de 10 dage bliver tilsidesat, vil der blive pålagt yderligere inddrivelsesomkostninger efter rentelovens bestemmelser.

24.08.2024 ses også den nye betalingsfrist på 10 dage at være overskredet, og det er ubestridt, at sagsøgte fortsat er i misligholdelse med sin betaling af det skyldige krav, og herfor anmoder fordringshaver autoriseret inkassobureau Rescue Money ApS om at varetage inkassationen af det forfaldne pengekrav på deres vegne.

Med henvisning til renteloves § 9 b, stk. 3 pålægges et inkassogebyr på 100,00 DKK, hvor det fremgår af Højesterets dom af 20. april 2007, optrykt i U 2007.1882 H, at et inkassogebyr er vederlag for arbejde, der udføres af fordringshaveren selv. Højesteret henviser til forarbejderne til renteloven, jf. Folketingstidende 2000-2001, tillæg A, side 2997: *“Ved inkassogebyr forstås et gebyr, der opkræves som betaling for det merarbejde mv. (opgørelse af fordringen, fremsendelse af dokumentation mv.), der er forbundet med at overdrage sagen til tredjemand med henblik på inddrivelse på den erhvervsdrivendes vegne.”*

Højesteret har i dom af 20. april 2007, optrykt U 2007.1882 H, endvidere fastslået, at rykkergebyr på 100,00 DKK og inkassogebyr på 100,00 DKK må betragtes som vederlag for arbejde, der udføres af fordringshaveren, før fordringen er blevet overgivet til inkassation ved autoriseret inkassobureau.

Udover vederlag på 200,00 DKK til rykker- og inkassogebyr, der er udløst af sagsøgtes misligholdelse af betalingsfristerne, anmoder fordringshaver retten om at pålægge sagsøgte at dække sagsøgers rimelige udgifter til brug af autoriseret inkassobureau efter rentelovens § 9 a, stk. 4, der andrager 1.700,00 DKK efter inkassobekendtgørelse, jf. nyt bilag 1 med satser for fremmedinkasso af den 1. juli 2024.

Når autoriseret inkassobureau Rescue Money ApS overtager inddrivelse af det skyldige beløb fra fordringshaver, er inkassobureauet tilpligtet som det første inkassoskridt at undersøge, hvorvidt det fremsatte pengekrav består efter bestemmelserne i passagerrettighedsforordningen samt om pengekravet må anses for at være forfaldent til betaling. 25.08.2024 er den obligatoriske undersøgelse, der følger af god inkassoskik efter inkassolovens § 9, gennemført, og inkassobureauet finder det i fordringshavers bedste interesse at igangsætte retsforfølgelse af sagsøgte med henblik på tilvejebringelse af et eksekutionsgrundlag til brug for tvangsfuldbyrdelse af det forfaldne pengekrav via fogedretten.

Det er fordringshavers opfattelse, at sagsøgte ved sin utilstrækkelige sagsbehandling i det udenretlige forløb har tilsidesat bestemmelserne efter retsplejelovens § 336 a, og dermed har sagsøgte tilsidesat mulig-heden for, at der kunne findes en forligsmæssig løsning før sagens ind-bringelse for domstolene.

Fordringshaver (sagsøger) har således ingen anden mulighed end at udnytte sin erhvervede søgsmålskompetence og tillade autoriseret inkassobureau at iværksætte retsforfølgelse efter bestemmelserne i retsplejelovens kapital 39, og der udtages herfor stævning mod sagsøgte.

De påløbne udenretlige inddrivelsesomkostninger udgør 100,00 DKK i rykkergebyr efter rentelovens § 9 b, stk. 2, dertil 100,00 DKK i inkasso-gebyr efter rentelovens § 9 b, stk. 3 og inkassosalær på 1.700,00 DKK efter rentelovens § 9 a, stk. 4, jf. satserne for fremmedinkasso fra bilag 1 i inkassobekendtgørelsen. Procesrenten tilskrives på hovedstolen fra den 25.08.2024, der er dato for påbegyndelse af retsforfølgelsen, jf. rente-lovens § 3, stk. 4.

Bemærkninger til dækning af udgift til advokat m.fl. i sager omfattet af den forenklede proces

Der er tale om, at alle sambehandlede sager er ført efter den forenklede proces, jf. retsplejelovens kapitel 39.

Det ses, at denne sags genstand har en økonomisk værdi af 11.940,48 DKK, og sagsøger skal som vindende part anmode om dækning af sine udgifter til sagens indenretlige førelse, jf. retsplejelovens § 312. Når sager omfattet af den forenklede proces hovedforhandles, henvises til de vejledende satser, der følger af landsretspræsidenternes notat af 18. december 2024 om dækning af udgift til advokat m.fl.

Efter satserne fastsat i dette notat, skal sagsøgte betale minimum 4.040,00 DKK til dækning af sagsøgers udgifter til advokat m.fl., når sagen afgøres med hovedforhandling, hvor det tilkendte beløb inkluderer partsrepræsentantens forberedelse af hovedforhandlingen. Efter praksis vil beløbet opkrævet i inkassosalær efter inkassobekendtgørelsen blive absorberet i beløbet til dækning af udgifter til advokat m.fl. i den forenklede proces.

Dertil kommer godtgørelse af sagsøgers udgift til retsafgiften på 750,00 DKK. Sagsøger skal derfor i alt anmode om tilkendelse af sagsomkostninger på i alt 4.790,00 DKK i denne sag.

...

Airseven A/S har gjort gældende at:

”...

Denne sag drejer sig om, hvorvidt Airseven A/S (”Airseven”) skal betale kompensation for den forsinkelse, der opstod for Person 6 og Person 7 (”Passagererne”) i forbindelse med forsinkelsen på rute Flynummer 1 fra lufthavnen i Preveza, Grækenland (”PVK”) til Billund luft-

havn, Danmark ("BLL"), den 26. juli 2024. Flyet havde planlagt afgang fra PVK kl. 12:00 lokal tid og planlagt ankomst i BLL kl. 14:25 lokal tid. Passagererne har overdraget deres mulige krav på kompensation til Fuga Mora ApS ("Fuga Mora"), jf. det ulittrerede bilag med titlen "Overdragelseserklæring".

Fuga Mora har fremsat krav på kompensation mod Airseven i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 261 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved afløsning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 ("Forordningen") som følge af, at Passagerernes fly på rute Flynummer 1 blev forsinket.

Efter Forordningens artikel 5, stk. 1, litra c, jf. artikel 7, stk. 1, har fly-passagerer som udgangspunkt ret til kompensation ved afløsninger og længere forsinkelser af deres flyafgange. Det fremgår dog af Forordningen og af EU-Domstolens samt de danske domstoles praksis, at forsinkelser, der skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selvom alle forholdsregler der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, fritager luftfartsselskabet for kompensationspligten, jf. pkt. 14 og 15 i Forordningens præambel, Forordningens artikel 5, stk. 3 samt bl.a. EU-Domstolens dom i de Forenede sager C-402/07 og C-432/07, Sturgeon m.fl., præmis 69 og Højesterets dom af 2. juni 2017 i sag 214/2016 (2. afdeling).

Forsinkelsen på rute Flynummer 1 blev forårsaget af pludselig opstået sygdom hos kaptajnen, som indtraf efter påbegyndt flyvetjenesteperiode og under en flyvning, hvor kaptajnen ikke var på Airsevens hjemmebase.

Airseven gør gældende, at en sådan omstændighed er ude af Airsevens faktiske kontrol og udgør en usædvanlig omstændighed i Forordningens forstand, og at Airseven derfor ikke er forpligtet til at udbetale kompensation til Fuga Mora, jf. Forordningens artikel 5, stk. 3.

Airseven anerkender, at der var tale om en forsinkelse for Passagererne på mere end tre timer, og denne sag drejer sig således om, hvorvidt forsinkelsen skyldtes en "usædvanlig omstændighed", i Forordningens forstand, som ikke kunne have været undgået, selvom alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sagsøger har i processkrift af 02.06.2025 accepteret, at sagsøgte har iværksat alle passende foranstaltninger for at begrænse passagerernes forsinkelse, jf. det andet led efter forordningens undtagelsesbestemmelse i artikel 5, stk. 3.

" Sagsøger anerkender ligeledes, at sagsøgte har iværksat passende foranstaltninger for at minimere passagerernes forsinkelse, jf. det andet led efter forordningens undtagelsesbestemmelse i artikel 5, stk. 3."

Parterne ses derfor at være enige i, at Luftfartsselskabet har truffet alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at begrænse forsinkelsen.

Det centrale spørgsmål for retten er herefter, hvorvidt pludselig sygdom hos et besætningsmedlem under flyvning kan anses for usædvanlige omstændigheder.

Til belysning af sagen er en række af de relevante anbringender i forhold til begrænsningen af forsinkelsen medtaget.

SUPPLERENDE SAGSFREMSTILLING:

Fuga Moras sagsfremstilling giver anledning til følgende supplerende bemærkninger.

Der vil i det følgende blive henvist til klokkeslæt angivet i UTC-tid (Coordinated Universal Time). Forskellen fra UTC-tid til dansk sommertid er +2 timer, og forskellen fra UTC-tid til græsk sommertid er +3 timer. Planlagt afgangstidspunkt for flyet med Flyindregistreringsnr. på rute Flynummer 1 fra PVK var den 26. juli 2024 kl. 9:00 UTC (svarende til kl. 12:00 græsk tid) med planlagt ankomsttidspunkt i BLL kl. 12:25 UTC (svarende til kl. 14:25 CET) (bilag 1).

Flyet afgik imidlertid først kl. 14:17 UTC (svarende til kl. 16:17 CET) og ankom i BLL kl. 17:29 UTC (svarende til kl. 19:29 CET) med en forsinkelse **på 5 timer og 4 minutter**. Dette fremgår af flyets tekniske log, som fremlægges som **bilag A**. Flynummer 1 fremgår under kolonnen "Flight N*", "LGPZ" er ICAO-koden for PVK, og "EKBI" er ICAO-koden for BLL. Tiderne er angivet i UTC.

Den 26. juli 2024 skulle kaptajnen med flyveinitialerne "Initialer" betjene flyet Flyindregistreringsnr. som kaptajn på rute Flynummer 2 fra BLL til PVK. Flyet afgik fra BLL til PVK kl. 04:40 UTC og landede i PVK kl. 07:18 UTC. Dette fremgår af den tekniske log for flyet af 26. juli 2024 (bilag A). Flynummer 2 fremgår under kolonnen "Flight N*", "EKBI" er ICAO-koden for BLL, og "LGPZ" er ICAO-koden for PVK. Tiderne er angivet i UTC. Derefter skulle kaptajnen betjene returflyvningen på rute Flynummer 1 (Passagerernes rute) fra PVK til BLL. Kaptajnens tjenesteperiode startede en time før planlagt afgang på rute Flynummer 2 og skulle planmæssigt have sluttet en halv time efter planlagt ankomst på rute Flynummer 1.

Undervejs på flyvningen på rute Flynummer 2 (ruten umiddelbart forud for rute Flynummer 1) fik kaptajnen det imidlertid dårligt og blev meget svimmel, og ca. kl. 06:50 UTC (kl. 08:50 CET) fik kabinepersonalet besked på, at en af besætningsmedlemmerne derfor skulle sætte sig ud i cockpittet sammen med kaptajnen under landingen i PVK. Da flyet på Flynummer 2 landede, var kaptajnens tilstand svingende, og kl. 07:46 UTC (svarende til kl. 09:46 CET) kontaktede en fra kabinepersonalet, på vegne af kaptajnen, Airsevens operationsafdeling (OPS) og fortalte om situationen og kaptajnens tilstand. Airsevens operationsafdeling er ansvarlig for den daglige drift af Airsevens operationer og har en central rolle i at sikre, at flyvningerne forløber planmæssigt. Det blev i denne forbindelse aftalt med operationsafdelingen, at man i første omgang ville afvente, at kaptajnen gav besked om, hvorvidt han kunne betjene flyet på rute Flynummer 1 som aktiv kaptajn. Som dokumentation for opkaldet til Airsevens ope-

rationsafdeling fremlægges som **bilag B** et skærmpoint fra besætningsmedlemmets, Person 8's, telefon vedrørende opkaldet.

Frem til kl. 08:57 UTC (svarende til kl. 11:57 CET) havde kabinepersona-let løbende telefonisk korrespondance med både Airsevens operations-afdeling og Airsevens direktør, Vidne 1.

Som dokumentation for opkaldene til Vidne 1 fremlægges som **bilag C** et skærmpoint fra Person 8's telefon vedrørende opkaldene foretaget til Vidne 1 den 26. juli 2024.

Omkring kl. 09:00 UTC (svarende til kl. 12:00 CET), dvs. omkring det planlagte afgangstidspunkt, meldte kaptajnen sig "unfit to fly" pga. hans tilstand. Samtidig blev dette registreret i Airsevens crew planlægningssystem. Som dokumentation herfor fremlægges som **bilag D** en udskrift fra Airsevens crew planlægningssystem. Heraf følger det i ko-lonnen yderst til venstre, at der den 26. juli 2024 kl. 09:00 UTC blev foretaget en registrering i planlægningssystemet for kaptajnen med initialerne "Initialer", og til højre herfor fremgår en sort figur med teksten "UFF", som står for "unfit to fly". Det fremgår ligeledes af bilag D, at kaptajnen herefter den 27. juli 2024 blev sygemeldt. Dette følger af ko-lonnen ud for den 27. juli 2024 yderst til højre, hvoraf "sick" er registreret (bilag D). Omstændighederne omkring kaptajnens sygdom vil blive belyst nærmere under vidneforklaringerne.

Som yderligere dokumentation for, at kaptajnen var syg og ikke kunne gennemføre flyvningen som aktiv kaptajn, fremlægges som **bilag E** en mail af 26. juli 2024 fra Airsevens operationsafdeling, hvor Airseven orienterer rejsebureauerne, Primo Tours og Aarhus Charter, om forsinkelsen og årsagen hertil.

Kaptajnen blev syg uden for Airsevens hjemmebase, og Airseven havde således ingen piloter på standby i eller nær PVK. Så snart Airsevens operationsafdeling fik besked om, at kaptajnen var ude af stand til at betjene flyet på rute Flynummer 1 fra PVK til BLL som aktiv kaptajn, kontaktede Airseven telefonisk North Flying A/S og en række andre selskaber med henblik på at finde et taxifly, som kunne flyve en afløsningspilot fra Airsevens base i Roskilde til PVK for at få Passagererne hurtigst muligt hjem til BLL.

Det lykkedes Airseven at booke et taxifly gennem North Flying A/S. North Flying A/S fremsendte kl. 09:51 UTC (svarende til kl. 11:51 CET) kontrakten mellem North Flying A/S og Airseven i forbindelse med taxiflyvningen. Kontrakten blev således fremsendt ca. 50 minutter efter, at det stod klart, at kaptajnen ikke kunne betjene flyet på rute Flynummer 1. Som dokumentation herfor fremlægges som **bilag F** mailkorrespondance mellem North Flying A/S og Copenhagen Airtaxi A/S af 26. juli 2024. Forbindelsen mellem Copenhagen Airtaxi A/S og Airseven er, at Airsevens flyvninger (inklusive flyvningen på rute Flynummer 1) udføres under Copenhagen Airtaxi A/S' AOC (Air Operator Certificate). Der er således et tæt samarbejde mellem Airseven og Copenhagen Airtaxi A/S. North Flying A/S skulle afhente afløsningspiloten i Roskilde lufthavn kl. 11:15 UTC (svarende til kl. 13:15 CET) med planlagt ankomst i PVK kl. 14:00 UTC (svarende til kl. 17:00 græsk tid). Som dokumentation

herfor fremlægges som **bilag G** ordrebekræftelse fra North Flying A/S. Det kostede Airseven DKK 169.000 at få transporteret afløsningspiloten fra Roskilde lufthavn til PVK. Dette fremgår af bilag G samt af faktura fra North Flying A/S, som fremlægges som **bilag H**.

Sideløbende hermed undersøgte Airseven øvrige muligheder for at få Passagererne hurtigst muligt fra PVK til BLL. Airseven kontaktede bl.a. telefonisk det danske rejsebureau, DANEXPLORE ApS, med henblik på at undersøge, om der var afgang med andre operatører fra PVK til BLL den 26. juli 2024, som kunne få Passagererne hurtigere frem til BLL. Kl. 09:19 UTC (svarende til kl. 11:19 CET) orienterede DANEXPLORE Air-seven om pr. mail, at det ikke var muligt at få Passagererne fra PVK til BLL den 26. juli 2024 og fremsendte samtidig dokumentation herfor. Denne e-mail fremlægges som **bilag I**. Det følger heraf, at den eneste mulighed var en afgang fra PVK kl. 15:35 UTC (svarende til kl. 17:35 CET) med to stop og en overnatning undervejs, således at Passagererne ville være fremme i BLL den 27. juli 2024 kl. 07:15 UTC (svarende til kl. 09:15 CET) (bilag I).

Airseven undersøgte sideløbende mulige afgang på Momondo. Undersøgelserne bekræftede DANEXPLOREs besked om, at der ingen afgang var, som kunne få Passagererne fra PVK til BLL den 26. juli 2024. Som dokumentation herfor er i bilag I fremlagt korrespondance mellem en af Airsevens ansatte, Vidne 2, og Airsevens direktør, Vidne 1, af 26. juli 2024 (bilag I). Heraf fremgår et skærmpoint fra Momondos hjemmeside, hvoraf det følger, at Passagererne tidligst ville kunne komme frem til BLL den 27. juli 2024. Dette følger af, at der er valgt den 26. juli 2024 som dato for flyvningen, og at der ud for samtlige afgang står ”+1”, hvilket betyder, at ankomst først sker den efterfølgende dag. Airseven undersøgte ligeledes mulighederne for at få Passagererne fra PVK til en anden lufthavn i Danmark. Disse undersøgelser viste, at uanset om man havde valgt en anden lufthavn i Danmark, ville Passagererne først kunne komme frem til BLL den 27. juli 2024, dvs. dagen efter planlagt ankomst. Dette fremgår af en korrespondance mellem to ansatte hos Airseven af 26. juli 2024 kl. 09:46 UTC (svarende til kl. 11:46 CET), som fremlægges som **bilag J**.

Den hurtigste måde, hvorpå Airseven kunne få Passagererne fra PVK til BLL var således ved at bestille et taxify, som kunne transportere en afløsningspilot fra Roskilde lufthavn til PVK.

Passagererne ankom i BLL kl. 17:29 UTC (svarende til kl. 19:29 CET) med en forsinkelse på 5 timer og 4 minutter.

ANBRINGENDER:

Airseven gør overordnet gældende, at forsinkelsen af Passagerernes flyafgang på rute Flynummer 1 den 26. juli 2024 skyldtes pludselig opstået sygdom hos kaptajnen, som skulle betjene flyet på rute Flynummer 1, efter påbegyndelse af tjenesteperioden og uden for Airsevens hjemmebase, og at dette udgør en usædvanlig omstændighed i Forordningens for-stand.

Det gøres derudover gældende, at Airseven ikke kunne have undgået eller minimeret forsinkelsen selvom alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, og at Airseven derfor ikke er forpligtet til at betale kompensation i medfør af Forordningens artikel 5, stk. 3, jf. Forordningens 14. og 15. præambel.

Airseven gør derudover gældende, at Fuga Mora ikke er berettiget til udenretlige inddrivelsesomkostninger.

Forsinkelsen skyldtes usædvanlige omstændigheder

Airseven gør gældende, at forsinkelsen af Passagerernes flyvning den 26. juli 2024 skyldtes, at Airsevens kaptajn, som skulle betjene flyet på rute Flynummer 1, blev pludseligt syg efter påbegyndt tjenesteperiode un-dervejs fra BLL til PVK, dvs. uden for Airsevens hjemmebase, hvorfor kaptajnen ikke kunne betjene flyet, og at dette udgør en usædvanlig omstændighed i Forordningens forstand.

Det er ikke defineret i Forordningen, hvad der forstås ved begrebet ”usædvanlige omstændigheder”, men følgende fremgår af Forordningens 14. præambelbetragtning:

*”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**” (egen markering).*

Sygdom eller pludselig opstået sygdom hos luftfartsselskabets besætning er således ikke direkte oplyst i Forordningens kategori af usædvanlige omstændigheder, men det kan også udledes af præambel 14, at listen ikke er udtømmende.

Der er i en række afgørelser blevet taget stilling til spørgsmålet om sygdom hos luftfartsselskabets besætning.

Københavns Byrets dom af 28. juli 2015 i sagen med rettens sagsnum-mer BS 10S-4455/2014 vedrørte en flygang fra New York over London og videre til København, hvor flyets styrmand (det vil sige andenpiloten) meldte sig syg ca. 11 timer før afgang.

Københavns Byret udtalte bl.a. følgende:

”Det kan ikke afvises, at sygdomstilfælde hos et eller flere af et flyselskabs medarbejdere eller hos passagerer ombord på et fly kan opstå un-der sådanne omstændigheder, at det vil kunne betragtes som en usædvanlig omstændighed .

Videre kan det ikke afvises, at de foranstaltninger et flyselskab i en så-dan situation ville skulle træffe for at undgå en længere forsinkelse el-ler en aflysning ville være urimeligt belastende for et selskabet, hvor-

ved selskabet ville kunne afslå at udbetale kompensation efter forordning 261/2004 .

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

Retten finder ikke, at sagsøgte har godtgjort, at selskabet har truffet alle de foranstaltninger, som med rimelighed kunne træffes for at undgå forsinkelsen , da man, to timer efter at have modtaget sygemeldingen, valgte at sende en afløser for styrmand med et fly fra London til New York, velvidende at den pågældende afløser, ud over rejsetiden, ville skulle overholde hviletidsreglementet på normalt 12 timers hvil , før han kunne styre flyet fra New York til London ” (egen markering).

Det bemærkes, at Højesteret i U 2017.2809 H fandt, at det ville være urimeligt belastende for luftfartsselskabet at skulle have en reservebesætning til rådighed i Philadelphia, som ikke var luftfartsselskabets hjemmebase, hvorfor det må antages, at byrettens udtalelse i BS 10S-4455/2014 om, at flyselskabet skal have et vist minimumsberedskab til rådighed, ikke kan opretholdes.

Københavns Byret åbnede således i BS 10S-4455/2014 muligheden for, at sygdom hos besætningen efter omstændighederne kan udgøre en usædvanlig omstændighed og fortsatte herefter til vurderingen af, hvorvidt luftfartsselskabet havde truffet alle de foranstaltninger, som med rimelighed kunne træffes for at undgå forsinkelsen. De faktiske omstændigheder i sag BS 10S-4455/2024 adskiller sig væsentligt fra nærværende sag.

I BS-10S-4455/2014 i) opstod sygdommen 11 timer før afgang, ii) forsinkelsen var på ca. 18 timer, og iii) luftfartsselskabet valgte først to timer efter at have modtaget sygemeldingen at sende en afløser med et fly fra London til New York, velvidende om at afløseren udover rejsetiden skulle overholde hviletidsreglementet på normalt 12 timer.

I nærværende sag i) opstod sygdommen under den foregående flyvning og umiddelbart forinden afgang på rute Flynummer 1 og efter påbegyndt flyvetjenesteperiode, ii) Airseven påbegyndte umiddelbart efter modtagelse af beskeden om, at kaptajnen ikke kunne betjene rute Flynummer 1 undersøgelser af, hvordan man hurtigst muligt kunne få Passagererne til BLL, iii) det er dokumenteret, at Passagererne ikke kunne være kommet hurtigere frem til BLL, og iv) forsinkelsen var på alene ca. 5 timer.

Dommen i U 2017.2005 Ø af 29. marts 2017 afsagt af Østre Landsret omhandlede sygdom hos kaptajnen.

Sagsøgerne i sagen skulle være fløjet fra Bangkok til Helsinki den 4. februar kl. 10:55. Flyet fra Bangkok blev imidlertid forsinket, idet flyets kaptajn, meldte sig syg med et maveonde den 4. februar 2014 kl. 08:55, dvs. ca. 2 timer før afgang.

Det kan udledes af denne dom, at sygdommen her opstod før påbegyndt flyvetjenesteperiode, hvorfor landsretssagen adskiller sig væsentligt fra nærværende sag, hvor sygdommen opstod efter påbegyndt flyvetjenesteperiode.

EU-Domstolens dom i sag C-156/22 af 11. maj 2023 omhandlede TAP Portugal, som skulle gennemføre en flyvning fra Tyskland til Portugal med planlagt afgang kl. 06:05. Kl. 04:15 samme morgen (dvs. ca. to timer før afgang) blev andenpiloten fundet død i sin hotelseng. TAP nægtede at betale kompensation med henvisning til, at andenpilotens uventede død udgjorde en usædvanlig omstændighed.

Retten, som indbragte sagen for EU-Domstolen, bemærkede at problematikken var omtvistet i europæisk retspraksis og i retslitteraturen.

Spørgsmålet i sagen var følgende:

”Skal artikel 5, stk. 3, i forordning [...] nr. 261/2004 fortolkes således, at der foreligger en usædvanlig omstændighed i denne bestemmelses forstand, hvis en flyvning fra en lufthavn uden for det transporterende luftfartsselskabs base aflyses, fordi et besætningsmedlem på denne flyvning (her andenpiloten), som har bestået de foreskrevne regelmæssige lægelige undersøgelser uden begrænsninger, kort før flyvningens påbegyndelse pludselig, og uden at det kunne have været forudset af luftfartsselskabet, dør eller bliver så syg, at vedkommende ikke er i stand til at gennemføre flyvningen ”

EU-Domstolen udtalte følgende:

”Artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bi-stand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at et uventet fravær på grund af sygdom eller dødsfald hos et medlem af en besætning, der er absolut nødvendigt for at gennemføre en flyvning, og som indtræder kort før denne flyvnings planlagte afgang, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand. ”

Sagen som omhandlet i EU-Domstolens dom adskiller sig også fra nærværende sag, idet det af sagen kan udledes, at dødsfaldet skete *forud* for påbegyndt flyvetjenesteperiode, mens sygdommen i nærværende sag opstod efter påbegyndt flyvetjenesteperiode.

Airseven gør gældende, at den afgørende forskel mellem ovennævnte sager og nærværende sag består i, at sygdommen hos kaptajnen på rute Flynummer 1 opstod efter påbegyndt flyvetjenesteperiode.

I Vestre Landsrets dom trykt i U 2023.4874 V fandt landsretten, at et ekstraordinært højt sygefravær blandt personalet som følge af COVID-19 udgjorde en usædvanlig omstændighed, og denne dom bekræfter så-

ledes, at sygdom hos besætningen efter omstændighederne kan udgøre en usædvanlig omstændighed i Forordningens forstand.

Omstændighederne i nærværende sag kan sammenlignes med en situation, hvor flyets kaptajn bliver pludseligt syg eller dør (idet det følger af C-156/22, at der ikke skelnes mellem alvorlig sygdom og død) under en flyvning med det resultat, at flyet må nødlande.

Det savner mening at skelne mellem en sådan situation og en situation, hvor kaptajnen formår at lande flyet på den planlagte destination. EU domstolen har med den konkrete afgørelse fastlagt, at uanset sygdom og dødsfald hos besætningen er en særlig indgribende situation, må luftfartsselskaber påregne, at der kan opstå uventet fravær før arbejdsbegyndelse, hvorfor luftfartsselskaber må forventes at have et beredskab til at dække sådant fravær. Dette adskiller sig fra den i sagen omhandlede situation, hvor besætningen var mødt ind til arbejde og udført dette arbejde under en flyvning fra BLL til PVK. I en sådan situation er der ikke tale om "fravær", idet besætningen allerede er på arbejde, men bliver syg *under udførelse af arbejdet*.

Det er umuligt for et luftfartsselskab at dække sig mod besætningens sygdom under arbejde, idet dette ville kræve, at luftfartsselskabet skulle have en ekstra besætning på alle de steder, som luftfartsselskaber flyver til. Dette ville være en urimelig belastning for luftfartsselskabet, herunder navnlig for et selskab som Airseven, der er et mindre luftfartsselskab, der råder over 3 fly, og som ikke regelmæssigt flyver til PVK. Det bekræftes af Højesterets afgørelse i sag i **214/2016**, der har fastlagt: "*Spørgsmålet er herefter, om SAS har godtgjort, at forsinkelsen af flyet fra København ikke kunne have været undgået, selv om alle de forholdsregler, som med rimelighed kunne træffes, var blevet truffet. Det følger af EU-Domstolens dom af 22. december 2008 i sag C-549/07 (Wallentin-Hermann), præmis 41, at for at opfylde denne betingelse skal flyselskabet godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og alle de økonomiske midler, som selskabet rådede over, kunne det åbenbart ikke på det pågældende tidspunkt, uden at det ville være urimeligt belastende for virksomheden, undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som selskabet stod over for, førte til flyafgangens forsinkelse.*

Det fremgår af Domstolens dom af 12. maj 2011 i sag C-294/10 (Egletis og Ratnieks), præmis 30, og dom af 4. maj 2017 i sag C-315/15 (Pesková og Peska), præmis 30, at Domstolen har lagt sig fast på en konkret og smidig forståelse af rimelige foranstaltninger, hvorved det tilkommer den nationale ret at bedømme, om flyselskabet i det konkrete tilfælde kunne anses for at have truffet foranstaltninger afpasset efter situationen.

Da flyet måtte lande i Philadelphia, sørgede SAS for, at den besætning, som skulle flyve flyet tilbage til København, og som befandt sig i Washington, blev transporteret med taxa de mere end 200 km til Philadelphia, og SAS indgik aftale med en ad hoc handling agent i Philadelphia.

SAS besluttede at flyve flyet til København uden passagerer med henblik på så vidt muligt at undgå eller begrænse forsinkelse af den flyvning, som denne sag angår. En ny besætning blev fløjet fra København til Oslo, så den var klar til at afløse den tidligere besætning, som på grund af arbejdstidsreglerne ikke måtte

flyve flyet helt til København. Forsinkelsen blev endvidere nedbragt som følge af, at der i København kun blev anvendt 1 time og 47 minutter af den planlagte »turnaround tid« på 5 timer og 5 minutter.

Efter Person 9's forklaring lægger Højesteret til grund, at det ikke var muligt at indleje et andet fly og få de nødvendige tilladelser fra de amerikanske myndigheder på den tid, der var til rådighed inden flyafgangen næste dag. På baggrund af Person 9's forklaring og under hensyn til, at den endelige forsinkelse til Washington for passagererne kun blev på 3 timer og 43 minutter, lægger Højesteret endvidere til grund, at ombookning til andre interkontinentale fly ikke ville have medført en mindre forsinkelse for passagererne. Højesteret lægger efter bevisførelsen til grund, at SAS kun kunne have undgået eller yderligere begrænset forsinkelsen, hvis SAS havde haft en ny besætning til rådighed i Philadelphia, hvis SAS havde haft et andet fly med samme kapacitet til rådighed i København, eller hvis SAS havde haft en handlingaftale i lufthavnen i Philadelphia, som man ikke befløj.

Højesteret finder, at det ville være en urimelig belastning for SAS at skulle have et sådant beredskab til rådighed med henblik på situationer som den foreliggende, hvor der indtræder en forsinkelse på mindre end 4 timer som følge af, at et fly af sikkerhedsmæssige grunde foranlediget af vejrforhold må opgive at lande i den planlagte lufthavn, på grund af lynnedslag ikke kan lande i den første af de planlagte alternative lufthavne, og som følge heraf må lande i en lufthavn, hvortil luftfartsselskabet normalt ikke flyver. [min fremhævning]

Højesteret finder på denne baggrund, at SAS har godtgjort, at selskabet har truffet alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at undgå eller begrænse forsinkelsen.”

Det fremgår eksplicit af Højesterets afgørelse, at det ville være en urimelig belastning for luftfartsselskabet, hvis det pågældende luftfartsselskab skulle have haft et reservefly eller besætning til rådighed i den lufthavn, som flyet på en tidligere rotation blev omdirigeret til grundet dårligt vejr.

Der kan det således udledes af praksis, at sygdom under arbejdets udførelse udgør usædvanlige omstændigheder, og at hverken EU-Domstolen eller de danske domstole har taget stilling til, hvorvidt pludselig opstået sygdom hos kaptajnen, som skal gennemføre den pågældende flyvning, og som er absolut nødvendig for gennemførelse af flyvningen, efter påbegyndt flyvetjenesteperiode uden for luftfartsselskabets hjemmebase, kan betragtes som usædvanlige omstændigheder. Sygdom opstår oftest, inden personalet møder på arbejde, altså på luftfartsselskabets hjemmebase, og sygdom efter påbegyndt flyvetjenesteperiode sker yderst sjældent. Det gøres gældende, at sygdommen i denne sag opstod under sådanne omstændigheder – efter påbegyndt tjenesteperiode og uden for Airsevens hjemmebase – at denne kan betragtes som en usædvanlig omstændighed i Forordningens forstand. Det centrale må herefter være, hvorvidt forsinkelsen kunne have undgået forsinkelsen, selvom alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk blev truffet.

Sagsøger har henvist til en række domme vedr. sygdom hos besætningsmedlemmer (herunder U 2017.2005 Ø og C-156/22).

Disse sager omhandler imidlertid tilfælde, hvor besætningsmedlemmet er blev sygemeldt før flyvningen påbegyndelse.

Dette er imidlertid ikke tilfældet i nærværende sag, hvor besætnings-medlemmet blev syg både efter arbejdet var påbegyndt. Kaptajnen blev som tidligere omtalt syg under anflyvning til PVK.

Der findes ingen domme, hverken nationale eller fra EU-domstolen, hvor besætningsmedlemmet blev syg under en flyvning.

Den 5. juni 2025 nåede Rådet (transport, telekommunikation og energi, TTE) i EU fremgår til en politisk aftale omkring en ændring af forordningen, jf. bilag K.

I pkt. 3b forholder Ministerrådet sig til netop sygdom hos besætningsmedlemmer, når dette indtræder efter arbejdet, er påbegyndt:

*” In the original version of Regulation 261/2004, as interpreted by the Court in Joined Cases C-156/22, C- 157/22 and C-158/22 (TAP Portugal), the unexpected absence due to illness or even unexpected death, shortly before the departure of a flight, of a crew member whose presence is essential to its operation were not considered as an extraordinary circumstance. Nonetheless, even though air carriers have the duty to take all reasonable measures to ensure re-placement of the pilot, co-pilot or minimum required cabin crew, ensuring compliance with that obligation in practice outside the carrier’s home bases re-quires considerable time and high financial costs. **Therefore, it is appropriate to provide that the unexpected sickness or death of such essential crew member, for instance when it occurs the day before the departure of the flight, outside the home bases of an air carrier should be considered as an extraordinary circumstance** ” [min fremhævning]*

Det fremgår således helt konkret af lovudkastet (bilag K), at sygdom hos besætningsmedlemmer skal betragtes som en usædvanlig omstændighed, hvis det sker udenfor Luftfartsselskabets hjemmebase.

Ministerrådet har dermed har fastlagt, hvad der skal anses for gælden-de ret, når besætningsmedlemmer bliver ramt af sygdom væk fra deres hjemmebase.

Luftfartsselskabets hjemmebase er Roskilde (RKE) og hverken PVK el-ler BLL.

C-156/22 har fastlagt, at sygdom *forud* for en flyvetjeneste ikke kan an-ses som usædvanlige omstændigheder. EU domstolen begrundet dette med, at besætningsmedlemmers fravær, der indtræder før arbejdets påbegyndelse er noget som luftfartsselskaber må påregne ved at kunne tilkalde et andet besætningsmedlem til at udføre arbejdet. Der er altså tale om en situation, hvor luftfartsselskabet derfor må forvente, at dis-ponere over et beredskab til at dække en sådan situation.

Dermed dækker C-156/22 ikke en situation, hvor besætningens flyve-tjeneste er påbegyndt og man er væk fra hjemmebasen eller tjenesteba-sen. Her vil der ikke være tale om fravær, idet besætningen jo allerede er mødt ind på arbejdet og er i gang med at udføre dette.

Med udgangspunkt i C-156/22 kan vi således modsætningsvist konkludere, at pludselig sygdom opstået efter påbegyndelse af flyvetjenesten ikke kan anses som fravær, men som sygdom opstået *under* udførelsen af arbejdet som besætningsmedlem.

Henset til at et jettfly bevæger sig med 900 km timen og dermed ret hurtigt kommer væk fra hjemmebasen, kan vi konstatere, at et luftfartsselskab ikke har mulighed for at gardere sig mod pludselig opstået sygdom, hvor dette måtte indtræde væk fra hjemmebasen. Der er dermed tale om en udefrakommende hændelse, der ligger uden for luftfartsselskabets aktive kontrol.

Der henvises i den forbindelse til forordningens betragtning 14, hvor der er anført en række eksempler på usædvanlige omstændigheder, ” (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.* ”

Der er evident, at et luftfartsselskab ikke kan gennemføre en flyvning, når der er indtrådt et uforudset sikkerhedsproblem med en kaptajn, der har meldt sig syg. Det er ikke muligt at gennemføre flyvningen alene med en styrmand, idet flytypen kræver 2 piloter.

I forhold til bedømmelsen af usædvanlige omstændigheder henvises endvidere til Ministerrådets udkast til opdatering af EU 261, herunder listen over usædvanlige omstændigheder, hvor sygdom hos et besætningsmedlem, betragtes som usædvanlige omstændigheder.

“vi. unexpected absence of a crew member essential to the operation of the flight, due to illness or death, when it occurs outside the operating air carrier’s home bases or due to pandemic;” (materiale samling side 58)

Ministerrådet er som bekendt lovgiver på området, hvorfor de allerede har givet et stærkt fortolkningsbidrag til, hvordan de eksisterende regler skal fortolkes.

Det gøres sammenfattende gældende, at Airseven har løftet bevisbyrden for, at kaptajnen på flyet blev pludseligt syg efter påbegyndt flyvetjenesteperiode, og at dette sammenholdt med, at sygdommen opstod uden for Airsevens hjemmebase, udgør en usædvanlig omstændighed i Forordningens forstand, og at Airseven som følge heraf er fritaget for at betale kompensation efter Forordningens artikel 5, stk. 3.

Begrænsning af forsinkelsen

Airseven gør gældende, at Airseven i forbindelse med forsinkelsen den 26. juli 2024 traf alle de forholdsregler, som var mulige og som med rimelighed kunne træffes, og at forsinkelsen ikke kunne have været und-

gået, selvom Airseven faktisk traf alle de forholdsregler, der med rime-lighed kunne træffes.

Af Forordningens artikel 5, stk. 3, følger, at en fritagelse fra kompensationspligten – ud over de usædvanlige omstændigheder – ligeledes er betinget af, at de usædvanlige omstændigheder ikke kunne have været undgået, selvom alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk blev truffet.

Airseven kunne ikke have undgået de usædvanlige omstændigheder i form at pludselig opstået sygdom hos kaptajnen, der førte til forsinkelsen på rute Flynummer 1, ligesom Airseven ikke kunne have undgået forsinkelsen, selvom Airseven traf alle de foranstaltninger, som rent faktisk kunne fordres truffet af Airseven.

Sygdom hos en kaptajn, som opstår efter påbegyndt flyvetjenesteperiode og uden for luftfartsselskabet hjemmebase, er ikke en situation, som Airseven på nogen måde ville kunnet have forberedt sig på. Airseven opererer en lang række forskellige ruter og til og fra en lang række forskellige destinationer, og det er naturligvis ikke muligt for Airseven at have en reservebesætning til rådighed på standby på hver af disse destinationer. Dette ville endvidere være urimeligt belastende for Airseven, jf. også U 2017.2809 H.

Straks efter, at Airsevens operationsafdeling blev orienteret om, at kaptajnen ikke kunne betjene flyet på rute Flynummer 1, påbegyndte Airseven undersøgelse af, hvordan Airseven hurtigst muligt kunne få Passage-erne frem til BLL. Herunder kontaktede Airseven North Flying A/S og bookede et taxify gennem North Flying A/S, som kunne transportere en afløsningspilot fra Roskilde lufthavn til PVK, hvilket kostede Airseven DKK 169.000 (bilag F, bilag G og bilag H).

Kontrakten mellem North Flying A/S og Airseven blev fremsendt alle-rede kl. 09:51 UTC (svarende til kl. 11:51 CET), dvs. 50 minutter efter, at det stod klart, at kaptajnen ikke kunne betjene rute Flynummer 1 (bilag F). Sideløbende hermed rettede Airseven henvendelse til bl.a. rejsebureau-et DANEXPLORE for at få afklaret, hvorvidt det ville være muligt at få (visse af) Passagererne hjem med andre fly den 26. juli 2024 (bilag I). Dette var imidlertid ikke tilfældet, og havde man valgt at ombooke Passagererne til andre fly med andre operatører, ville Passagererne først have været fremme i BLL den 27. juli 2024, dvs. dagen efter planlagt ankomst (bilag I).

Sideløbende med korrespondancen med North Flying A/S og DANEXPLORE undersøgte Airseven potentielle alternative flyvninger via Momondo, som imidlertid bekræftede det af DANEXPLORE oplyste om, at der ikke var nogen afgang, som ville kunnet have fået Passage-erne frem til BLL før den 27. juli 2024 (bilag I).

Airseven undersøgte ligeledes mulighederne for at få Passagererne fra PVK til en anden lufthavn i Danmark (bilag J). Disse undersøgelser viste imidlertid også, at uanset om man havde valgt en anden lufthavn i

Danmark, ville Passagererne fortsat først kunne være i Danmark den 27. juli 2024, dvs. dagen efter planlagt ankomst (bilag J).

Den hurtigste måde, hvorpå Airseven kunne få Passagererne fra PVK til BLL var således ved at booke et taxifly, som kunne transportere en afløsningspilot fra Roskilde lufthavn til PVK, hvilket var netop det, Air-seven gjorde. Det bemærkes, at flyet på rute Flynummer 1 afgik 17 minutter efter, at taxiflyet med afløsningspiloten ankom til PVK (bilag A sam-menholdt med bilag G og udskriften fra FlightRadar nederst i bilag K). Det er således dokumenteret, at Passagererne ikke kunne være kommet hurtigere frem til BLL end med Airsevens fly på rute Flynummer 1, og at den måde, hvorpå man kunne få Passagererne hurtigst muligt til BLL på, var ved at transportere en afløsningspilot fra Danmark til PVK, som kunne betjene flyet som kaptajn fra PVK til BLL.

Da det således også er dokumenteret, at de usædvanlige omstændigheder og forsinkelsen ikke kunne have været undgået, selvom alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, er Airseven fritaget for at betale kompensation efter Forordningens artikel 5, stk. 3.

BESVARELSE AF OPFORDRINGER:

Fuga Moras opfordring 1 og opfordring 2 anses for besvaret ved den supplerende sagsfremstilling ovenfor og ved de fremlagte bilag.

RETSGRUNDLAG:

Som udgangspunkt har et luftfartsselskab i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 261/2004 (Forordningen) artikel 7, samt fast retspraksis fra EU-Domstolen, pligt til at udbetale kompensation til Passagererne på en forsinket flyafgang, hvis flyets ankomst forsinkes 3 timer eller mere.

I medfør af Forordningens artikel 5, stk. 3 samt fast retspraksis fra EU-Domstolen, har et luftfartsselskab imidlertid ikke pligt til at udbetale kompensation, hvis forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået selvom alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk blev truffet.

Ad usædvanlige omstændigheder

Af Forordningens betragtning 14, fremgår blandt andet følgende: ” Ligesom under Montreal-konventionen bør de transporterede 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 blev 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. ”

Desuden fremgår det af Forordningens betragtning 15, at: ” Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekven

*serne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt an-går 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 træf-fes”
...*

Parterne har under hovedforhandlingen nærmere redegjort for deres opfattelse af sagen.

Rettenns begrundelse og resultat

Efter artikel 7, jf. artikel 5, stk. 1, litra c, i EU-Forordning nr. 261/2004 har flypas-sagerer krav på en nærmere angivet økonomisk kompensation, hvis en flyaf-gang aflyses. Flypassagerer har også krav på kompensation efter de nævnte regler, hvis de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselska-bet. Retten kan lægge det til grund som ubestridt, at passagererne i denne sag blev forsinket med mere end 3 timer.

Retten til kompensation gælder efter artikel 5, stk. 3, ikke, hvis aflysningen eller forsinkelsen skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have væ-ret undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, fak-tisk var blevet truffet.

Retten kan lægge til grund, at forsinkelsen i sagerne skyldtes, at kaptajnen fik et ildebefindende forinden afgang fra Preveza til Billund, hvorved flyvningen ikke kunne foretages som planlagt.

EU-Domstolen har bl.a. i sagen 156/22, præmis 22, udtalt følgende:

”På baggrund af det ovenstående skal det forelagte spørgsmål,..., be-svares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 skal fortolkes således, at et uventet fravær på grund af sygdom eller dødsfald hos et medlem af en besætning, der er absolut nødvendigt for at gennemføre en flyvning, og som indtræder kort før denne flyvnings planlagte af-gang, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« i denne bestemmelses forstand.”

På baggrund heraf kan forsinkelsen ikke anses som begrundet i usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand. Det kan ikke føre til et andet resul-tat, at sygdommen indtrådte under en forudgående flyvning til et andet land end flyselskabets hjemsted, idet fraværet indtrådte før den forsinkede flyvnings planlagte afgang.

Fuga Mora ApS’ påstande tages derfor til følge.

Airseven A/S skal efter sagernes resultat betale sagsomkostninger til Fuga Mora ApS som nedenfor bestemt.

De samlede sagsomkostninger for sagerne er efter sagernes værdi, forløb og udfald fastsat til dækning af udgifter til advokat eller anden repræsentation med 21.410 kr. og af de syv retsafgifter med 5.250 kr., i alt 26.660 kr. Fuga Mora ApS er momsregistreret

Der er ved fastsættelse af de samlede udgifter til repræsentation lagt vægt på, at fem af sagerne er omfattet af retsplejelovens § 408, stk. 2, 2. pkt. Der er i øvrigt lagt vægt på hovedforhandlingens varighed, samt at alle sagerne er sambehandlede med samme repræsentanter, ligesom sagerne omhandler samme faktum og samme juridiske tvist.

THI KENDES FOR RET:

I sagen BS-41437/2024-KOL skal Airseven A/S til Fuga Mora ApS betale 11.940,48 kr. med procesrente fra den 25. august 2024, samt 100 kr. i rykkerge-byr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.700 kr. i andre udenretlige omkostninger.

I sagen BS-41438/2024-KOL skal Airseven A/S til Fuga Mora ApS betale 5.970,24 kr. med procesrente fra den 25. august 2024 af 5.970,24 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i andre udenretlige omkostninger.

I sagen BS-41830/2024-KOL skal Airseven A/S til Fuga Mora ApS betale 5.969,52 kr. med procesrente fra den 28. august 2024 af 5.969,52 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i andre udenretlige omkostninger.

I sagen BS-41831/2024-KOL skal Airseven A/S til Fuga Mora ApS betale 11.939,04 kr. med procesrente fra den 28. august 2024 af 11.939,04 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.700 kr. i andre udenretlige omkostninger.

I sagen BS-41832/2024-KOL skal Airseven A/S til Fuga Mora ApS skal betale 5.969,52 kr. med procesrente fra den 28. august 2024 af 5.969,52 kr. samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i andre udenretlige omkostninger.

I sagen BS-44597/2024-KOL skal Airseven A/S til Fuga Mora ApS betale 8.953,92 kr. med procesrente fra den 12. september 2024 af 8.953,92 kr. samt 100

kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i andre udenretlige omkostninger.

I sagen BS-47724/2024-KOL skal Airseven A/S til Fuga Mora ApS betale 5.970,16 kr. med procesrente fra den 29. september 2024, samt 100 kr. i rykkergebyr, 100 kr. i inkassogebyr og 1.300 kr. i andre udenretlige omkostninger.

Airseven A/S skal til Fuga Mora ApS betale samlede sagsomkostninger med 26.660 kr.

Beløbene skal betales inden 14 dage.

Sagsomkostningerne bliver forrentet efter rentelovens § 8 a.



Publiceret til portalen d. 23-10-2025 kl. 08:45

Modtagere: Sagsøgte Airseven A/S, Advokat Henning Romme-Mølby, Anden
partsrepræsentant Rescue Money ApS, Sagsøger Fuga Mora ApS