

U.2017.2809H

Ikke kompensation for flyforsinkelse forårsaget af flyets landing dagen forud i en anden lufthavn på grund af uvejr og af sikkerhedsmæssige grunde.

EU-ret 9 - Transport og kommunikation 3.

- ♦ Sagen angik, om flyselskabet S skulle betale kompensation til flypassagererne A-Y, fordi deres flyrejse fra København til Washington den 13. september 2013 blev forsinket 3 timer og 43 minutter. Forsinkelsen skyldtes, at flyet dagen forud på grund af uvejr over Washington og lavt brændstofniveau måtte lande i Philadelphia i stedet, hvilket medførte aflysning af afgang med samme fly fra Washington til København samme dag og forsinkelse af flyets afgang fra København til Washington den følgende dag. Flypassagerer har ifølge EU-retten krav på økonomisk kompensation, hvis en flyafgang aflyses, eller hvis de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det planlagte ankomsttidspunkt. Retten til kompensation gælder dog ikke, hvis forsinkelsen eller aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, jf. EU-forordning nr. 261/2004, artikel 5, stk. 3. Højesteret lagde vedrørende den første betingelse til grund, at beslutningen om at lande i Philadelphia den 12. september blev truffet af sikkerhedsmæssige grunde foranlediget af vejrforholdene, og at dette var usædvanlige omstændigheder. Højesteret udtalte endvidere, at fritagelse for kompensation også kan ske i tilfælde, hvor usædvanlige omstændigheder, der er opstået under en flyvning, medfører forsinkelse af en efterfølgende flyvning. Forsinkelsen af flyet den 13. september, som udover den oprindelige forsinkelse tillige skyldtes S' manglende handlingaftale i Philadelphia og arbejdstidsreglerne for besætninger, var forårsaget af usædvanlige omstændigheder, idet også sekundære komplikationer kan være omfattet af reglen om fritagelse for at betale kompensation. Højesteret fandt endvidere vedrørende den anden betingelse efter en konkret vurdering af S' bestræbelser på at afværge forsinkelsen, at S havde godtgjort, at selskabet havde truffet alle de forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, for at undgå og begrænse forsinkelsen. Højesteret frifandt herefter S og ændrede herved landsrettens dom.(1)

H.D. 2. juni 2017 i sag 214/2016 (2. afd.)

Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden (adv. Jens Rostock-Jensen, Kbh.)

mod

A-Y (adv. Eva Persson for alle, Kbh., besk.).

Københavns Byrets dom 16. juli 2015, BS 27B-1094/2014

Sagens baggrund og parternes påstande

Denne sag, der er anlagt den 18. marts 2014, vedrører, hvorvidt SAS er pligtig at yde sagsøgerne

2810

kompensation i henhold til EU-forordning 261/2004 som følge af en flyforsinkelse.

Sagsøgerne har nedlagt påstand om, at Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden (SAS) skal betale 107.464,32 kr. med tillæg af procesrente fra sagens anlæg.

Påstanden er opgjort således, at hver af sagsøgerne påstår sig tilkendt 600 euro i kompensation.

Sagsøgte har nedlagt påstand om frifindelse.

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

Oplysningerne i sagen

Sagsøgerne skulle den 13. september 2013 flyve med SAS SKK925 fra København til Washington. Flyet skulle være ankommet kl. 15.00 lokal tid, men ankom først kl. 19.15. Parterne er ikke helt enige om forsinkelsens længde, men er enige om, at flyet var mere end 3 timer forsinket.

Selve det fly, som efter sagsøgte plan, skulle fragte sagsøgerne fra Kastrup til Washington den 13. september 2013, med registrering OY-KBM, fløj dagen forinden, den 12. september 2013, på samme rute fra Kastrup til Washington.

Flyet OY-KBM skulle efter sagsøgte plan flyve retur med passagerer fra Washington til Kastrup, med en ny besætning, som skulle stige på i Washington. Herefter skulle flyet, igen med en ny besætning, have fløjet den flyvning som sagsøgerne i denne sag skulle med den 13. september 2013 fra Kastrup til Washington.

Grundet vejrforhold i USA blev flyvningen den 12. september 2013 fra Kastrup til Washington omdirigeret først til Baltimore lufthavn, men da denne lufthavn pludselig lukkede grundet lynnedslag, blev flyet igen omdirigeret denne gang til Philadelphia lufthavn, hvor flyet landede.

Flyet OY-KBM befandt sig derfor ikke i Washington, som det skulle have gjort, og kunne derfor ikke flyve retur til Kastrup som planlagt. Den følgende planlagte returflyvning fra Washington til Kastrup blev aflyst, og flyet OY-KBM fløj uden passagerer retur til Kastrup fra Philadelphia. Besætningen, som var mødt i Washington, blev transporteret til flyet i Philadelphia, med taxa. Denne følgende returflyvning til Kastrup blev forsinket, og derfor blev den efterfølgende flyvning fra Kastrup til Washington ligeledes forsinket med mere end 3 timer, som indledningsvist anført, idet flyet ikke var klar til afgang fra Kastrup til tiden.

Forklaringer

Der er afgivet forklaring af Manager of Operational Control Center i SAS, Allan Mortensen og Manager i Union Agreements i SAS, Tobias Bang.

Allan Mortensen har forklaret, at han er ansvarlig for den daglige trafikafvikling. Hans afdeling overtager trafikafviklingen 6 uger før afgang og har ansvaret indtil en flyafgang er afviklet. Når der opstår forsinkelser og uregelmæssigheder, som i denne sag, får hans afdeling besked. Deres hovedformål er at få trafikken tilbage på sporet så hurtigt som muligt. Han var ikke selv til stede i afdelingen, da optakten til denne sags forsinkelse opstod, hvilket var midt om natten, men hans personale var.

På dette fly var der 3 piloter og 6-8 besætningsmedlemmer i kabinen.

Undervejs fra Kastrup til Washington den 12. september 2013 blev de informeret om, at der var uvejr med kraftige lyn, og at der derfor var opstået kø til landing i Washington. Der var således mange fly i »holding« position, som afventede landingstilladelse. I den situation vurderede de, hvor længe de skulle vente i »holding« position. De vurderede, at de ville flyve til Baltimore i stedet. Under indflyvningen til Baltimore lufthavn slog lynet ned, og de måtte ikke lande i Baltimore alligevel. De blev videresendt til Philadelphia. Det var ikke deres valg at flyve til Philadelphia.

I Baltimore har de gode »handling« aftaler, så de hurtigt får en gate, de får tanket flyet og passagererne blive betjent. De har ikke

samme aftale i Philadelphia. Hvis de var landet i Baltimore ville de tanke og flyve til Washington, så snart det blev muligt.

De landede i Philadelphia 45 minutter efter de skulle have landet i Washington. De flyselskaber, der normalt har flyruter til Philadelphia, bliver betjent først. Deres fly blev derfor sat i vente-position. Der skete ikke noget, og de blev derfor yderligere forsinket. Det har stor betydning, at de ikke har en handling aftale i den konkrete lufthavn.

De havde ikke et reservefly i Kastrup, som kunne flyve ruten i stedet for flyet, der var forsinket i Philadelphia. De har altid huller i deres program, så de kan håndtere normale forsinkelser eller uregelmæssigheder. De har 5 timer ekstra tid på dette konkrete fly. Alle fly er i drift. Der er ledige huller i programmet, men ikke hele fly, der er ledige. Ingen flyselskaber har ledige fly stående. Ingen har disse store fly, som kan flyve over Atlanterhavet, stående ledige. De kan godt indleje et fly fra et andet flyselskab, hvis de kan se, at de kan redde deres trafikproblemer. I denne situation ville de ikke have reddet forsinkelsen. De har en »broker«, som de kan kontakte, hvis de vil indleje et fly fra et andet selskab. De ved også hvilke selskaber, der kan flyve for dem. De kunne måske godt have indlejet et fly, men det ville de ikke kunne nå til tiden af denne afgang. Det ville ikke have været hurtigere at indleje et fly, end de fik deres eget fly tilbage og klar til afgang igen. En halv dag er for lidt tid til at indleje et andet fly. De skal typisk starte 24 timer før, hvis de skal indleje et fly, for at

2811

få positioneret fly og besætning samt få alle tilladelser. Der vil typisk gå 24 timer, fra man sender en »recrest«, til man kan flyve med et indlejet fly. Deres eget fly fløj i stedet tomt tilbage, for at blive klar så hurtigt som muligt. Omkostningerne ved at flyve et tomt fly tilbage er de samme som et fyldt fly, bare uden mad til passagererne. Det vil koste omkring 1 mio. til 1,5 mio. kr. at indleje et fly til en flyvning fra Kastrup til Washington. De forsøger at gøre konsekvenserne for deres passagerer så små som mulige, og derfor fløj de flyet tomt hjem. De kunne også have ladet flyet stå i USA og så aflyse det næste fly fra Kastrup til Washington, men det vil de helst ikke. Det var en stor udgift at flyve flyet tomt tilbage til Danmark. De gjorde det, der var hurtigst.

Forespurgt af sagsøgers advokat forklarede vidnet, at der er plads til 264 passagerer i dette airbus fly. De kan ikke flyve denne rute med mindre fly. De har ikke mindre fly, der kan flyve over Atlanterhavet. Det er korrekt, at SAS er medlem af Star Alliance, som er en sammenslutning af 27 luftfartsselskaber, og at Star Alliance samlet har 1500 flyvemaskiner. Vidnet forklarede hertil, at ingen af disse flyselskaber har reservefly, som ikke er i drift. Hvis SAS ikke selv kan operere en flyvning, ombooker de passagererne til andre flyselskaber. Vidnet kan ikke svare på, hvad de konkret prøvede at ombooke i denne sag. Hvis de skal ombooke passagerer, skal de først vurdere, om en ombookning kan få passageren hurtigere frem. De tjekker hvilke forbindelse der er i Europa. De kan ikke ombooke 264 passagerer til et andet fly. Der vil aldrig være nok ledige pladser til ombooking af et helt stort fly. Det var forsinkelsen i Philadelphia, der fik hele deres program til at skride. Det var først under opholdet i Philadelphia, at de vurderede, at de ikke ville kunne nå at flyve fra Kastrup til tiden næste dag. Omkring kl. 2 dansk tid, vidste de, at de ikke ville kunne nå hjem til tiden, så flyet fra Kastrup kunne afgå til tiden. Først 3 timer senere kom flyet af sted fra Philadelphia.

Tobias Bang har forklaret, at han er manager i afdelingen »Union Agreement« hos SAS og arbejder med de ansattes arbejdsvilkår og arbejdstid. Der er altid nogle på vagt i deres kontrolenhed, som skal sikre, at alle arbejdstider og hviletider overholdes konkret. Han har været inde og se på denne sag og regnet på, at arbejdstiden

er overholdt. Hvis der sker overtrædelser af arbejdsreglementet, skal der skrives en rapport, som skal sendes til myndighederne. Når der opstår et problem, så har kaptajnen ansvaret. Kaptajnen kontakter altid »crew control«, og sikre sig at arbejdstidsreglementet ikke bliver overtrådt. Kaptajnen har et personligt ansvar for reglementets overholdelse, og overtrædelser vil blive noteret i kaptajnens papirer.

Besætningen må som udgangspunkt arbejde 13 timer på en langrute-flyvning. Flyvninger til USA arrangeres således, at besætningen, der flyver til USA den ene dag, flyver hjem med det fly, der ankommer dagen efter. Besætningen, der ankommer til USA med et fly, bliver således i USA 24-26 timer, og flyver så hjem med det fly, der er ankommet dagen efter deres ankomst, mens selve flyet flyver hjem med den besætning, som har haft omkring et døgn hviletid. Besætningen kan ikke flyve ud og hjem samme dag med samme fly, da det vil være en overtrædelse af deres arbejdstidsregler.

En flyvning til USA tager 8-9 timer. Der må som udgangspunkt planlægges en 13 timers arbejdstid til besætningen. Hvis der er to piloter på flyvningen må arbejdstiden forlænges med op til 2 timer, hvis der opstår omstændigheder efter de er mødt på deres vagt, mens der må forlænges med op til 3 timer, hvis det er en flyvning med 3 piloter. Der er således altid en margen i forhold til den planlagte flyvning.

Vidnet var ikke personligt involveret i denne sag, da situationen opstod, men han har undersøgt flyvningen nøje. Flyet fra København til Washington fik undervejs i flyvningen oplyst, at der var uvejr ved destinationen. Der opstod kø for at lande i Washington, og de blev omdirigeret til Baltimore. Dette var dog også deres ønske, da de også har flyvninger til Baltimore, og derfor har en god »handling-aftale« i Baltimore lufthavn. Det betyder, at de får en god gate, hurtig service, tankning af brændstof og håndtering af passagerer. Da flyet var ved at lande i Baltimore, slog lynet ned i kontroltårnet i Baltimore lufthavn og lufthavnen lukkede. De blev omdirigeret til Philadelphia. Denne gang havde de ikke noget valg, og måtte flyve til Philadelphia, selv om de ikke normalt har flyvninger til denne lufthavn, og derfor ikke har en »handling-aftale«.

SAS har ikke personale i Philadelphia. Besætningen, der skulle være fløjet med flyet hjem fra Washington til Danmark, var mødt i Washington lufthavn. Da de finder ud af, at flyet sidder fast i Philadelphia både fordi det ikke kan flyve til Washington, som stadig er lukket, og fordi flyet ikke bliver »handlet«, og blot holder i kø, er deres bedste og hurtigste mulighed, at køre besætningen, som er mødt i Washington, i taxa til Philadelphia, og flyve flyet hjem med denne besætning men uden passagerer. Dette var alt sammen for at flyet hurtigst muligt kunne indgå i dens planlagte flyvninger igen, og også denne sags flyvning fra København.

De passagerer, som skulle have været med flyet fra Washington blev ombooket, da denne flyafgang blev aflyst.

Flyet kunne ikke flyve fra Philadelphia til København, grundet besætningens arbejdstidsregler. Flyet måtte derfor lande i Oslo. Han har beregnet, at flyet skulle have været afsted senest kl. 2.40 for at nå den sidst mulige »blok on time« (landingstid til gate). Flyet kom først af sted kl. 3.09. Der stod ny besætning klar i Oslo, som

2812

kunne flyve flyet til København, hvor det så hurtigt som muligt blev gjort klar til denne sags flyvning.

Der er mange usikkerheder omkring vejr, flytider mv. Derfor tog flyet af sted fra Philadelphia. Imens fik de en ny besætning klar, så flyet kunne komme af sted igen hurtigst muligt efter det var kommet retur.

De har reservebesætninger i de skandinaviske byer, men ellers ikke. De kan flyve reservebesætninger ud til en ønsket destination, men ikke over Atlanterhavet.

Hvis de havde kunne få et nyt fly klar i Kastrup og ny besætning, ville de ikke have haft en besætning klar til at flyve dette fly hjem. Det personale, der var med det tomme fly hjem, kunne ikke flyve en ny flyvning pga. arbejdstidsreglerne.

Parternes synspunkter

A-Y har i påstandsdokument af 9. juni 2015 anført følgende:

»...

at vejrforholdene den dag den omkontraherede flyvning skulle forgå, ikke frembød hindringer for flytrafikkens normale afvikling over de områder, der skulle overflyves.

at det er sagsøgtes egen risiko, at man har lagt sig fast på [at] søge kontrakten med sagsøgerne opfyldt ved anvendelse af en flyvemaskine eller en besætning, der var ramt af sådanne hindringer, at sagsøgte ikke var i stand til [at opfylde] sin kontrakt.

at det forhold, at sagsøgtes fly dagen i forvejen havde måttet lande [i] en alternativ lufthavn, ikke i sig selv kan karakteriseres som »usædvanlig omstændighed« i den forstand dette udtryk er anvendt i forordningens Art. 5, stk. 3, således som sagsøgte har påstået. EU-domstolen har i præmis 26 i sin dom af 22 december 2008 i sagen C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann mod Alitalia-Line Aeree Italiane SpA udtalt, at som »usædvanlige omstændigheder« må anses begivenheder, som ikke er led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol. Den pågældende udtalelse faldt i en sag om betydningen af tekniske fejl ved luftfartøjet, men den generelle formulering udtalelsen har fået, bevirker, at den må antages at være udtryk for domstolens almindelige holdning. Havde forholdet været det, at luftfartøjet i den aktuelle sag havde måttet nødlande, f.eks. som følge af en katastrofe af en eller anden art, kunne man måske nok sige, at der havde foreligget en situation, som lå uden for luftfartsselskabets normale aktivitetsudøvelse, men i en situation som den foreliggende, hvor luftfartøjet blot er landet i en alternativ lufthavn, en mulighed flyets besætning er orienteret om allerede ved flyets afgang og som der er taget hensyn til ved udmålingen af den mængde brændstof, flyet medførte, forelå der ikke en situation, som med nogen rimelighed kan karakteriseres som liggende udenfor luftfartsselskabets almindelige aktivitetsudøvelse.

at den omstændighed, at den danske trafikstyrelse har afvist krav om kompensation fra passagerer, der den foregående dag blev forsinkede med sagsøgtes fly fra Kastrup på grund af dårligt vejr i Washington DC, er aldeles uden betydning for afgørelsen af nærværende sag, jf. forordningens betragtning 14.

at Forslag til ændring af forordningen er uden betydning for anvendelse af forordningens bestemmelser, så længe forslagene ikke er vedtaget og trådt i kraft.

at Art. 5, stk. 3, som sagsøgte har påberåbt sig, pålægger sagsøgte en meget tung bevisbyrde for, at han ikke var i stand til at undgå forsinkelsen, selvom alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, var blevet truffet. Blandt de forholdsregler, man kunne forestille sig truffet er blandt andet anvendelse af et andet fly, enten et af sagsøgtes egne (idet man her erindrer sig, at transportopgaven angår en transport fra Kastrup Lufthavn) eller et chartret fly eller engagement af vikarer for det strandede personale.

at denne bevisbyrde ikke kan anses løftet blot ved at et medlem af sagsøgtes personale forklarer, at sagsøgte den pågældende dag ikke havde andre fly til rådighed og at det efter hans opfattelse ikke ville have været muligt at leje hverken et andet fly eller at stykke en anden besætning sammen af personer, der måtte anses for egnede og villige til at påtage sig opgaven. Det må kræves, at sagsøgte kan

dokumentere, at man rent faktisk forgæves har forespurgt relevante flyselskaber og personaleorganisationer.

at Det formentlig beror på en misforståelse fra min side, at sagsøgte vil påstå, at man ikke råder over det fornødne økonomiske beredskab til at kunne chartre et erstatningsfly.

...«

Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden (SAS) har i påstandsdokument af 4. juni 2015 anført følgende:

»...

at Det følger af forordning 261/2004, art. 5, stk. 1, litra c), at passagerer i tilfælde af aflysning har ret til kompensation fra det transporterende flyselskab. EU Domstolen fastslog i den såkaldte Sturgeon-dom (forenede sager C-402/07 og C-432/07), at denne ret til kompensation også gælder for passagerer, som har været udsat for en forsinkelse på 3 timer eller mere.

at Det følger imidlertid af art. 5, stk. 3, at passagererne ikke har ret til kompensation, såfremt aflysningen (eller forsinkelsen) skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

at SAS gør overordnet gældende, at forsinkelsen af sagsøgernes flyafgang ikke kunne have været undgået,

2813

selvom alle rimelige forholdsregler var blevet truffet, og at SAS derfor ikke er forpligtet til at betale kompensation til sagsøgerne i henhold til forordning 261/2004.

at Det fremgår af præambelen til forordning 261/2004, punkt 14, at usædvanlige omstændigheder for eksempel kan bestå i »vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning«.

at I sagen C-549/07 (Wallentin-Hermann mod Alitalia), fastslog EU Domstolen, at der foreligger usædvanlige omstændigheder i forordningens forstand, når forsinkelsen eller aflysningen »skyldes begivenheder, som ikke er et led i det berørte luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse, og som ligger uden for luftfartsselskabets faktiske kontrol« (afgørelsens punkt 26).

at Det gøres på baggrund af de faktiske omstændigheder omkring forsinkelsen og ovennævnte praksis fra EU Domstolen gældende, at uvejret på den amerikanske østkyst den 12. september 2013 havde karakter af en usædvanlig omstændighed i forordningens forstand, da uvejret i sagens natur lå uden for SAS' faktiske kontrol og sædvanlige aktivitetsudøvelse.

at Det forhold, at de usædvanlige omstændigheder, som forårsagede aflysningen, opstod dagen før sagsøgernes flyafgang, er ikke afgørende i forhold til undtagelsen fra forpligtelsen til at betale kompensation i henhold til forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3.

at Det er således præciseret i Kommissionens forslag til revision af forordning 261/2004 om de usædvanlige omstændigheder, som ifølge artikel 5, stk. 3, undtager luftfartsselskabernes fra at betale kompensation:

»Such extraordinary circumstances can only be invoked in so far they affect the flight concerned or the previous flight operated by the same aircraft.«

at Kommissionens ændringsforslag er fremlagt som bilag F. Det bemærkes, at ændringsforslaget blev fremsat forud for sagsøgernes flyafgang. Europa-Parlamentet har sidenhen behandlet Kommissionens lovforslag i betænkning A7-0020/2014 af 13. januar 2014, men fandt ikke anledning til at ændre på Kommissionens forslag til omformulering af artikel 5, stk. 3.

at Det følger således, at også usædvanlige omstændigheder, som har påvirket den tidligere flyafgang med samme fly, er omfattet af forordningens artikel 5, stk. 3. Selvom der er tale om et forslag fra

Kommissionen og ikke en endelig ændring af forordningen, må dette forslag anses for blot at præcisere den retstilstand, som allerede er gældende i henhold til forordningen.

at Som bilag 5 er fremlagt en afgørelse fra Trafikstyrelsen af 18. marts 2014 vedrørende aflysningen af flyafgangen SK926, dvs. den afgang, der skulle have fløjet passagerer fra Washington til Kastrup den 12. september 2013 med flyet OY-KBM, inden dette fly skulle flyve sagsøgerne tilbage til Washington.

at Det fremgår af Trafikstyrelsens afgørelse, at aflysningen skyldtes vejrforholdene i Washington, som var præget af voldsom storm og lynnedslag, der blandt andet ramte lufthavnens kontroltårn. Det var derfor nødvendigt at omdirigere flyet til en anden lufthavn (Philadelphia, jf. ovenfor).

at Trafikstyrelsen konkluderede på denne baggrund, at aflysningen skyldtes usædvanlige omstændigheder i henhold til forordning 261/2004, og at passager[ne] derfor ikke var berettiget til kompensation.

at Det gøres gældende, at sagsøgernes forsinkelse i nærværende sag var forårsaget af nøjagtig de samme omstændigheder som i Trafikstyrelsens afgørelse, nemlig stormen på den amerikanske østkyst den 12. september 2013. Forsinkelsen skyldtes således usædvanlige omstændigheder, og sagsøgerne er derfor ikke berettiget til kompensation, jf. forordning 261/2004, art. 5, stk. 3.

SAS KUNNE IKKE HAVE UNDGÅET FORSINKELSEN VED ANDERLEDES PLANLÆGNING

at Det gøres gældende, at SAS ikke konkret kunne have forhindret forsinkelsen ved en anderledes ressourceplanlægning af fly eller personale.

at Da lufthavnene i både Washington, New York og Baltimore var lukkede som følge af uvejret, var flyet nødsaget til at lande i Philadelphia, som ikke er en af SAS' destinationer. SAS havde derfor i sagens natur ikke en besætning til rådighed i denne lufthavn, og var derfor nødsaget til at køre en besætning fra Washington til Philadelphia.

at Det kan ikke rimeligvis kræves af SAS eller andre luftfartsselskaber, at selskabet skal have reservebesætninger til rådighed i alle lufthavne, også de lufthavne, som SAS ikke trafikkerer, blot for det tilfælde, at et fly på grund af usædvanlig vejrlig må lande i en alternativ lufthavn. Dette navnlig ikke i lufthavne, hvor selskabet ikke som led i sin normale drift lander, som tilfældet var i nærværende sag. Hvis det var tilfældet, ville et luftfartsselskab jo være forpligtet til at have en reservebesætning i alle lufthavne, uanset, om luftfartsselskabet som led i sin daglige drift landede i disse lufthavne eller ej, blot for at være sikker på altid at have en ledig besætning, hvis et fly på grund af vejrforholdene skulle blive omdirigeret til en af disse lufthavne.

at En sådan planlægning ville være uoverskueligt og urealistisk ressourcekrævende for luftfartsselskaberne, og det har naturligvis ikke været formålet med forordning 261/2004, at stille sådanne krav til luftfartsselskaberne.

at Det kunne således ikke kræves, at SAS opretholdt en reservebesætning i Philadelphia, en destination som SAS ikke trafikkerer, blot for det tilfælde, at et fly skulle blive omdirigeret af flykollen i Washington.

at Dette ville i øvrigt ikke være et realistisk krav, da en sådan »reserve« flybesætning (3 piloter og 10

2814

besætningsmedlemmer) ikke blot kan sidde og vente i lufthavnen for det tilfælde, at et SAS fly på grund af vejret skulle lande der, da besætningen i så fald i henhold til flyve/hviletidsreglerne ville blive betragtet som værende på arbejde. Dette betyder, at deres lovmæssige arbejdstid allerede ville være startet og at de derfor

sandsynligvis ikke kunne flyve hele turen, når og hvis et fly måtte lande i lufthavnen.

at Det var således ikke en praktisk mulighed for SAS at have en reservebesætning til rådighed i Philadelphia, som kunne flyve flyet tilbage til Kastrup.

at Det var på samme vis ikke muligt at flyve et andet fly retur til Kastrup for at flyve sagsøgerne tilbage Washington, da alle SAS' 7 fly af typen Airbus 340, som kan bruges på den pågældende rute over Atlanten, var i brug på andre ruter. Såfremt SAS skulle have indsat et andet fly, ville det derfor have ført til en tilsvarende (eller større) forsinkelse, blot på en anden rute.

at Det lykkedes i øvrigt SAS at forkorte den sædvanlige handling-tid for OY-KBM i Kastrup den 13. september 2013 fra de sædvanligt planlagte 5 timer og 5 min til 1 time og 47 min, hvilket medførte en betydeligt kortere forsinkelse, end hvis den sædvanlige handling-tid var blevet brugt. SAS gjorde således, hvad der var muligt, for at begrænse forsinkelsen. at Det gøres således sammenfattende gældende, at sagsøgerne ikke har ret til kompensation i henhold til forordning 261/2004, da forsinkelsen skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet, jf. art. 5, stk. 3.

at Som støtte hertil henvises til sagen C-294/10 (Eglitis og Ratnieks mod Air Baltic Corporation m.fl.), som på samme måde som nærværende sag vedrørte et tilfælde, hvor en midlertidig lukning af en lufthavn førte til, at besætningen på grund af flyve-/hviletidsreglerne ikke kunne gennemføre flyvningen, hvorefter flyafgangen blev aflyst. Faktum i sagen var, at luftrummet over Malmø var lukket den 14. juli 2006 fra kl. 20.30 til kl. 22.45. Den pågældende flyafgang skulle have afgået kl. 20.35.

at Efter at være blevet forsinket i ca. 2 timer på grund af lukningen af luftrummet fik passagererne på flyafgangen meddelelse om, at flyafgangen var aflyst, fordi besætningen på grund af forsinkelsen ikke længere kunne gennemføre den samlede flyvningen efter gældende regler om arbejdstid.

at To passagerer gjorde efterfølgende gældende, at det kun var den oprindelige lukning af luftrummet i ca. 2 timer som udgjorde usædvanlige omstændigheder, mens den efterfølgende aflysning af flyet på grund af reglerne om arbejdstid ikke kunne karakteriseres som usædvanlig omstændigheder.

at Den foreliggende ret bad herefter EU Domstolen om at besvare, om et luftfartsselskab for at leve op til forpligtelsen om at skulle have truffet alle rimelige forholdsregler for at undgå de usædvanlige omstændigheder, er forpligtet til at planlægge sine ressourcer hensigtsmæssigt, således at de er muligt at gennemføre den fastsatte flyvning inden for en vis tid efter tidspunktet for den planmæssige afgang (afgørelsens punkt 21).

at Hertil svarede EU Domstolen for det første, at luftfartsselskabet »ved planlægningen af flyvningen rimeligvis må tage hensyn til den risiko for forsinkelse, der er forbundet med, at der eventuelt indtræder usædvanlige omstændigheder« (punkt 27).

at EU Domstolen svarede videre, at »et ansvarligt luftfartsselskab for at undgå, at enhver selv ubetydelig forsinkelse, som følger af, at der indtræffer usædvanlige omstændigheder, ikke uundgåeligt fører til, at flyafgangen må aflyses, må planlægge sine ressourcer i god tid for at kunne råde over en vis tidsmargin for om muligt at være i stand til at gennemføre flyvningen, efter at de usædvanlige omstændigheder er ophørt« (punkt 28).

at EU Domstolen konkluderede herefter:

»Ved en sådan bedømmelse er det afgørende nemlig udelukkende luftfartsselskabets kapacitet til at gennemføre hele den planlagte flyafgang, forstået som en »transporthandling« udført af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute (jf. i denne retning dom af

10.7.2008, sag C173/07, Emirates Airlines, Sml. I, s. 5237, præmis 40) på trods af, at usædvanlige omstændigheder er indtruffet med en deraf følgende forsinkelse. En sådan oprindelig forsinkelse, på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder ophører, eller set i forhold til det planmæssige afgangstidspunkt, kan imidlertid efterfølgende forøges som følge af en række sekundære komplikationer, der opstår, fordi den pågældende flyafgang ikke længere vil kunne gennemføres planmæssigt, dvs. på det fastsatte tidspunkt, såsom vanskeligheder forbundet med en ny tildeling af luftkorridorer eller med betingelserne for at få adgang til destinationslufthavnen, herunder en eventuel total eller delvis lukning heraf i løbet af natten. Det følger heraf, at flyvningen vil blive afsluttet med en væsentlig større forsinkelse end den, der oprindeligt opstod.

Bedømmelsen af, om luftfartsselskabets forholdsregler ved planlægningen af flyafgangen forekommer rimelige, skal følgelig ligeledes indbefatte disse sekundære risici, for så vidt som de som udgangspunkt er forudsigelige og forudberegnelige.

Hvad angår det transporterende luftfartsselskabs kapacitet til at gennemføre den planlagte flyvning fuldt ud under disse omstændigheder, skal dette bedømmes i lyset af de kriterier, som Domstolen fastsatte i Wallentin-Hermann-dommen. Ved bedømmelsen skal det påses, at omfanget af den krævede tidsmargin ikke

2815

medfører en helt urimelig belastning for virksomheden på det relevante tidspunkt.«

at I nærværende sag havde SAS netop indlagt en rimelig tidsmargin udover de 5 timer og 5 min, som sædvanligvis kræves til handling af flyet, fra den planlagte ankomst til Kastrup til den planlagte afgang på sagsøgernes flyafgang, som skulle fungere som en »buffer« i tilfælde af forsinkelser, vedligeholdelse etc. Selvom den planlagte handling-tid konkret blev forkortet til 1 time og 47 min, og SAS derfor havde næsten 3 ½ times ekstra margin i tilfælde af forsinkelser, var det dog på grund af det massive uvejr og lukningen af flere lufthavne på den amerikanske østkyst praktisk ikke muligt helt at undgå en - efter forholdene - kort forsinkelse.

at SAS har således planlagt sine ressourcer i god tid, således som EU Domstolen bemærkede i C-294/10.

at Det bemærkes samtidigt, at forsinkelsen i den konkrete sag netop blev påvirket af sådanne »sekundære komplikationer, der opstår, fordi den pågældende flyafgang ikke længere vil kunne gennemføres planmæssigt«, jf. afgørelsens punkt 33, nemlig reglerne om arbejdstid, der på grund af forsinkelsen som følge af uvejret førte til, at flyet måtte skifte besætning, hvilket førte til en yderligere forsinkelse af afgang. Disse »sekundære risici« skal der netop ifølge EU Domstolen tages hensyn til i bedømmelsen af, om luftfartsselskabets planlægning af sine ressourcer var tilstrækkelig, jf. C-294/10, punkt 34.

at Samtidig må der ikke stilles krav til SAS' planlægning, som ville medføre en helt urimelig belastning for virksomheden, jf. afgørelsens punkt 35.

at Det gøres også på denne baggrund gældende, at forsinkelsen ikke kunne være undgået, selvom SAS havde truffet alle rimelige forholdsregler, og at forsinkelsen også derfor skyldtes usædvanlige omstændigheder, jf. forordningens art. 5, stk. 3.

SAS KUNNE IKKE HAVE UNDGÅET FORSINKELSEN VED AT CHARTRE FLY

at Sagsøgerne har under sagen gjort gældende, at SAS kunne have undgået forsinkelsen ved at chartre et fly fra et andet luftfartsselskab, som kunne have fløjet sagsøgernes rute.

at SAS gør hertil gældende, at det under hensyn til de konkrete omstændigheder ikke fandtes realistisk, at et andet flyselskab havde

kapacitet til [at] stille et ledigt fly med mandskab til rådighed i Københavns Lufthavn til at operere sagsøgernes afgang.

at Det var således under alle omstændigheder var urealistisk, at SAS skulle kunne nå at få et ledigt fly stillet til rådighed i Københavns Lufthavn og få positioneret dette med brændstof, personale mv. i tide til at operere sagsøgernes afgang, eller blot med en mindre forsinkelse.

at I den forbindelse bemærkes, at kun visse flytyper kan operere afgang over Atlanterhavet, herunder Airbus A340, som opererede sagsøgernes afgang. Antallet af egnede fly, som SAS potentielt kunne have chartret, var således stærkt begrænset. Der er ingen luftfartsselskaber, som har ledige fly stående i reserve, blot for det tilfælde, at et andet fly skulle blive forsinket på grund af vejrforhold, og da slet ikke de store flytyper, som kan flyve på ruter til og fra USA.

at Allan Mortensen (Manager of Operationel Control Center hos SAS) vil forklare nærmere herom under retssagen.

at Endelig bemærkes, at såfremt SAS havde haft mulighed for at chartre et fly fra et andet luftfartsselskab, ville det chartrede fly - efter at have fløjet sagsøgerne til Washington - ikke kunnet have fløjet SAS' passagerer på returafgangen fra Washington til København rettidigt, idet der ikke ville være et (nyt) crew til denne flyvning. Det charterede fly ville således skulle flyve tomt retur på et senere tidspunkt for SAS' regning. Derudover skulle SAS have fløjet et andet egnet fly tomt til Washington nærmest samtidig med det chartrede fly, for at kunne operere SAS' returafgang til København rettidigt. Ud fra økonomiske og praktiske hensyn vilte dette være uden mening, og det har ikke været formålet med forordning 261/2004, at luftfartsselskaberne skulle underlægges så byrdefulde forpligtelser for at undgå forsinkelser.

at Det følger således også af EU Domstolens dom i sagen C-542/07 (Wallentin-Herman) vedrørende betingelserne for at opnå fritagelse i henhold til artikel 5, stk. 3:

»Luftfartsselskabet skal faktisk godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, kunne det åbenbart ikke på det pågældende tidspunkt, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden, undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som selskabet stod over for, førte til flyafgangens aflysning.«

at Det følger således af EU Domstolens afgørelse, at luftfartsselskabernes forpligtelse i henhold til forordning 261/2004 alene omfatter det personale, materiel og økonomiske midler, som selskabet selv råder over. Der kan således ikke med hjemmel i forordningen stilles krav om, at luftfartsselskaberne charter fly fra andre luftfartsselskaber, da dette i sagens natur falder uden for luftfartsselskabets egne midler.

at Der findes således heller ikke eksempler i EU Domstolens retspraksis, hvor EU Domstolen har fundet, at et luftfartsselskab er forpligtet til at chartre fly fra andre selskaber for at leve op til forpligtelserne i forordning 261/2004.

at Det gøres på den baggrund sammenfattende gældende, at SAS ikke er forpligtet til at udbetale kompensation til passagererne i henhold til forordning 261/2004.

...«

2816

Parterne har i det væsentligste procederet i overensstemmelse hermed.

Rettens begrundelse og afgørelse

Det lægges til grund som ubestridt, at vejrforhold i USA den 12. september 2013 medførte, at flyet OY-KBM ikke landende som planlagt i Washington lufthavn, og at denne flyvnings passageres forsinkede ankomst til Washington falder ind under begrebet

»usædvanlige omstændigheder«, som omfattet af forordning 261/2004, artikel 5, stk. 3.

Den følgende flyvning fra Washington og retur til Kastrup blev for så vidt angår passagerende aflyst, imens selve flyet fløj retur til Kastrup, men fortsat var forsinket.

Det fremgår af præambelen til forordning 261/2004, punkt 14, at usædvanlige omstændigheder for eksempel kan bestå i »vejrforhold, der er uførelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning«.

Retten finder ikke, at de usædvanlige omstændigheder, der indtraf for flyvningen fra Kastrup til Washington den 12. september 2013 kan udstrækkes til ikke bare den følgende returflyvning til Kastrup, men den efterfølgende flyvning fra Kastrup til Washington, og finder således ikke, at forsinkelsen på flyvningen den 13. september 2013 fra Kastrup til Washington skyldes usædvanlige omstændigheder, som omfattet af artikel 5, stk. 3.

På denne baggrund tages sagsøgernes påstand til følge.

Vedrørende sagens omkostninger forholdes som nedenfor bestemt, idet retten kan oplyse, at der er tilkendt retsafgift med 3.060 kr., og et passende beløb til dækning af udgift til advokatbistand med 30.000 kr. Retten har ved fastsættelsen taget hensyn til sagens værdi, forløb og udfald.

Østre Landsrets dom 27. juni 2016 (24. afd.), B-1868-15

(landsdommerne Bent Carlsen, Peter Thønnings og Lise Leth-Nissen(kst.)).

Københavns Byrets dom af 16. juli 2015 (- - -) er anket af Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden (»SAS«) med påstand, som for byretten, om frifindelse.

De indstævnte, A-Y har påstået stadfæstelse.

Forklaringer

Der er i landsretten afgivet supplerende forklaring af Allan Mortensen.

Vidnet Allan Mortensen har forklaret blandt andet, at SAS ruten SK925 med afgang den 12. september 2013 ikke blev omdirigeret af lufthavnsmyndighederne fra Washington DC til Baltimore. Det var således SAS' eget valg at ændre destinationen. Dette valg blev truffet, fordi uvejr i Washington-området havde ført til, at der var en del fly i vente-position over lufthavnen i Washington DC. Det pågældende SAS fly havde ekstra brændstof med, og det kunne reelt godt være fløjet i vente-position over Washington DC i mere end en time. Et fly i vente-position, som er ved at løbe tør for brændstof, gives fortrinsstilling til landing. Muligvis ville flyvelederne have omdirigeret SAS flyet til Baltimore, hvis man var gået i vente-position, men dette kan man ikke vide. En anden mulighed ville for SAS have været at flyve til lufthavnen i Newark. SAS har eget personale i denne lufthavn og en god aftale om »handling« af selskabets fly. SAS vurderede dog, at det mest hensigtsmæssige i situation var at lande i Baltimore, som ligger ret tæt på Washington DC. Da man blev afvist i Baltimore, besluttede man at flyve til lufthavnen i Philadelphia, men ikke videre nordpå til Newark. Flybesætningen måtte køres i taxi fra Washington DC til Philadelphia. Besætningens arbejdstid startede allerede i taxien. Ved den senere mellemlanding i Oslo brugte man nok 20 minutter på henholdsvis ind- og udflyvning samt 1 time på jorden - i alt 1 time og 40 minutter. Reglerne om flybesætningens hviletider nødvendiggjorde mellemlandingen i Oslo, hvor en ny besætning blev taget ombord, idet flyets besætning stod til at »løbe tør« for arbejdstid inden landingen i København.

Det var grundlæggende forsinkelsen af flyet i lufthavnen i Philadelphia, der »væltede« SAS' alternative flyveplan. SAS har

ikke flyruter til lufthavnen i Philadelphia, og SAS har ikke med denne lufthavn en aftale om »handling« af selskabets fly. Dette betyder i praksis, at SAS kommer »bag i køen«. Vidnet har hørt fra en af SAS' piloter, som fløj det pågældende fly, at man ved ankomsten til Philadelphia oplevede lang ventetid på betjeningen i lufthavnen. Der var således ventetid på blandt andet opsætning af ind- og udgangsrampe til flyets passagerer og ventetid på håndteringen af bagage samt brændstofføfyldning. Der gik i alt cirka 4½ time fra flyet landede i Philadelphia, til det var på vingerne igen. Vidnet har ikke hørt om, at SAS ved løfte om konkret ekstrabetaling for »handling« kunne have fremskyndet processen i Philadelphia.

SAS har en aftale om »handling« med lufthavnen i Baltimore. SAS har ikke faste ruter til Baltimore, men denne lufthavn udgør en reservedestination. Hvis SAS' alternative plan var lykkedes, og flyet var mellemlandet i Baltimore lufthavn, kunne man forventeligt have fløjet videre til Washington DC efter et kortere stop. Hvis denne løsning havde kunnet gennemføres, ville det samlet set - alt andet lige - have betydet, at i hvert fald den senere flyvning af rute SK925 den 13. september 2013 fra København ville være blevet gennemført uden forsinkelse ved ankomst i Washington DC. Flyafgangen

2817

Washington DC-København (SK926) den 12. september 2013 blev aflyst, og passagererne blev ombooket til andre afgange. Flyet fløj uden passagerer hjem fra Philadelphia til København for at afvikle flyvningen på rute SK925 den 13. september 2013. Set i bakspejlet ville det nok have været lettere for SAS, om man den 12. september 2013 bare havde aflyst flyvningen på rute SK925 den 13. september 2013. SAS ville så have ombooket passagererne - herunder de indstævnte - til andre flyselskabers afgange den 13. september 2013 med slutdestination i Washington DC. Passagererne ville også ved en sådan løsning være blevet forsinket ved ankomsten til Washington DC, men så havde SAS ikke skulle flyve et tomt fly retur til København.

SAS havde medio september 2013 i alt 10 Airbus fly til langdistanceflyvning. Alle 10 fly var den 12.-13. september 2013 i drift på langdistanceflyvninger i henhold til SAS' faste ruteplan, og ingen af disse fly kunne indsættes til afhjælpning af det opståede problem. SAS har ikke reservefly stående i beredskab til indsættelse på en langdistance rute. Det er ikke praktisk muligt at indleje et sådant stort fly med kort varsel - ej heller hos SAS' partnere i Star Alliance. Dertil kommer, at man tillige skulle afvente de amerikanske luftfartsmyndigheders kontortid den følgende dag med henblik på indhentelse af de nødvendige godkendelser til anvendelse af et alternativt fly til den pågældende ruteflyvning. Disse omstændigheder gjorde, at man fravalgte en sådan løsning. Også hviletidsreglerne for flyets besætning ville forlænge flyvetiden for en sådan løsning. Selv en eventuel medrejsende ekstrabesætning fra København skal således have en vis hviletid efter ankomsten til destinationen før hjemrejsen til København kunne iværksættes.

Retsgrundlag

Af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 fremgår blandt andet:

»EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

...

ud fra følgende betragtninger:

(1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau

for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.

(2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

(3) Selv om Rådets forordning (EØF) nr. 295/91 af 4. februar 1991 om en ordning for kompensation til ruteflypassagerer, der afvises på grund af overbookning, skabte grundlæggende beskyttelse for passagererne, er der stadig for mange passagerer, der afvises mod deres vilje, eller berøres af aflysninger uden forudgående varsel eller lange forsinkelser.

(4) Fællesskabet bør derfor forbedre de beskyttelsesstandarder, der blev fastsat i forordningen, så man både styrker passagerernes rettigheder og sikrer, at luftfartsselskaber opererer under harmoniserede betingelser på et liberaliseret marked.

...

(14) Ligesom under Montreal-konventionen bør de transporterende luftfartsselskabers forpligtelser begrænses eller bortfalde, hvis en begivenhed skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. Sådanne omstændigheder kan navnlig indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker, der berører det transporterende luftfartsselskabs drift.

(15) Det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis konsekvenserne af en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly en bestemt dag, medfører en lang forsinkelse, en forsinkelse natten over eller aflysning af en eller flere flyafgange, selv om det pågældende luftfartsselskab har truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes.

...

Artikel 5

Aflysning

1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

...

c) have ret til kompensation fra det transporterende luftfartsselskab i overensstemmelse med artikel 7, medmindre

i) de får meddelelse om aflysningen mindst to uger før det planlagte afgangstidspunkt, eller

ii) de får meddelelse om aflysningen mellem to uger og syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst to timer før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest fire timer efter det planlagte ankomsttidspunkt, eller

iii) de får meddelelse om aflysningen mindre end syv dage før det planlagte afgangstidspunkt og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.

...

2818

3. Et transporterende luftfartsselskab har ikke pligt til at udbetale kompensation i henhold til artikel 7, hvis det kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

...

Artikel 7

Kompensationsret

1. Når der henvises til denne artikel modtager passageren en fast kompensation som følger:

a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1 500 km

b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1 500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1 500 og 3 500 km

c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).«

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

»18. De formål, som forfølges med artikel 5 i forordning nr. 261/2004 og som fastsætter de forpligtelser, der påhviler luftfartsselskaberne i tilfælde af en flyafgangs aflysning, fremgår klart af første og anden betragtning til forordningen, hvorefter handling fra Det Europæiske Fællesskabs side, når det drejer sig om lufttransport, bl.a. bør sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagererne, og der bør fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt, idet en flyafgangs aflysning forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

...

20. I denne sammenhæng fremgår det klart, at mens artikel 5, stk. 1, litra c), i forordning nr. 261/2004 opstiller princippet om, at passagerer har krav på kompensation, hvis deres flyafgang aflyses, skal samme bestemmelses stk. 3, som fastsætter betingelserne for, hvornår et transporterende luftfartsselskab ikke har pligt til at udbetale kompensation, anses for en undtagelse til dette princip. Sidstnævnte bestemmelse skal derfor fortolkes strengt.

21. Fællesskabslovgiver har i denne henseende anført, som det fremgår af betragtning 14 til forordning nr. 261/2004, at sådanne omstændigheder navnlig kan 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.

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

...

39. Det bemærkes, at fællesskabslovgiver ikke har ønsket at fritage for pligten til at yde kompensation til passagerer i tilfælde af en flyafgangs aflysning i forbindelse med alle usædvanlige omstændigheder, men kun dem, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

40. Det følger heraf, at eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder er fritaget, påhviler det den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for.

41. Luftfartsselskabet skal faktisk godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, kunne det åbenbart ikke på det pågældende tidspunkt, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden, undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som selskabet stod over for, førte til flyafgangens aflysning.

42. Det tilkommer den forelæggende ret at undersøge, om det berørte luftfartsselskab under omstændigheder som dem, der

foreligger i hovedsagen, har iværksat passende foranstaltninger, dvs. foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtraf, navnlig opfyldte de betingelser, som det berørte luftfartsselskab teknisk og økonomisk havde ansvaret for.«

EU-Domstolen har i dom af 19. november 2009 i de forenede sager Sturgeon mod Condor Flugdienst GmbH (sag C-402/07) og Bock mod Air France SA (sag C-432/07) blandt andet udtalt:

»7. Sagsøgerne i hovedsagen har for de forlæggende retter nedlagt påstand om, at henholdsvis Condor og Air France skal udbetale den i artikel 7 i forordning nr. 261/2004 fastsatte kompensation med den begrundelse, at disse selskaber har befordret sagsøgerne til deres respektive ankomstlufthavne med forsinkelser på henholdsvis 25 og 22 timer i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt. Condor og Air France har gjort gældende, at sagsøgerne ikke har ret til kompensation, dels fordi de omhandlede flyafgange ikke var aflyste, men forsinkede, dels fordi forordning nr. 261/2004 udelukkende fastsætter en ret til kompensation i tilfælde af aflysning. De nævnte luftfartsselskaber har endvidere gjort gældende, at de omhandlede forsinkelser skyldtes

2819

tekniske fejl ved luftfartøjerne, som er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, hvilket fritager selskaberne fra pligten til at udbetale kompensation.

...

60. Da de skader, som luftfartspassagerer lider i tilfælde af en aflysning eller en lang forsinkelse, er sammenlignelige, kan man ikke uden at tilsidesætte princippet om forbud mod forskelsbehandling behandle passagerer på forsinkede flyafgange anderledes end passagerer på aflyste flyafgange. Dette gælder så meget desto mere med hensyn til det formål, som forfølges med forordning nr. 261/2004, og som er at sikre en højere beskyttelse af alle luftfartspassagerer.

61. Under disse omstændigheder må det fastslås, at passagerer på forsinkede flyafgange kan påberåbe sig kompensationsretten i artikel 7 i forordning nr. 261/2004, når de som følge af en sådan forsinket flyafgang lider et tab af tid på tre timer eller mere, dvs. når de ankommer til deres endelige bestemmelsessted tre timer eller mere efter det ankomsttidspunkt, som oprindeligt er planlagt af luftfartsselskabet.«

I EU-Domstolens dom af 12. maj 2011 i sagen Eglitis og Ratnieks mod Air Baltic Corporation m.fl. (C-294/10) udtales blandt andet:

»32. Hvad for det andet angår bedømmelsen af spørgsmålet om den rimelige karakter af de forholdsregler, der træffes for at sikre en tidsmargin, som sætter selskabet i stand til så vidt muligt at undgå, at den forsinkelse, der følger af de usædvanlige omstændigheder, ikke fører til, at flyafgangen aflyses, må det indledningsvis fastslås, at denne bedømmelse, ikke som den forelæggende ret synes at antage, skal foretages under hensyn til forsinkelsen konstateret i forhold til det tidspunkt, hvor flyet skulle være lettet på, men under hensyn til den forsinkelse, der vil kunne foreligge efter afslutningen af den flyvning, der finder sted under de nye vilkår som følge af de usædvanlige omstændigheds opståen.

33. Ved en sådan bedømmelse er det afgørende nemlig udelukkende luftfartsselskabets kapacitet til at gennemføre hele den planlagte flyafgang, forstået som en »transporthandling« udført af et luftfartsselskab, der fastlægger sin rute (jf. i denne retning dom af 10.7.2008, sag C-173/07, Emirates Airlines, Sml. I, s. 5237, præmis 40) på trods af, at usædvanlige omstændigheder er indtruffet med en deraf følgende forsinkelse. En sådan oprindelig forsinkelse, på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder ophører, eller set i forhold til det planmæssige afgangstidspunkt, kan

imidlertid efterfølgende forøges som følge af en række sekundære komplikationer, der opstår, fordi den pågældende flyafgang ikke længere vil kunne gennemføres planmæssigt, dvs. på det fastsatte tidspunkt, såsom vanskeligheder forbundet med en ny tildeling af luftkorridorer eller med betingelserne for at få adgang til destinationslufthavnen, herunder en eventuel total eller delvis lukning heraf i løbet af natten. Det følger heraf, at flyvningen vil blive afsluttet med en væsentlig større forsinkelse end den, der oprindeligt opstod.

34. Bedømmelsen af, om luftfartsselskabets forholdsregler ved planlægningen af flyafgangen forekommer rimelige, skal følgelig ligeledes indbefatte disse sekundære risici, for så vidt som de som udgangspunkt er forudsigelige og forudberegnelige.

35. Hvad angår det transporterende luftfartsselskabs kapacitet til at gennemføre den planlagte flyvning fuldt ud under disse omstændigheder, skal dette bedømmes i lyset af de kriterier, som Domstolen fastsatte i Wallentin-Hermann-dommen. Ved bedømmelsen skal det påses, at omfanget af den krævede tidsmargin ikke medfører en helt urimelig belastning for virksomheden på det relevante tidspunkt.«

Procedure

Parterne har for landsretten i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten og har procederet i overensstemmelse hermed.

Landsrettens begrundelse og resultat

Efter artikel 7, jf. artikel 5, stk. 1, litra c, i EU-forordning nr. 261/2004 har flypassagerer krav på en nærmere angivet økonomisk kompensation, hvis en flyafgang 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 luftfartsselskabet, jf. EU-Domstolens dom af 19. november 2009 i de forenede sager C-402/07 og C-432/07 (Sturgeon og Bock). Retten til kompensation gælder efter artikel 5, stk. 3, ikke, hvis aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Det er ikke i forordningen defineret, hvad der forstås ved »usædvanlige omstændigheder«, men det fremgår af præambelbetragtning 14 til forordningen, at sådanne omstændigheder navnlig kan 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.

Efter bevisførelsen lægger landsretten som ubestridt til grund, at Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden (»SAS«) den 12. september 2013 modtog underretning om, at der på grund af vejr var opstået ventetid for landing i lufthavnen i Washington DC. SAS besluttede herefter af egen drift, at selskabets fly på rute SK925, som var på vej fra København til

2820

Washington DC, skulle lande i lufthavnen i Baltimore, som SAS har aftale med og benytter som reservelufthavn i området. Flyet kunne imidlertid ikke lande i lufthavnen i Baltimore på grund af et lynnedslag i lufthavnens kontrolltårn, hvorfor SAS omdirigerede flyet til landing i lufthavnen i Philadelphia, men ikke den nordligere i området beliggende lufthavn i Newark, hvor SAS har fast personale og aftale om »handling« af selskabets fly. I forbindelse med flyets ophold i lufthavnen i Philadelphia - som SAS ellers ikke benytter eller har aftale med - opstod der en cirka 4½ times forsinkelse som følge af lang ventetid på betjening af flyet. Flyets

besætning måtte fragtes i taxi fra Washington DC til lufthavnen i Philadelphia, hvilket medførte en sådan afkortning af flybesætningens arbejdstid, at flyet ved den senere returflyvning uden passagerer - fra Philadelphia - til København måtte mellemlande i lufthavnen i Oslo og tage ny besætning ombord, hvilket forlængede flyvetiden yderligere 1 time og 40 minutter. Flyvningen på SAS' rute SK925 fra København til Washington DC den 13. september 2013 blev som følge af dette begivenhedsforløb forsinket, og ved ankomst til lufthavnen i Washington DC den 13. september 2013, med blandt andet de indstævnte som passagerer, var flyet forsinket med mere end 3 timer end oprindeligt planlagt af SAS.

Landsretten bemærker i tilknytning til det beskrevne begivenhedsforløb, at det ikke er oplyst, hvor lang forsinkelse med hensyn til landing og efterfølgende »handling«, der opstod for de fly, som den 12. september 2013 var i vente-position over lufthavnen i Washington DC, eller de fly som af lufthavnens flyveledelse blev omdirigeret til andre lufthavne i området. Der er heller ikke oplyst nærmere om den forventede forsinkelse, hvis flyet var landet i den af SAS fast benyttede lufthavn i Newark.

Landsretten lægger således til grund, at det var SAS, som af egen drift den 12. september 2013 til imødegåelse af ventetid som følge af uvejret ved landing i lufthavnen i Washington DC besluttede at ændre flyets rute, at der efter det oplyste var andre hensigtsmæssige og mulige - men ikke nærmere belyste - alternativer for SAS i den opståede situation, og at den af SAS valgte løsning kan have været medvirkende til det pågældende flys forsinkede ankomst den 13. september 2013 til Københavns lufthavn. Der er på denne baggrund ikke godtgjort en entydig sammenhæng mellem flyets forsinkelse den 13. september 2013 og vejrforholdene i Washington den 12. september 2013.

Landsretten bemærker i tillæg til dette, at det må antages at være et led i et flyselskabs almindelige drift til stadighed at planlægge flyafgange på en sådan måde og råde over sådanne ressourcer, at det forhold, at et fly må udgå af drift eller forsinkes i forbindelse med en flyvning, ikke får unødvendige følgevirkninger for senere flyafgange, som det pågældende fly var planlagt at skulle anvendes til.

Landsretten lægger i den forbindelse til grund, at forsinkelsen af flyafgangen den 13. september 2013 på rute SK925 til Washington DC tillige kan henføres til, at SAS ikke havde rådighed over eller skaffede sig flykapacitet, der kunne indsættes på denne rute og sikre rettidig afgang og ankomst. Forsinkelsen af den pågældende flyafgang var efter det oplyste forudsigelig og påregnelig for SAS senest på det tidspunkt, hvor flyet, som SAS besluttede fortsat at gøre brug af på rute SK925 den følgende dag, afgik fra Philadelphia. SAS valgte med udsigt til denne forsinkelse af afgang den 13. september 2013 at fastholde afgang i stedet for at annullere denne og ombooke passagererne til andre selskabers fly til Washington DC.

Under de anførte omstændigheder finder landsretten efter en samlet vurdering, at SAS ikke har godtgjort, at den opståede forsinkelse på mere end 3 timer af SAS' fly på rute SK925 den 13. september 2013 skyldes omstændigheder, som er omfattet af forordningens art. 5, stk. 3, og som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Med denne begrundelse stadfæster landsretten den indankede dom.

SAS skal betale sagsomkostninger for landsretten til de indstævnte med i alt 20.000 kr. Beløbet medgår til dækning af de indstævntes udgifter til advokatbistand inkl. moms. Ved fastsættelsen af beløbet

er der ud over sagens samlede værdi taget hensyn til sagens omfang og hovedforhandlingens varighed.

- - -

Højesterets dom

- - -

I tidligere instanser er afsagt dom af Københavns Byret den 16. juli 2015 og af Østre Landsrets 24. afdeling den 27. juni 2016.

I pådommelsen har deltaget fem dommere: Jytte Scharling, Jon Stokholm, Lars Hjortnæs, Kurt Rasmussen og Anne Louise Bormann.

Påstande

Parterne har gentaget deres påstande.

Anbringender

Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden har supplerende anført navnlig, at uvejret på den amerikanske østkyst den 12. september 2013 er dokumenteret ved pilotens forklaring for Højesteret. Uvejrets påvirkning af flytrafikken er ligeledes dokumenteret ved den omstændighed, at 40 ud af 47 fly, der skulle have landet i Washington den 12. september 2013 i samme tidsrum som flyet med registreringen OY-KBM (15.00-16.00 lokal tid) blev aflyst eller forsinkede,

2821

ligesom flere af disse fly måtte omdirigeres til andre lufthavne.

Uvejret er desuden et kerneeksempel på usædvanlige omstændigheder, jf. forordning 261/2004, betragtning 14. Det er derfor ubetænkeligt at lægge til grund, at uvejret var en usædvanlig omstændighed i forordningens forstand.

Det følger endvidere af forordningens betragtning 15, at det stadig vil være en usædvanlig omstændighed, hvis konsekvenserne af en luftfartsmæssig beslutning vedrørende et bestemt fly en bestemt dag fører til aflysning af flere flyafgange. Dette betyder, at en beslutning, som træffes for så vidt angår en flyafgang en dag, men som får følgevirkninger for senere flyafgange med samme fly, fortsat vil være omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder«. Dette var netop tilfældet i nærværende sag, hvor uvejret og beslutningen om at lande i Philadelphia frem for Washington den 12. september 2013 (beslutningen om et bestemt fly en bestemt dag) førte til en forsinkelse af de indstævntes senere flyafgang med samme fly.

Betragtning 14 i forordningen kan ikke forstås sådan, at kun flyvninger, som er direkte påvirket af den usædvanlige omstændighed, kan være undtaget fra pligten til at betale kompensation. Betragtningen er blot udtryk for et sædvanligt krav om kausalitet mellem den usædvanlige begivenhed og den pågældende forsinkelse/aflysning.

Usædvanlige omstændigheder i form af vejrlig vil så godt som altid have afledte konsekvenser i form af forsinkelser og aflysninger på senere afgange, som skulle flyves med det samme fly, som blev ramt af den usædvanlige omstændighed. Det kan ikke have været formålet med forordningens artikel 5, stk. 3, at indskrænke anvendelsesområdet til at ekskludere disse forsinkelser/aflysninger, da dette ville udhule den praktiske anvendelse af fritagelsesmuligheden.

Ved at flyve OY-KBM uden passagerer fra USA og mellemlande i Oslo for at skifte besætning har SAS gjort alt, hvad der var muligt for at gøre de indstævntes forsinkelse så kort som mulig.

De indstævntes spekulationer om den gennemsnitlige forsinkelse på andre flyvninger i samme tidsrum er uden betydning for nærværende sag.

Pilotens beslutning om at flyve til Philadelphia var velbegrundet, idet sikkerheden i modsat fald kunne være kommet i fare. OY-KBM kunne ikke vente længere i vente-position over Washington, hvis

flyet skulle have nok brændstof til at flyve til Philadelphia. Det var derfor urealistisk og uforsvarligt at forblive i venteposition over Washington i håbet om, at flyet kunne lande på et senere tidspunkt.

Piloten kunne ikke have valgt en anden lufthavn end lufthavnen i Philadelphia, da lufthavnen i Baltimore var lukket som følge af et lynnedslag i kontroltårnet, og lufthavnene i New York lå endnu længere væk end Philadelphia. Disse lufthavne var i øvrigt også ramt af ulykkeligheden.

Oplysningerne om landinger i lufthavnen i Washington viser, at 7 fly blev omdirigeret fra Washington i tidsrummet mellem kl. 14 og 16. Det forhold, at andre fly kunne lande i samme periode, har sandsynligvis den enkle forklaring, at de havde mere brændstof tilbage og derfor kunne vente længere over Washington.

Piloten havde ingen grund til at beslutte at omdirigere flyet til Philadelphia, hvis det ikke var det mest hensigtsmæssige at gøre under omstændighederne.

Med hensyn til de indstævntes spekulationer om, at pilotens beslutning kan være påvirket af, at han »kun« havde fløjet med fly af den pågældende type i omkring 6 måneder, bemærkes det, at piloten blev pilot i 1982 og har fløjet for SAS i næsten 30 år, og han var således særdeles erfaren.

De indstævnte flypassagerer - A-Y - har supplerende anført navnlig, at forordning 261/2004 ikke definerer begrebet »usædvanlige omstændigheder«, men at der i betragtning 14 nævnes en række situationer, der efter omstændighederne kan henføres til begrebet, herunder vejrforhold.

For at vejrforholdene skal udgøre en »usædvanlig omstændighed«, skal vejrforholdene være »uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning«, jf. betragtning 14 i forordningen, hvilket udelukker, at artikel 5, stk. 3, finder anvendelse, hvis der er tale om forsinkelser som følge af ulykkeligheder på tidligere flyvninger (»afledte forsinkelser«).

Vejret den 12. september 2013 i Washington var dårligt, men ikke så dårligt, at fly ikke kunne lande og lette. Der var i tidsrummet mellem kl. 15 og 16 mindst 47 ankomster og afgang i Washington. Der lettede eller landede et fly hver 77. sekund i de to lufthavne. Kun i et tidsrum af 7 minutter (kl. 15.22-15.29) landede eller lettede der tilsyneladende ikke nogen fly.

Indskrænkes perioden til den 12. september 2013 kl. 15.10-15.35, hvor OY-KBM formentlig var i venteposition til landing, var der 15 fly, der landede eller lettede i Washingtons to lufthavne.

Sagens oplysninger sandsynliggør endvidere, at de interkontinentale/internationale ruter fik fortrinsret til at lande i Washington Dulles International Airport.

Kø i luftrummet er helt sædvanligt, og det vil udhule anvendelsesområdet for forordningen ganske betydeligt, hvis dette skulle udgøre en »usædvanlig omstændighed« i forordningens forstand.

Uvejr er uløseligt forbundet med flyselskabers sædvanlige aktivitetsudøvelse, eftersom de almindeligvis konfronteres med ulykkeligheder af forskellig art. Før, under og efter flyvningen spiller piloterne selv en vigtig rolle i

2822

håndteringen af vejrphenomenerne, og dette taler også for, at ulykkeligheder som altovervejende hovedregel ikke udgør en »usædvanlig omstændighed«.

Derfor kommer, at beslutningen om at omdirigere OY-KBM den 12. september 2013 blev truffet af flyets piloter og ikke af luftfartsmyndighederne/kontroltårnet, som tværtimod fandt det forsvarligt at lade fly lande og lette i Washington.

For det første skaber dette en formodning for, at ulykkeligheden udgjorde en »usædvanlig omstændighed«, og for det andet viser det, at beslutningen om at omdirigere OY-KBM lå inden for

flyselskabets kontrol. Allerede derfor er der ikke tale om en »usædvanlig omstændighed«.

Beslutningen om at omdirigere kan formentlig begrundes i det forhold, at piloten havde mindre end 3-4 måneders anciennitet i forhold til den pågældende flytype, men også at han var forholdsvis ny på ruten. Han var givetvis stresset over ulykkeligheden og muligvis trætt efter en meget lang dag, hvor han om morgenen var rejst fra Oslo til København og derefter havde fløjet i ca. 9 timer.

Heller ikke de sekundære komplikationer - lynnedslag i Baltimore, manglende »handling-aftale« i Philadelphia, som medførte lang »ground handling-tid« og det forhold, at besætningen »løb tør for arbejdstid« - udgør usædvanlige omstændigheder.

SAS burde allersenest den 12. september 2013 kl. 15, men formentlig meget tidligere, have forberedt sig på eventuelt sekundære komplikationer i forhold til en eventuel forsinket landing i USA. SAS havde derfor minimum 15 timer til at planlægge afrejsen fra Kastrup i lyset af ulykkeligheden og omdirigeringen af OY-KBM den 12. september 2013.

Tilstedeværelsen af en »usædvanlig omstændighed« er en nødvendig, men ikke tilstrækkelig betingelse for, at en forsinkelse eventuelt kan henføres til forordningens artikel 5, stk. 3.

SAS skal dokumentere, at både udtagningen af flyet og forsinkelsen som sådan skyldes usædvanlige omstændigheder, der ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

Det er kun en lille del af de indstævntes forsinkelse, som kan begrundes i vejrforholdene.

Hvis piloterne havde gennemført flyvningen som planlagt og var landet i Washington, var det sandsynligvis sket med 35 minutters forsinkelse (svarende til den gennemsnitlige forsinkelse for gennemførte, internationale flyvninger i tidsrummet mellem kl. 14 og 16). Nævnte forsinkelse havde flyselskabet kunnet indhente i Washington eller senere i København inden take off den 13. september 2013 på rute SK 925.

Langt den største del af de indstævntes samlede forsinkelse kan derimod begrundes i de efterfølgende forhold, herunder først og fremmest piloternes egen beslutning om at omdirigere flyet, men også længere betjeningstider i den valgte alternative lufthavn og manglende/utilstrækkeligt nødberedskab med hensyn til personale.

Supplerende sagsfremstilling

De indstævnte har fremlagt udskrifter fra Flightstats.com vedrørende ankomster til Washington Dulles International Airport den 12. september 2013, hvoraf det fremgår, at et betydeligt antal af de fly, der havde planlagt ankomst i tidsrummet mellem kl. 15 og 16, blev forsinket, og at 4 fly - alle fra byer på den amerikanske østkyst - blev aflyst. 7 af flyene udover OY-KBM landede i andre lufthavne. Disse 7 fly var alle amerikanske indenrigsfly, bortset fra et fly fra Montreal.

I det pågældende tidsrum var der 11 planlagte ankomster fra Europa. Bortset fra OY-KBM landede de alle i Washington. 3 fly landede til tiden, et fly blev forsinket i 213 minutter, mens de resterende 6 blev forsinket mellem 2 og 70 minutter.

Af oversigt over ankomster og afgang den 12. september 2013 fra Washington Dulles International Airport fremgår, at der i tidsrummet mellem kl. 15 og 16 landede 17 fly. Det fremgår endvidere, at der lettede 3 fly i samme tidsrum.

SAS har oplyst, at der var planlagt en »turnaround tid« på 5 timer og 5 minutter ved flyets ankomst til København, men at den faktiske »turnaround tid« var 1 time og 47 minutter.

Forklaringer

Tore Lyngstad har forklaret bl.a., at han begyndte som pilot i 1982. Han har de seneste næsten 30 år fløjet for SAS.

Han har først fløjet DC-9 og derefter MD-80, MD-90 og Boeing 737. Han har fløjet Boeing i 13-14 år. Der er tale om fly, som alle benyttes til Europa-flyvninger. I marts 2013 startede han med at flyve interkontinentale flyvninger med Airbus A340, som går til både USA og Asien. På tidspunktet for den omhandlede flyvning, den 12. september 2013, havde han således et halvt års erfaring med denne flytype. Fra og med maj 2013 har han haft fire-fem flyvninger om måneden.

Den 12. september 2013 tog han som passager flyet fra Oslo til København, hvor han landede kl. 10.20. I København mødtes han med den besætning, som skulle flyve SAS rute SK925 fra København til Washington. Besætningen bestod den dag af otte eller ni kabinemedarbejdere og to piloter, hvoraf han var den ene. De er altid to i cockpittet. Han var kaptajn på flyvningen. Hans co-pilot var en meget erfaren kaptajn.

Inden afgang fra København modtog de en pakke med informationer fra Operations-afdelingen. Denne pakke består af oplysninger som f.eks. vejrforhold og det anbefalede minimumsbrændstof. Det er hans opgave at kontrollere oplysninger om vejr, brændstof og rute, da han er ansvarlig for flyets sikkerhed. Han tjekkede

2823

oplysningerne sammen med co-piloten. De tjekkede også, om den rute de havde, passede med den rute, som var oplyst til air traffic control. Udover det brændstof, som skal bruges til at flyve ruten, er der noget ekstra brændstof (holding fuel) om bord til uforudsete omstændigheder. Endvidere er der ekstra brændstof (taxi fuel), som bruges til at taxi'e flyet på landingsbanen. Taxi fuel beregnes særskilt. Brændstofforbruget kan påvirkes af vejret, herunder f.eks. om der er modvind, og af trafikken. En tidligere nedstigning kan også kræve ekstra brændstof, da flyet forbrænder mere i lavere højde. På den pågældende flyvning fik de 30 minutters ekstra holding fuel. Havde der ikke været uforudsete begivenheder, ville de have haft brændstof i overskud. Den pågældende dag skyldtes den ekstra holding fuel vejrliget. Af de vejrmeddelinger, som de fik, inden de lettede, fremgik, at der i Washington og Baltimore var lettere overskyet, og at der var tordenvejr i omkringliggende områder til byerne. Det fremgik endvidere, at der ville være cumulonimbuskyer og regnvejr i Philadelphia, mens det samme ikke gjaldt for Washington og Baltimore. De vidste ikke, at der var dårligt vejr i Washington og Baltimore, da der ikke her var meldt om tordenvejr. SAS informerer dem om alternative lufthavne, allerede inden de letter. Det er normal procedure, at man får oplysning om en alternativ lufthavn og endnu et alternativ til denne. I dag får man fire alternativer. SAS havde her givet dem to alternative lufthavne; Baltimore og Philadelphia, i den rækkefølge. New York var ikke på som alternativ lufthavn, fordi vejret der var meget værre. De kunne se vejret i New York i den oversigt, de fik inden afgang, og fik også at vide, man kunne se på radar, at vejret i New York var dårligt. Der var ikke noget usædvanligt ved flyvningen, da den blev begyndt fra København.

Da de nærmede sig den amerikanske kyst for at lande i Washington, kunne de se, at der lå et uvejr nordvest for Boston, som gik helt op til Lake Ontario. Der var også et uvejrsystem i South Carolina syd for Washington. Uvejret nordvest for Washington var på vej sydøst på i retning mod New York og Philadelphia. Da de nærmede sig New York, fik de derfor en ny rute af air traffic control i New York, som tog dem mere sydvest på og så ned til Washington. På grund af denne ruteændring brugte de noget af deres ekstra brændstof. Da de nærmede sig lufthavnen i Washington blev de af air traffic control i Washington sat i venteposition til at kunne lande. Enten lige før eller lige efter, de blev sat i venteposition, tog de en vejrmeddeling på Baltimore. Vejret

i Baltimore var ikke godt, og lufthavnen var lukket, da kontroltårnet havde måtte evakueres på grund af lynnedslag. Baltimore havde været deres første alternativ, hvis der skete noget uforudset i Washington, og de måtte derfor lede efter et nyt alternativ, som blev Philadelphia. Det var den eneste anden lufthavn, som de kunne flyve til med den brændstofmængde, som de havde tilbage. Hvis de skulle kunne flyve til Philadelphia havde de højst 15 minutters brændstof tilbage til at blive i venteposition i Washington. Kunne de derfor ikke lande på de 15 minutter, måtte de ændre rute og flyve til Philadelphia. De meldte dette ind til air traffic control i Washington og fik at vide, at man ville forsøge at finde en plads inden for de 15 minutter, hvor de kunne lande i Washington. Efter ca. 12 minutter fik han clearing til at starte indflyvning til Washington, og de forlod ventemønsteret og påbegyndte indflyvningen. De fik dog herefter en melding fra air traffic control om, at et andet fly, som havde været foran dem i køen og netop havde forsøgt at lande, havde måttet vende rundt og ikke kunne lande på grund af meget kraftigt vindskifte. De fik ikke at vide, at lufthavnen var lukket, men fik oplyst, at ingen landede i øjeblikket. Det er muligt, at fly har kunnet lette fra lufthavnen. Han husker ikke, hvad klokken var, da han fik at vide, at det ikke var muligt at lande i Washington i øjeblikket. Det er muligt, at det var kl. 15.10 eller 15.15, men det kan også have været kl. 15.30 eller senere. Han husker, at de var forsinkede. De havde ikke meget brændstof tilbage og måtte derfor tage til Philadelphia. Der var flere andre fly, som også ændrede rute fra Washington. Han kan ikke sige, hvorfor nogle fly landede i Washington omkring det tidspunkt. Det kan måske skyldes, at de har haft mere brændstof. Det var hans beslutning, at de skulle flyve til Philadelphia. De meddelte til Washingtons air traffic control, at de måtte ændre rute til Philadelphia. De fik tilladelse til at flyve dertil og gik over til Philadelphias air traffic control. De var nødt til at skulle ned i Philadelphia, da sikkerheden ellers ville have været i fare. De kunne ikke være taget til New York, da de ikke havde brændstof til at flyve dertil, og da vejret i New York i øvrigt var dårligt. De var ikke de eneste, som ændrede rute til Philadelphia. Set i bagklogskabens lys kunne de ikke have handlet på anden måde. Det var ikke muligt at lande i nærmere lufthavne, som f.eks. Reagan, da lufthavnen ikke figurerede som et alternativ på SAS' liste. Han husker ikke, hvornår de landede i Philadelphia. De havde meget lidt brændstof tilbage, da de landede. Der var måske brændstof til ti minutter. De er nødt til at have en sådan reserve, da der også kunne være opstået noget uforudset i forbindelse med landing i Philadelphia.

Det er korrekt, at man kan opnå førsteprioritet til at lande, hvis man har meget lavt brændstof. Det er dog ikke tilstrækkeligt, at man har lavt brændstof, da man skal helt ned på minimumsbrændstoffet, som berettiger til, at man erklærer nødsituation (mayday). Meldes en nødsituation, ryddes landingsbanen og trafikken, så man kan lande. Det var ikke aktuelt at erklære nødsituation her, hvor de kunne komme til Philadelphia uden at komme ned på minimumsbrændstoffet. Erklæring af

2824

en nødsituation, fordi man er kommet ned på minimumsbrændstoffet, er ikke en situation, som man ønsker at komme ud i, da sikkerheden er i fare. Det er ikke noget, man gør som led i normal procedure.

Supplerende retsgrundlag

EU-Domstolen har i dom af 4. maj 2017 i sag C-315/15 (Pesková og Peska) besvaret præjudicielle spørgsmål om fortolkningen af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004 om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boarding afvisning og ved aflysning.

Passagerernes flyvning i den pågældende sag blev gennemført med en forsinkelse på 5 timer og 20 minutter efter, at der på tidligere flyvninger med det samme fly først var opstået en teknisk fejl på flyet og senere var sket kollision med en fugl. I dommen hedder det bl.a.:

»17 ...

1) Udgør en kollision mellem et fly og en fugl en begivenhed som omhandlet i præmis 22 i ... dom [af 22. december 2008] Wallentin-Hermann, C-549/07 ..., eller udgør den en usædvanlig omstændighed som omhandlet i 14. betragtning til ... forordning ... nr. 261/2004 ..., eller er den ikke omfattet af nogen af de nævnte begreber?

2) Såfremt en kollision mellem et fly og en fugl udgør en usædvanlig omstændighed som omhandlet i ... 14. betragtning, [til forordning nr. 261/2004] kan præventive kontrolforanstaltninger navnlig i området omkring lufthavnene (f.eks. bortjagning af fugle ved hjælp af støj, samarbejde med ornitologer, eliminering af steder, der udgør typiske samlepladser eller trækruter for fugle, bortjagning ved hjælp af lys osv.), anses for at udgøre rimelige foranstaltninger som luftfartsselskabet kan træffe for at undgå en sådan kollision? Hvad udgør i dette tilfælde en begivenhed som omhandlet i præmis 22 i [dom af 22. december 2008], Wallentin-Hermann [(C-549/07, ...)]?

...

24 I det foreliggende tilfælde er en kollision mellem et fly og en fugl og den eventuelle skade, som kollisionen må afstedkomme, hverken efter sin karakter eller oprindelse et led i det pågældende luftfartsselskabs sædvanlige aktivitetsudøvelse og ligger uden for dets faktiske kontrol, da kollisionen ikke er uløseligt forbundet med fartøjets funktionsmåde. Den pågældende kollision skal dermed kvalificeres som en »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004.

25 Det er i denne forbindelse uden betydning, om denne kollision faktisk har beskadiget det pågældende luftfartøj. Det formål, der forfølges med forordning nr. 261/2004 om at sikre et højt beskyttelsesniveau for flypassagerer således som anført i første betragtning til forordningen, indebærer nemlig, at luftfartsselskaberne ikke skal gives incitament til at afholde sig fra at træffe alle de forholdsregler, som en sådan begivenhed kræver og prioritere vedligeholdelse og punktlig afvikling af deres flyvninger frem for flysikkerheden.

26 Henset til de ovenstående betragtninger skal det første spørgsmål besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at en kollision mellem et fly og en fugl er omfattet af begrebet »usædvanlige omstændigheder« som omhandlet i denne bestemmelse.

Det andet og det tredje spørgsmål

Indledende bemærkninger

27 Som det blev fastslået i denne doms præmis 20, er luftfartsselskabet fritaget for sin forpligtelse til at udbetale kompensation til passagerne i henhold til artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7 i forordning nr. 261/2004, hvis det kan godtgøres, at aflysningen eller forsinkelsen 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, var blevet truffet.

28 Eftersom ikke alle usædvanlige omstændigheder er fritaget, påhviler det dermed den part, som ønsker at påberåbe sig en fritagelse, at godtgøre, at de usædvanlige omstændigheder på ingen måde kunne have været undgået ved iværksættelse af passende foranstaltninger, dvs. ved foranstaltninger, som på det tidspunkt, hvor de usædvanlige omstændigheder indtræffer, navnlig opfylder

de betingelser, som det pågældende luftfartsselskab teknisk og økonomisk har ansvaret for (jf. dom af 12.5.2011, Egletis og Ratnieks, C-294/10, ..., præmis 25 og den deri nævnte retspraksis).

29 Luftfartsselskabet skal således godtgøre, at selv om det har anvendt alt det personale og materiel og alle de økonomiske midler, som selskabet råder over, kunne det åbenbart ikke på det pågældende tidspunkt, uden at dette ville være urimeligt belastende for virksomheden, undgå, at de usædvanlige omstændigheder, som selskabet stod over for, førte til flyafgangens aflysning eller en forsinkelse heraf på tre timer eller mere i forhold til ankomsttidspunktet (jf. i denne retning dom af 19.11.2009, Sturgeon m.fl., C-402/07 og C-432/07, ..., præmis 61 og af 12.5.2011, Egletis og Ratnieks, C-294/10, præmis 25).

30 Domstolen har således lagt sig fast på en smidig og konkret forståelse af begrebet »forholdsregel, der med rimelighed kunne træffes«, hvorved det tilkommer den nationale ret at bedømme, om luftfartsselskabet i det konkrete tilfælde kunne anses for at have truffet passende foranstaltninger (jf. i denne retning dom af 12.5.2011, Egletis og Ratnieks, C-294/10, ..., præmis 30).

31 Det er i lyset af de ovenstående betragtninger, at det andet og det tredje spørgsmål, hvormed den forelæggende ret ønsker oplyst, hvilke foranstaltninger et luftfartsselskab skal iværksætte for at blive fritaget fra sin forpligtelse til at udbetale kompensation til passagerer i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004, når

2825

et luftfartøj kolliderer med en fugl, og dette medfører en forsinkelse af en flyvning på tre timer eller mere i forhold til ankomsttidspunktet, skal besvares.

...

42 Som det fremgår af artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med syvende betragtning hertil, påhviler det luftfartsselskabet at træffe rimelige forholdsregler med henblik på at undgå lange forsinkelser og aflysninger af flyvninger.

...

44 Den forelæggende ret skal således i forbindelse med den individuelle bedømmelse, som den skal foretage i overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 30 først og fremmest vurdere, om det pågældende luftfartsselskab teknisk og administrativt, under omstændigheder som de i hovedsagen omhandlede, rent faktisk var i stand til direkte eller indirekte at træffe forebyggende forholdsregler for at nedsætte eller forhindre kollisionsrisikoen med fugle.

45 Såfremt dette ikke er tilfældet, er luftfartsselskabet ikke forpligtet til at udbetale kompensation til passagererne i henhold til artikel 7 i forordning nr. 261/2004.

46 I en situation, hvor det pågældende luftfartsselskab rent faktisk kunne træffe sådanne forholdsregler, tilkommer det den nationale ret i overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 29 at forsikre sig om, at de omhandlede forholdsregler ikke ville være urimeligt belastende for selskabet.

47 Såfremt det berørte luftfartsselskab kunne træffe sådanne forholdsregler uden urimelig belastning for selskabet, påhviler endelig dette selskab at godtgøre, at sådanne forholdsregler faktisk blev truffet i forhold til den flyvning, der kolliderede med en fugl.

48 Det følger af de ovenstående betragtninger, at det andet spørgsmål skal besvares med, at artikel 5, stk. 3, i forordning nr. 261/2004, sammenholdt med 14. betragtning hertil, skal fortolkes således, at de »forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes«, som et luftfartsselskab er forpligtet til at træffe for at nedsætte eller hindre kollisionsrisikoen med fugle og derved blive fritaget for forpligtelsen til at udbetale kompensation til passagerer i henhold til forordningens artikel 7, omfatter forebyggende kontrolforanstaltninger, der forhindrer forekomsten af disse fugle,

forudsat at sådanne forholdsregler teknisk og administrativt faktisk kan træffes af dette luftfartsselskab, at de ikke er urimeligt belastende for selskabet, og at dette selskab har godtgjort, at de omhandlede forholdsregler faktisk blev truffet i forhold til den flyvning, der kolliderede med en fugl, hvilket det tilkommer den forelæggende ret at afgøre om er tilfældet.«

Højesterets begrundelse og resultat

Sagen angår, om Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden skal betale kompensation til de indstævnte flypassagerer, fordi deres flyrejse fra København til Washington den 13. september 2013 blev forsinket med 3 timer og 43 minutter i forhold til det planlagte ankomsttidspunkt.

Efter artikel 7, jf. artikel 5, stk. 1, litra c, i EU-forordning nr. 261/2004 har flypassagerer krav på en nærmere angivet økonomisk kompensation, hvis en flyafgang aflyses. EU-Domstolen har i dom af 19. november 2009 i de forenede sager C-402/07 og C-432/07 (Sturgeon og Böck) fastslået, at flypassagerer også har 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 luftfartsselskabet.

Retten til kompensation gælder efter artikel 5, stk. 3, ikke, hvis aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

To betingelser skal således være opfyldt, hvis et flyselskab skal fritages for at betale kompensation. For det første skal aflysningen eller forsinkelsen skyldes usædvanlige omstændigheder. For det andet skal flyselskabet godtgøre, at selv om det havde truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, ville det ikke have kunnet undgå, at de usædvanlige omstændigheder førte til forsinkelsen.

Usædvanlige omstændigheder

Det er ikke i forordningen defineret, hvad der forstås ved »usædvanlige omstændigheder«, men det fremgår af betragtning 14 til forordningen, at sådanne omstændigheder navnlig kan indtræffe som følge af bl.a. vejrforhold, der er uforenelige med gennemførelsen af den pågældende flyvning.

Kaptajnen på flyet fra København til Washington den 12. september 2013 har for Højesteret forklaret, at der var uvejr på den amerikanske østkyst, og at flyet derfor af lufttrafikkontrollen i New York fik anvist en anden rute til Washington end planlagt. Det medførte, at flyet brugte en del af sit ekstra brændstof. Vejrforholdene i lufthavnen i Washington gjorde det vanskeligt for fly at lande. Lufthavnen i Baltimore var lukket på grund af lynnedslag, og alternativet til at lande i Washington var derfor at flyve til Philadelphia. Flyet havde ikke tilstrækkeligt brændstof til at flyve til New York, og desuden var vejret også dårligt der. Hvis flyet skulle have tilstrækkeligt brændstof til at flyve til Philadelphia, kunne det kun vente over lufthavnen i Washington i 15 minutter. Da de efter ca. 12 minutter fik besked om, at et andet fly netop havde måttet opgive at lande på grund af vindforholdene, besluttede han at flyve til Philadelphia. Det var hans vurdering, at de var nødt til at lande i Philadelphia, da sikkerheden ellers ville være i fare.

På denne baggrund lægger Højesteret til grund, at kaptajnens beslutning om at flyve til Philadelphia og

2826

lande flyet dér blev truffet af sikkerhedsmæssige grunde, som var foranlediget af vejrforholdene.

Højesteret finder derfor, at det var usædvanlige omstændigheder som omfattet af artikel 5, stk. 3, der medførte, at flyet landede i Philadelphia og ikke i Washington. Det kan ikke føre til et andet

resultat, at det lykkedes for andre fly at lande i Washington den pågældende eftermiddag.

Flyets landing i Philadelphia medførte en afledt forsinkelse af flyafgangen fra København næste dag med det samme fly, som passagererne i nærværende sag skulle med.

Det fremgår ikke af forordningens artikel 5, stk. 3, at kun usædvanlige omstændigheder, der har ramt det forsinkede eller aflyste fly, kan være omfattet af bestemmelsen, men ikke forsinkelser, der opstår som følge af usædvanlige omstændigheder på en tidligere flyvning.

Det følger af betragtning 15 til forordningen, at det betragtes som usædvanlige omstændigheder, hvis en beslutning, der træffes som led i lufttrafikstyringen for så vidt angår et bestemt fly, medfører bl.a. aflysning af en eller flere flyafgange. Højesteret finder, at en situation som den foreliggende, hvor en pilot af sikkerhedsmæssige grunde, som er foranlediget af vejrforholdene, må beslutte at lande i en anden lufthavn end planlagt med afledte konsekvenser for flere flyafgange, ganske må sidestilles med den nævnte situation, hvor der er tale om en beslutning truffet af lufttrafikstyringen.

Højesteret finder derfor, at fritagelse for at betale kompensation efter artikel 5, stk. 3, kan ske også i tilfælde, hvor usædvanlige omstændigheder, der er opstået under en flyvning, medfører forsinkelse af en efterfølgende flyvning.

Forsinkelsen af det fly, som passagererne i denne sag var med, skyldtes dels den oprindelige forsinkelse på grund af vejrforholdene, dels at landingen i Philadelphia i stedet for Washington medførte yderligere forsinkelser på grund af manglende handlingaftale i Philadelphia og på grund af arbejdstidsreglerne for besætninger.

Det følger af EU-Domstolens dom af 12. maj 2011 i sag C-294/10 (Egletis og Ratnieks), at undtagelsen i artikel 5, stk. 3, også kan omfatte en forøget forsinkelse som følge af sekundære komplikationer - som f.eks. begrænsninger i besætningens arbejdstid - der opstår efter, at de usædvanlige omstændigheder er ophørt.

På den anførte baggrund finder Højesteret, at forsinkelsen af flyafgangen fra København til Washington, som denne sag angår, var forårsaget af usædvanlige omstændigheder, jf. forordningens artikel 5, stk. 3.

Alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes

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 Allan Mortensens 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 Allan Mortensens 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

2827

lande i den første af de planlagte alternative lufthavne, og som følge heraf må lande i en lufthavn, hvortil luftfartsselskabet normalt ikke flyver.

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.

Konklusion

På den anførte baggrund finder Højesteret, at SAS har godtgjort, at forsinkelsen af flyet fra København til Washington den 13. september 2013 skyldtes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk blev truffet, jf. forordningens artikel 5, stk. 3. SAS skal derfor ikke betale kompensation til de indstævnte passagerer.

Højesteret tager herefter SAS' påstand om frifindelse til følge.

Sagsomkostninger

Da der er tale om en principiel sag med videregående betydning for SAS, finder Højesteret, at ingen part skal betale sagsomkostninger til nogen anden part for byret, landsret og Højesteret.

Thi kendes for ret

Scandinavian Airlines System Denmark - Norway - Sweden frifindes.

Ingen part skal betale sagsomkostninger til nogen anden part for byret, landsret og Højesteret.

- 1 U 2016.2357 H, U 2016.2377 H, samt EU-Domstolens dom af 22. december 2008 (sag C-549/07), af 19. november 2009 (de forenede sager C-402/07 og C-432/07), af 12. maj 2011 (sag C-294/10) og af 4. maj 2017 (sag C-315/15).