



**DOM**

Afsagt den 16. november 2015 i sag nr. BS 50S-4251/2014:

[Redacted]

og

[Redacted]

og

[Redacted]

og

[Redacted]

mod

[Redacted]

**Sagens baggrund og parternes påstande.**

Denne sag, der er anlagt den 10. september 2014, vedrører spørgsmålet om ret til kompensation i henhold til forordning nr. 261/2004 (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser) som følge af, at et fly blev aflyst.

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

Sagsøgerne,

[Redacted], har endeligt nedlagt påstand om, at sagsøgte, [Redacted], tilpligtes til sagsøgerne at betale 11.912,96 kr. med procesrente fra den 1. august 2013 til betaling sker samt sagens omkostninger.

Sagsøgte har principalt nedlagt påstand om afvisning, subsidiært frifindelse.

Da begge parter har været repræsenteret ved advokat, er der ikke udarbejdet fortegnelse i sagen, jf. retsplejelovens § 406, stk. 5, 2. pkt. Sagen har, efter

samstemmende ønske fra parterne, været behandlet på skriftligt grundlag.

### Oplysningerne i sagen.

Den 12. juni 2013 skulle sagsøgerne flyve fra Malaga, Spanien til Billund Lufthavn med det sagsøgte flyselskab med rute [REDACTED]. Det fremgår af stævningens oplysninger, at den pågældende afgang blev aflyst, og at sagsøgerne ankom til Billund Lufthavn med i alt 48 timers forsinkelse.

Af stævningen fremgår det endvidere, at sagsøgerne ved aflysningen i Malaga fik at vide, at flyet havde tekniske vanskeligheder og måtte aflyses. Sagsøgte har i svarskriftet oplyst, at den i sagen omhandlede flyrute blev aflyst grundet en strejke i den franske flyveledertjeneste, hvilket forhindrede sagsøgte i at flyve på ruten Malaga-Billund, og at sagsøgerne derfor i stedet blev ombooket til flyet [REDACTED] fra Malaga til Rügge den 13. juni 2013.

Af en udateret redegørelse fra sagsøgte fremgår blandt andet følgende:

"...

**Re: Cancellation [REDACTED] Malaga – Billund 12th June 2013**

[REDACTED] from Malaga to Billund was scheduled to depart at 18:00 UTC. Regrettably, due to strike action in France from 04:00 UTC on the 11th June through to 03:59 UTC on the 14 June there were major delays and diversions to air traffic both overflying and operating to/from France on the 12th June. As has been the case during previous French strikes affecting ATC, air traffic overflying France had been subjected to extremely penalising Air Traffic Control (ATC) slot restrictions. Much of French airspace capacity would be unavailable, leading to congestion on other routes across the continent making it impossible to plan flights around the vast, restricted airspace without significant disruption.

All air traffic within Europe is centrally coordinated by Eurocontrol who are, in their own words driven "*to enhance safety through co-ordinated management of the air traffic in Europe and to ensure congestion in the air does not occur and that available capacity is used effectively*" [REDACTED] like all other airlines operating within the Eurocontrol zone are obliged to adhere to slots Issued by Eurocontrol, all ATC towers in Europe are advised of the allocated slot time and will not allow any aircraft depart before their slot time. Hence all ATC slot delays on the day would have been completely unavoidable. All spare capacity was planned for use very early in the day to minimise the effects, as much as possible, to as many passengers as possible, resulting from the industrial action in France.

As with all strikes of this nature a NOTAM was issued by Eurocontrol and it set out the limits that would be placed on airlines as a result of the strike, see below:

- The NOTAM requested that all airlines operating in French airspace between 11 and 14 June were to reduce their schedules by 50% - Paragraph 3 of NOTAM
- Airlines also had to send details of the cancelled flights and remaining flight schedule to the DGAC (French Civil Aviation Authority) by 10th June — Paragraph 4 of NOTAM

### Copy of NOTAM for Strike Action

(A3165)13 NOTAMN

Q) LFXXIQXXXIIVINBOIE /000/999/4504N00053E999

A) LFRR LFBB LFEE LFFF LFMM B) 1306110400 C) 1306140359

E) DUE TO STRIKE AFFECTING FRENCH CIVIL AVIATION AUTHORITY (DGAC), SOME DISTURBANCES MIGHT AFFECT FRENCH ATS, AIS AND COM

SERVICES: 1- A MINIMUM SERVICE WILL BE ENSURED IN ACCS AND AT LFPG/LFPO/LFSB/LFST/LFLL/LFLC/LFMN/LFML/LFKB/LFKC/LFKJ/LFBD/LFBI/LFBL/LFBO/LFRG/LFRS AND OVERSEAS AIRPORTS. ACTUAL ATC CAPACITY WILL BE DETERMINED ACCORDING TO AVAILABLE STAFF.

2-AT OTHER AERODROMES ATS SERVICES MIGHT BE UNAVAILABLE DURING CERTAIN PERIODS NOTIFIED BY NOTAMS.

3-AIRCRAFT OPERATORS ARE REQUESTED TO REDUCE THEIR SCHEDULE FLIGHT BY 50 PER CENT ON PARIS-ORLY, PARIS-CHARLE DE GAULLE, NICE, BEAUVAIS, LYON ST EXUPERY, BORDEAUX, TOULOUSE AND MARSEILLE PLATFORMS

4- AIRCRAFT SHALL SEND REMAINING PROGRAM AND CANCELLED FLIGHTS BEFORE MONDAY 10 JUNE 08H00UTC TO DGAC/DTA BY MAIL TO:

PROGRAMMES-COMPAGNIES. DTA(AT)AVIATION-CMLEGOUV.FR

5-FLIGHT PLANS EXCEEDING THOSE LIMITATIONS COULD BE REJECTED.

6- TERRITORIAL CONTINUITY FLIGHTS (CORSICA-DOM-TOM) ARE NOT CONCERNED BY THIS REQUEST.

7- AIRCRAFT OPERATORS MUST SYSTEMATICALLY CANCEL ALL PLN, RPL OR FPL FOR THE FLIGHTS NOT PERFORMED

RMK: INFORMATION ON REAL TIME SITUATION WILL BE AVAILABLE ON THE FOLLOWING INTERNET WEBSITE: [HTTP://IDSNADO.CANALBLOG.COM](http://idsnado.canalblog.com);) )

#### **French Airspace**

Approximately 30,000 flights operate in European Airspace on a daily basis, of which 45% travel through French airspace (13,500 flights per day).

#### **Distance between AGP and BLL**

The distance has been calculated as being: 2356,01 kilometres (1463,96 miles)

Once the strike is in operation, the airspace is effectively closed, therefore airlines have to try to find a different route. The problem then is that every aircraft is trying to take a similar alternate route and this creates a traffic jam with huge delays. This then has the effect of airlines having to cancel additional flights as the alternative routes are choc-a-block and the delay slot times being issued by various ATCs are hugely long. We also have to take into consideration that is we end up with lots of crew and aircraft stranded out of base, this will impact our schedule further resulting in further delays which we will not be able to attribute to the Strike and we will have to pay compensation. In relation to other airlines, as [REDACTED] is the largest European airline it follows that we are the most effected airline.

..."

Af skriftlig redegørelse fra sagsøgerne fremgår blandt andet følgende:

"...

Vi, fire personer, ankom til Malaga lufthavn 16:30, tre en halv time før afgang. På afgang-

tavle så vi at vort fly var annulleret.

Vi gik til flyselskabets, [redacted] kontor, hvor der allerede var en kø på ca 125 mennesker.

Vi fik ikke andre oplysninger end de, som svirrede i køen.

Kl. 21:30 kom vi frem til skranken, hvor vi blev tilbudt overnatning på et hotel i Malaga og en flyafgang dagen efter kl. 17:00.

Vi troede, som de øvrige passagerer, at vi skulle til Riga, men det viste sig at være Rügge i Norge. Misforståelsen skyldes formentlig forkert spansk udtale. Vi blev oplyst, at tilbuddet var inkl. transport til og fra hotel og inkl. middag, morgenmad og frokost.

Efter en times ventetid var der stadig ikke kommet den lovede bus eller anden transport, og at hensyn til aftensmad - kl. var nu 22:35 - tog vi en taxa, som vi selv betalte.

På hotellet kunne vi lige netop nå lidt sparsom aftensmad, som vi også måtte betale selv, da hotellet var blevet oplyst, at [redacted] ikke dækkede.

Morgenmaden blev betalt, men frokost måtte vi igen selv betale ligesom transport tilbage til Malaga lufthavn, da vi igen ventede mere end en time på [redacted] bus.

Vi fløj 13.6 med [redacted] kl. 19.00 med ankomst kl. 22:55 i Rügge. Her måtte vi selv betale transport, finde hotel og selv betale såvel værelser som aftensmad, morgenmad, frokost og alle drikkevarer hele dagen.

Fredag d. 14.6 måtte vi selv igen betale transport til Rügge lufthavn. Vi ankom til Tirstrup og betalte lufthavnsbus til Aarhus.

Da bus til Billund først afgik to timer senere tog vi en fælles taxa til Billund lufthavn, hvor vi ankom kl. 21:00.

Således var den samlede forsinkelse på 46 timer.

Vi undrer os alle over, at [redacted] ikke gav officielle informationer. I køen sagde rygterne, at der var flylederstrejke i Frankrig, men det er aldrig blevet bekræftet.

Vi kunne meget undrende konstatere, at alle andre flyselskaber ikke var ramt af forsinkelser. ..."

Af Ritzau-artikel gengivet i Ekstrabladet den 10. juni 2013 fremgår blandt andet følgende:

"...

Omfattende flyvelederstrejke venter i Frankrig

Flyvelederstrejke i Frankrig ventes at vare i tre dage. SAS stopper billetsalg til Paris og Nice i perioden.

[...]

Hvis du har planlagt en flyrejse til Frankrig i de kommende dage, så må du nok væbne dig med tålmodighed eller ændre planer. En flyvelederstrejke i Frankrig vil formentlig skabe store problemer for flytrafikken fra tirsdag.

Ifølge de franske luftfartsmyndigheder forventes flyveledere over hele Frankrig tirsdag mor-

gen klokken 06.00 at indlede en tre dogn lang strejke frem til fredag den 14. juni kl. 05.59.

[...]

Det selskab, der sandsynligvis bliver hårdest ramt af strejken, er Air France.

- På de intraeuropæiske ruter vil Air France i løbet af i dag mandag offentliggøre, hvilke flyvninger de forventer at gennemføre i morgen.

- Det sker på baggrund af luftfartsmyndighedernes instrukser om, hvor megen trafik luftfartsselskaberne må forventes at kunne få afviklet, skriver Check-in.

..."

Der er af sagsøgerne fremlagt en oversigt over udgående fly fra Malaga lufthavn den 12. juni 2013 fra kl. 12.00 til den 13. juni 2013 kl. 12:00. Heraf fremgår det, at en række flyvninger med forskellige flyselskaber til England, Skotland, Tyskland, Belgien, Holland, Rusland, Portugal, Norge, Irland, Danmark, Frankrig og Finland har været forsinkede, mens en række flyvninger til Paris, Frankrig, er blevet aflyst.

Den 26. juni [2013?], jf. bilag 1, sendte sagsøgernes repræsentant, Flyforsinkelse.dk, en anmodning om udbetaling af kompensation i anledning af aflysningen. Den 17. juli [2013?] sendte sagsøgte et kvitteringsbrev uden svar på sagsøgernes anmodning.

Sagsøgte har fremlagt brev dateret 13. januar 2015 fra Lesma Handling Group, Aeropuerto de Málaga, hvoraf det blandt andet fremgår:

"...

We wish to confirm that [redacted] departing Malaga on the 12th of June 2013 with the destination of Billund was cancelled as a result of the French air traffic control strike on this date.

..."

#### **Forordning nr. 261/2004**

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser indeholder blandt andet følgende betragtninger og bestemmelser:

"...

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Handling fra Fællesskabets side, når det drejer sig om lufttransport, bør bl.a. sigte på at sikre et højt beskyttelsesniveau for passagerer. Endvidere bør der fuldt ud tages hensyn til forbrugerbeskyttelseskrav generelt.
- (2) Boardingafvisning og aflysning eller lange forsinkelser forårsager alvorlige problemer og gener for passagererne.

...

(12) Problemer og gener for passagererne på grund af aflysning bør også begrænses. Dette bør opnås ved, at luftfartsselskaberne tilskyndes til at informere passagererne om aflysninger før den planlagte afgangstid og derudover tilbyder dem rimelig omlægning af rejsen, således at de kan træffe andre dispositioner. Luftfartsselskaber, der undlader dette, bør yde passagererne kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

...

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

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

...

#### Artikel 5 Aflysning

1. Hvis en flyafgang aflyses, skal berørte passagerer:

...

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

...

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

...

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

...

#### Artikel 7 Kompensationsret

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

- a) 250 EUR for alle flyvninger på højst 1500 km
- b) 400 EUR for alle flyvninger inden for Fællesskabet på mere end 1500 km og for alle andre flyvninger på mellem 1500 og 3500 km
- c) 600 EUR for alle flyvninger, der ikke falder ind under a) eller b).

..."

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

gen"

Det hedder i EU-Domstolens dom af 22. december 2008 i sagen C-549/07 blandt andet:

"...

**Om de præjudicielle spørgsmål**

*Det første og det fjerde spørgsmål*

...

19 Som det fremgår af betragtning 12 og artikel 5 i forordning nr. 261/2004, har fællesskabslovgiver ønsket at begrænse problemer og gener for passagererne på grund af aflysning ved at tilskynde luftfartsselskaberne til på forhånd at informere passagererne om aflysninger og under visse omstændigheder tilbyde en rimelig omlægning af rejsen i henhold til bestemte kriterier. I de situationer, hvor luftfartsselskaberne ikke iværksætter sådanne foranstaltninger, har fællesskabslovgiver ønsket, at luftfartsselskaberne skal yde passagererne en kompensation, medmindre aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne være undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet.

...

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

...

*Det tredje spørgsmål*

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

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

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

..."

**Parternes synspunkter.**

Sagsøgerne har vedrørende den af sagsøgte nedlagte påstand om afvisning gjort gældende,

at sagsøgerne senest med brev af 30. oktober 2015 til retten har opfyldt sagsøgtes provokation B ved fremsendelse af fuldmagt fra Flyforsinkel.se.dk til Ulrik Andersen-Alstrup, og

at fuldmagten er en gyldig legitimation for Ulrik Andersen-Alstrup til at føre sagen, hvorfor sagen skal fremmes til realitetsbehandling.

Sagsøgerne har til støtte for påstanden om kompensation gjort gældende,

at sagsøgte var skyld i, at sagsøgerne blev forsinket i ca. 48 timer på deres rejse fra Malaga til Billund,

at sagsøgte derfor er pligtig at betale sagsøgerne kompensation i overensstemmelse med reglerne i rådsforordning 261/2004, artikel 7, 1 b,

at det bestrides, at den franske flyvelederstrejke bevirkede, at den omhandlede flyafgang blev aflyst, og at sagsøgerne derved blev forsinkede, jf. herved bilag 8 med oversigt over flyafgange fra Malaga den 12. juni 2013, hvoraf det fremgår, at der var adskillige afgange denne dag til Nordeuropæa, Tyskland, Belgien, London, Holland, Oslo, Helsinki og København, men ikke et eneste fly fra sagsøgte,

at sagsøgte ikke har løftet sin bevisbyrde for, at den omtalte flyvelederstrejke var den egentlige årsag til flyets aflysning,

at det bestrides, at flyvelederstrejken må anses som en usædvanlig omstændighed,

at det bestrides, at aflysningen/forsinkelsen ikke kunne undgås og at sagsøgte havde foretaget alle forholdsregler, der med rimelighed kunne være truffet,

at sagsøgte ikke har løftet sin bevisbyrde for, at alle forholdsregler, som med rimelighed kunne være truffet for at undgå forsinkelsen, rent faktisk blev truffet, idet det bemærkes, at strejken var sagsøgte bekendt mindst 48 timer før den aktuelle flyafgang,

at sagsøgte synes at argumentere ud fra en forestilling om, at sagsøgte kan påberåbe sig ansvarsfrihed, dersom han ikke besidder de fornødne ressourcer, der er nødvendige for at afværge aflysningen/forsinkelsen, hvilken forestilling efter sagsøgerens formening er urigtig,

at det fremgår af forordningens artikel 5, stk. 3, at det er flyselskabet, der skal bevise sin påstands rigtighed,

at det som bilag B fremlagte dokument ikke er det originale dokument, idet der er fjernet dele i teksten. Det fremgår allerede i indledningen, at teksten ikke er bindende og ikke er godkendt af EU-kommissionen, som har udstedt forordning 261/2004, der sammen med domstolens domme og præmisser alene kan lægges til grund for nærværende sags afgørelse.



Sagsøgte har vedrørende afvisningspåstanden gjort gældende,

- at sagsøgeren i sagsøgtes duplik af 23. oktober 2015 er opfordret til at fremlægge dokumentation for den fuldmagt, må påstår at have udstyret sin repræsentant med, idet den fra repræsentanten den 23. oktober 2015 modtagne fuldmagt alene er fra sagsøgerne til Flyforsinkelse.dk, hvorfor sagsøgte ikke kender det videre fuldmagtsforhold mellem Flyforsinkelse.dk og selve repræsentanten under retssagen, Ulrik Andersen-Alstrup,
- at Ulrik Andersen-Alstrup slet ikke har kunnet repræsentere sagsøgerne i denne sag, da den af Ulrik Andersen-Alstrup til sagsøgte og til retten fremsendte fuldmagt ved e-mail af 23. oktober 2015 ses ikke at kunne lappe på dette forhold,
- at den ved e-mail af 25. oktober 2015 fremsendte fuldmagt ikke omhandler retten for Ulrik Andersen-Alstrup til at repræsentere sagsøgerne ved retten, hvorfor der kan rejses en så begrundet tvivl om de egentlige repræsentationsforhold i denne sag, når det i øvrigt af stævningen fremgår, at Ulrik Andersen-Alstrup på vegne af Flyforsinkelse for flypassagerne indstævner sagsøgte,
- at det er afgørende for rettens behandling af sagen, at såvel retten som sagsøgte kan have tillid til, at repræsentanten vitterlig har fuldmagt til at optræde på vegne af sagsøger. Den mulighed der er for netop i små sager, som den foreliggende, at lade sig repræsentere af andre end advokater, snarere skærper end begrænser behovet for, at fuldgod dokumentation for at fuldmagtsforholdet er i orden, foreligger,
- at den nu nedlagte afvisningspåstand således er nedlagt for det tilfælde, at den fuldmagt enten a) ikke fremlægges eller b) ikke opfylder kriterierne for, at sagsøgers repræsentant under retssagen vitterlig kan repræsentere sagsøger.

Sagsøgte har vedrørende frifindelsespåstanden gjort gældende,

- at det er ubestridt i sagen, at der på tidspunktet for sagsøgernes flyvning, oprindeligt planlagt til den 12. juni 2013 kl. 20:00 lokal tid, var en strejke blandt flyvelederne i Frankrig,
- at det også ubestridt må lægges til grund, at en flyvelederstrejke i Frankrig er et forhold helt og aldeles uden for Ryanairs kontrol, jf. betragtning 14 i Forordning 261/2004, hvorefter strejker eksplicit er opregnet som usædvanlige omstændigheder og dermed omstændigheder, der skal fritage luftfartsselskaberne for pligt til at betale compensation, jf. forordningens artikel 5, stk. 3,

- at der fremlægges en bilag A en vejledning fra Europa Rådet om, hvad der kan karakteriseres som en ekstraordinær omstændigheder i henhold til forordning 261/2004, hvoraf det fremgår, jf. vejledningens s. 1, at en ekstraordinær omstændighed anses som værende en uforudsigelig, uundgåelig og udefrakommende omstændighed,
- at det endvidere fremgår af vejledningens punkt 28, at strejker der får indflydelse på flyafgange, bør anses som værende uforudsigelige, uundgåelige og udefrakommende omstændigheder, og der nævnes som eksempel en strejke hos flyveledertjenesten,
- at som det fremgår af bilag C, vil en strejke blandt de franske flyveledere have indvirkning ikke blot på flyvninger hen over Frankrig, men på store dele af flyvningerne på hele kontinentet, idet 45% af alle daglige flyvninger i det europæiske luftrum passerer det franske luftrum, hvorfor presset er enormt,
- at såfremt det franske luftrum udelukkes, er det derfor evident, at man dermed lammer det europæiske luftrum allerhårdest, hvilket herudover rammer [redacted] hårdere end andre luftfartsselskaber, idet [redacted] er det største europæiske luftfartsselskab, Sagsøjer
- at selv i tilfælde med flyvninger inden for Europa, men langt fra Frankrig, da flyvninger påvirkes af strejken i Frankrig, hvis den pågældende flyvning skal ske med et fly, der forud herfor enten befinder sig i Frankrig og dermed ikke kan lette, eller befinder sig et sted, hvor flyvning hen over Frankrig er nødvendig for at komme frem,
- at der i nærværende sag er tale om en flyvning fra Spanien henover fransk luftrum og op til Danmark, hvilket ikke blot kan ændres og tilpasses med af flyve "udenom", idet luftfartsselskaberne, som det fremgår af bilag C, er underlagt de restriktioner mht. slots (afgangs- og landingstilladelser), der udstedes af Eurocontrol,
- at der først var omtale af den franske flyvelederstrejke den 10. juni 2013, og i pressen var omtalt om en sandsynlighed,
- at allerede fordi der kunne herske tvivl om strejkens aktuelle iværksættelse, var der så meget desto mindre grund til at kunne afkræve [redacted] [redacted] tiltag forudgående, da det simpelthen ville være en helt urimelig økonomiske byrde i fald strejken blev aflyst,
- at det på den baggrund gøres gældende, at situationen i nærværende sag udgør en uforudsigelig, uundgåelig og udefrakommende omstændighed, hvorfor afløsningen skyldtes usædvanlige omstændigheder,

- at sagsøgte traf alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes i situationen, hvilket støttes af, at sagsøgte fik indkvarteret passagererne på et andet fly, hvilket skete på det hurtigst mulige tidspunkt,
- at retten bør se bort fra sagsøgerens udokumenterede angivelse af, at andre flyselskaber ikke har været ramt af strejken, hvilket naturligvis ikke er korrekt, idet en flyvelederstrejke i Frankrig ikke medfører en selektiv udpegning af enkelte berørte selskaber, men rammer bredt,
- at forordningen og dens kompensationsbestemmelser som bekendt aldrig har været tænkt som en de facto pengemaskine til gavn for passagererne, men alene som en ordning, hvor passagerer kunne slippe for at bevise lidte tab og stadig trænge igennem med kompensationskrav, når sådanne krav vel at mærke hvilede på et sagligt og rimeligt grundlag i en afbalancering mellem passagerernes hhv. luftfartsselskabernes interesser,
- at det for så vidt angår de af sagsøgerne omtalte udlæg er ydet dækning herfor allerede den 4. september 2013, og
- at sagsøgte skal frifindes for kravet om kompensation.

### **Rettens begrundelse og afgørelse.**

#### *Ad afvisningspåstanden*

Formalitetsindsigelser skal som hovedregel fremsættes senest i forbindelse med det (første) forberedende retsmøde, og sagsøgtes indsigelse vedrørende fuldmagtsforholdet ses først at være fremsat i forbindelse med duplik af 23. oktober 2015, selvom der den 17. juni 2015 blev afholdt forberedende retsmøde.

Det følger af retsplejelovens § 260, stk. 5, at en part blandt andet i sager, som behandles efter retsplejelovens kapitel 39, kan møde ved andre personer end advokater, eller den persongruppe, der er nævnt i retsplejelovens § 260, stk. 2.

Af de fuldmagter, som Ulrik Andersen-Alstrup, som angiver at repræsentere sagsøgerne i denne sag på vegne af Flyforsinkelse.dk, har fremlagt, fremgår det, at sagsøgerne hhv. den 7. maj 2014 og den 13. maj 2014 har givet Flyforsinkelse.dk fuldmagt til at repræsentere sig i forbindelse med inddrivelse af kompensation/erstatning for forsinket fremkomst vedrørende rejsen den i sagen omhandlede rejse den 12. juni 2013, herunder fuldmagt til at foretage ethvert retsligt og ikke retsligt skridt, herunder sagsanlæg. Retten lægger herved til grund, at i hvert fald ansatte hos Flyforsinkelse.dk var befuldmægtiget til at give møde for sagsøgerne i nærværende sag, og faktisk har kontaktet sagsøgte i forbindelse med første anmodning om betaling af kompensation.

Videre har Ulrik Andersen-Alstrup fremlagt en fuldmagt dateret 8. september 2014 fra direktør og dermed tegningsberettiget for Flyforsinkelse.dk, Johan Fugmann, hvorefter Ulrik Andersen-Alstrup *"er bemyndiget til at modtage frigørende betalinger i henhold til indgåede forlig eller afsagte domme i de sager Ulrik Andersen-Alstrup fører for Flyforsinkelse.dk ApS."*

Uanset, at fuldmagten af 8. september 2014 alene indirekte omtaler Ulrik Andersen-Alstrups ret til at repræsentere Flyforsinkelse.dk i retssager, finder retten, at fuldmagten udgør en tilstrækkelig dokumentation for Ulrik Andersen-Alstrups ret til at møde på vegne af sagsøgerne i sagen. Sagsøgte afvisningspåstand tages derfor ikke til følge.

#### *Ad sagens realitet*

Der er i det foreliggende tilfælde enighed om, at flyafganger [redacted] den 12. juni 2013 fra Malaga til Billund blev aflyst, hvorved sagsøgerne var forsinket i ankomsten til Billund Lufthavn i mere end 40 timer. Sagsøgte har efterfølgende afvist sagsøgernes krav om kompensation i henhold til forordning 261/2004.

Artikel 5, stk. 1, litra c, i forordning nr. 261/2004 af 11. februar 2004 opstiller et princip om, at passagerer har krav på kompensation, hvis deres flyafgang aflyses. Artikel 5, stk. 3, fastlægger en undtagelse til dette princip, hvorefter luftfartsselskabet ikke har pligt til at betale kompensation, såfremt selskabet kan godtgøre, at aflysningen skyldes usædvanlige omstændigheder, som ikke kunne have været undgået, selv om alle forholdsregler, der med rimelighed kunne træffes, faktisk var blevet truffet. I forordningens betragtning 14 anføres, at sådanne omstændigheder navnlig kan indtræffe som følge af politisk ustabilitet, vejrforhold, sikkerhedsrisici, uforudsete sikkerhedsproblemer eller strejker.

Det lægges til grund, at der i perioden 11. juni 2013 til 14. juni 2013 var en strejke blandt de franske flyveledere, og at det europæiske luftrum, og at et stort antal flyvninger såvel til og fra Frankrig måtte aflyses. Retten må endvidere lægge til grund, at også flyvninger mellem andre europæiske lande blev påvirket af strejken, idet der blev indført store restriktioner på overflyvningen af fransk luftrum med deraf følgende "flaskehalsproblemer" på alternative flyveruter.

Retten finder det, navnlig under henvisning til den fremlagte notits fra Eurocontrol og bekræftelsen af 13. januar 2015 fra Lesma Handling Group, Aeropuerto de Málaga, bevist, at aflysningen af [redacted] var nødvendig af hensyn til den verserende strejke blandt de franske flyveledere, som først var offentligt annonceret kort tid før, den trådte i kraft, og som medførte et behov for at begrænse kapaciteten såvel i visse europæiske lufthavne, som i luftrummet på alternative ruter uden om Frankrig.

Retten finder endvidere, at den truffne beslutning om aflysning var af en sådan karakter, at flypassagerernes forsinkelse til hjemdestinationen skyldtes usædvanlige omstændigheder, således som dette begreb er beskrevet i forordningen. Retten finder det ikke godtgjort, at sagsøgte ved at have truffet alle forholdsregler, der med rimelighed kan træffes, kunne have undgået aflysningen af [REDACTED], eller at fremlæggelsen af bilag 8 vedrørende afgang fra Malaga Lufthavn den 12. juni 2013 i øvrigt afkræfter aflysningens nødvendighed.

Herefter, og da retten i øvrigt må anse det for ubestridt, at sagsøgerne har fået dækket deres direkte udlæg til forplejning og hotelophold, jf. forordningens artikel 9, tages sagsøgtes påstand om frifindelse til følge.

For så vidt angår sagens omkostninger fastsættes disse som nedenfor bestemt, idet retten herved har taget hensyn til, at sagen er behandlet på skriftligt grundlag efter retsplejelovens kapitel 39.

Sagsomkostninger forrentes efter rentelovens § 8a.

**Thi kendes for ret:**

Sagsøgte, [REDACTED] frifindes.

Sagsøgerne, [REDACTED], skal in solidum og inden 14 dage til sagsøgte betale sagsomkostninger med 3.500 kr.

Stine Fink Hansen