

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning grunnet kansellering.

Dato

25.11.2022

Saksnummer

2022-01438

Tjenesteytere

SAS

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Washington til Oslo via København den 23. mai 2022 kl 17.15 med ankomst Oslo kl 09.20 påfølgende dag. På avreisedagen mottok klager e-post fra SAS om at hans flyvninger med SK926 og SK1462 var kansellert, og at han var booket om via London med United Airlines og SAS med avreise kl 17.35 og ankomst kl 10.15 påfølgende dag.

United Airlines flight UA918 fra Washington til London ble forsinket slik at klager mistet sin videreforbindelse med SK802. Klager ble booket om til neste avgang med SAS flight SK804, og ankom Gardermoen kl 13.30.

Klager krever standarderstatning 600 euro i henhold til EU-forordning 261/2004.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

SAS har ikke avgitt uttalelse til nemnda. Til klager har flyselskapet i det vesentlige uttalt:

Klager bes henvende seg til opererende flyselskap United Airlines.

Nemnda bemerker

Før saken behandles i nemnda, skal partene gis mulighet til å uttale seg om både faktiske og rettslige sider av saken. Dersom partene ikke benytter seg av sin adgang til å uttale seg, kan nemnda likevel treffe vedtak på grunnlag av de opplysninger som er fremkommet tidligere i saken, jf. transportklagenemndforskriften § 5-3.

SAS har tross oppfordring ikke avgitt uttalelse til nemnda. SAS har til klager uttalt at han bør henvende seg til United Airlines.

Kansellering gir passasjerer rett til standarderstatning med mindre flyselskapet godtgjør at innstillingen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet, jf EU-forordning 261/2004 artiklene 5 og 7.

Nemnda legger til grunn at klagers flyvninger den 23. mai 2022 fra Washington til København og Oslo ble kansellert samme dag. Han ble booket om til nye flyvninger med avgang kl 17.35 og ankomst kl 10.15. Opprinnelige avgangstid var kl 17.15 fra Washington med ankomst Oslo kl 09.20.

Ved informasjon om kanselleringen mindre enn syv dager i forveien, faller retten til erstatning bort hvis flyselskapet har tilbudt passasjerer omruting slik at han kunne reise høyst en time før planlagt avgangstid og ankomme det endelige bestemmelsesstedet senest to timer etter planlagt ankomsttid, jf artikkel 5 nr 1 bokstav c) iii).

Nemnda kan etter dette ikke anbefale at klager gis medhold i sitt krav om standarderstatning mot SAS for kanselleringen av SK926 og SK1462.

Nemnda mener at klager kan kreve standarderstatning for flere uregelmessigheter på samme reise og viser i den forbindelse til avgjørelse i EU-domstolen av 12. mars 2020 i sak C-832/18.

Nemnda legger til grunn at klager ble booket om med United Airlines og SAS via London. Flyvningen med United Airlines ble forsinket slik at klager mistet sin videreforbindelse. Han ble booket om til neste avgang fra London til Oslo med SAS flight SK804 kl 10.20 og ankom Gardermoen kl 13.30, mer enn 3 timer forsinket.

Nemndas flertall - bransjerepresentantene og nemndas leder - viser til at forordningen bare får anvendelse for flygninger innen EU-/ EØS-området, flygninger fra EU-/ EØS-området til en tredjestat og flygninger fra en tredjestat hvis det "transporterende luftfartsselskap for flygningen er et EF-luftfartsselskap", jf artikkel 3 punkt 1 bokstav b. Det "transporterende luftfartsselskap" er i artikkel 2 bokstav b) definert til "et lufttransportforetak som utfører eller har til hensikt å utføre en flygning i henhold til en avtale med en passasjer eller på vegne av en annen person, juridisk eller fysisk, som har en avtale med denne passasjerer".

Flertallet mener derfor at eventuelle krav etter EU-forordningen etter dette faller bort, fordi hendelsen oppsto på en flygning fra en tredjestat (USA) med det ikke-europeiske flyselskapet United Airlines.

Mindretallet - forbrukerrepresentantene - er av den oppfatning at selv om det var United Airlines som rent faktisk utførte flyvningen som ble forsinket og som gjorde at klager mistet sin videre forbindelse, må SAS i dette tilfellet anses å være det «transporterende flyselskap» jf. art. 2 b). Definisjonen i denne bestemmelsen refererer til hvem som utfører flyvningen og hvem som inngår avtale med passasjerer. I vår sak inngikk klager

en felles reservasjon hos SAS om en gjennomgående reise, oppdelt i to ulike flyvninger som begge etter planen skulle opereres av SAS. Etter mindretallets mening må klager derfor kunne rette krav iht. forordningen mot SAS som sin kontraktspart.

Mindretallet finner støtte for en slik fortolkning i EU-dom C-832/18 som konkret gjaldt et tilfelle der flyselskapene hadde inngått en avtale om code-share, men der dommens generelle betraktninger og konklusjon like fullt må gjelde også for andre tilsvarende tilfeller. Faktum i EU- dommen samsvarer med klagers sak ved at det også der ble foretatt en samlet reservasjon av en gjennomgående billett sammensatt av to flyvninger, og at problemet oppstod under en flyvning foretatt av et ikke- europeisk flyselskap. Dommen konkluderer med at det selskapet som passasjerene inngikk opprinnelig avtale med, er å betrakt som «transporterende flyselskap» etter art. 2 c). I dommen vises det til art. 3 nr. 5, der det slås fast at det kontraherende flyselskap vil kunne bli ansvarlig etter forordningen også for andre flyselskap som flyr på deres vegne. Dommen oppsummerer som følger: «I en situasjon som den i hovedsaken omhandlede, hvor den annen flyvning innenfor rammene av en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som er sammensatt av to flyvninger, og som har vært gjenstand for en samlet reservasjon, i henhold til en code share-avtale utføres av et annet transporterende luftfartsselskap end det transporterende luftfartsselskap, som inngikk transportavtalen med de omhandlede passasjerer, og som foretok den første flyvning, er sistnevnte luftfartsselskap fortsatt avtalemessig bundet til passasjerene, også hva angår utførelsen av den andre flyvningen.»

Det ble også anført reelle hensyn til støtte en slik fortolkning, bl.a. at formålet med forordningen er å sikre et høyt beskyttelsesnivå for passasjerene. I tillegg ble det lagt vekt på at en slik fortolkning innebærer at passasjerene, når de inngår avtale om en samlet reservasjon med gjennomgående reise, vil kunne forholde seg til det flyselskapet de inngår avtale med uten å måtte ta hensyn til hvilke bakenforliggende avtaler dette flyselskapet har inngått med andre flyselskap om utførelsen av de ulike tilsluttede flyforbindelsene. Det ble også vist til at flyselskapene i mange tilfeller vil kunne ha en mulighet til å dekke slike utgifter gjennom sitt krav på regress. De nevnte reelle hensyn må gjelde like fullt i tilsvarende saker også utenfor code-share tilfeller. Etter mindretallets mening kan det heller ikke være slik at passasjerenes rettigheter iht. forordningen skal være avhengig av hvilket flyselskap SAS omrutet til, da dette vil gi tilfeldige og urimelige resultater til skade for klager i strid med forordningens formål .

Nemndas anbefaling blir etter dette at klager ikke gis medhold.

Vedtaket er truffet med dissens, slik det fremgår over.

Vedtak

Transportklagenemnda kan ikke anbefale at klager gis medhold.

Nemndas representanter

- Edvard Os (leder)
- Anne Sofie Faye-Lund (Forbrukerrådet)
- Caroline Bernhardsen (Forbrukerrådet)
- Stina Myhre Mevassvik (Norwegian Air Shuttle)
- Edvin Gagnes (Flyr)