

# Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

## Sammendrag

Krav om standarderstatning grunnet forsinkelse.

### Dato

27.04.2012

### Saksnummer

484/11F

### Tjenesteyter

Ryanair

Krav om standarderstatning grunnet forsinkelse.

#### Klager har i det vesentlige anført:

Klager skulle reise fra Rygge til Berlin 25. juni 2011 kl. 11:55 med FR8903. Flyet ble forsinket til kl. 22:00.

Passasjerene ble informert om at årsaken til forsinkelsen var at en bagasjevogn hadde kollidert med flyets bagasjeluke.

Klager krever standarderstatning 250 euro per person i henhold til EU forordning 261/2004.

#### Ryanair har i det vesentlige anført:

FR8903 ble dessverre forsinket som følge av teknisk feil, det vises til teknisk rapport.

Ryanair viser til dommen i sak C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia: Her fremkommer det at en forsinkelse forårsaket av en teknisk feil ikke er ekstraordinær, så fremt forsinkelsen ikke er forårsaket av en hendelse som ikke er iboende i den normale aktiviteten hos luftfartsselskapet.

Det vises til teknisk rapport hvor det fremkommer at den tekniske svikten ikke var forårsaket av slitasje ved daglig aktivitet: Flymaskinen ble truffet av en bagasjevogn, en hendelse som var uforutsett, ekstraordinær og utenfor Ryanairs kontroll.

Ryanair ønsker å refundere klagers utgifter til mat og drikke i ventetiden mot originale kvitteringer. I henhold til EU forordning 261/2004 kan Ryanair dessverre ikke imøtekomme klagers krav utover dette.

Det vises for øvrig til Ryanairs brev.

#### Nemnda bemerker:

Nemnda legger på bakgrunn av de foreliggende opplysninger til grunn at flygningen ble forsinket med nær ti timer.

Nemnda er delt i sitt syn på passasjerenes rettigheter ved lengre forsinkelser.

**Nemndas flertall, lederen og forbrukernes representanter, er av den oppfatning at forsinkelse som medfører at passasjerene kommer frem til det endelige bestemmelsesstedet tre timer eller mer etter det planlagte ankomsttidspunktet gir rett til erstatning med mindre flyselskapet godtgjør at forsinkelsen skyldes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet. Flertallet viser til EU forordning 261/2004 artikkel 6 jf artikkel 7, jf artikkel 5, jf EU domstolens avgjørelse i sak Sturgeon-Condor av 19. november 2009 (C-402/07). Flertallet er kjent med at enkelte flyselskap bestrider dommen, og at EU domstolen er bedt om å ta stilling til spørsmålet på nytt. Dommens konklusjon er imidlertid klar, og flertallet legger til grunn at dommen gir uttrykk for gjeldende rett.**

**Nemndas mindretall, flyselskapenes representanter, er av en annen oppfatning. EC261/04 (EU forordning 261/2004) ikke gir noen anvisning på utbetaling av en pengekompensasjon ved forsinkelse. Tilblivelse av «Sturgeon» dommen er uklar i forhold til flere rettsprinsipper bla. ved at domstolen tok stilling til spørsmålet om hvorvidt forsinkelse utløser rett til kompensasjon. Dette var et spørsmål som ikke var stilt i Sturgeon saken. Domstolen har også angitt en tidsgrense på at tre timer forsinkelse utløser rett til kompensasjon, en tidsramme hvor opprinnelsen er ukjent og som ikke samsvarer med noen andre artikler i forordningen.**

**At passasjerer ikke har krav på kompensasjon ved forsinkelse følger av forarbeidene til EU261/04 (EU forordning 261/2004) - det ble vurdert men avvist, og videre slått fast i dom av ECJ Grand Chamber i «IATA». Artikkel 6 i forordningen gir klare og presise anvisninger på rettigheter ved forsinkelse. I motsetning til innstilling som er beskrevet i artikkel 5, og nektet ombordstigning (artikkel 4) gir ikke forsinkelse i artikkel 6 noen anvisning på kompensasjon, med rette, da det er i strid med Montreal konvensjonens artikkel 29.**

Forsinkelse gir ikke rett til standarderstatning etter EC 261/04 slik (EU forordning 261/2004) forordningen er utformet, tiltenkt, og støttet av «ECJ Grand Chamber», og i tilfelle Sturgeon dommen er gyldig, er det stilt spørsmål om gyldigheten av artikkel 5-7 i forordningen. Flere domstoler har stilt spørsmål til EU domstolen om gyldigheten av Sturgeon dommen i forhold til artikkel 5-7. Dette gjelder bla. en britisk domstol. Inntil EU-domstolen har kommet med tilsvar, anser mindretallet Sturgeon-dommen som uavklart. Etter mindretallets oppfatning gir følgelig ikke forsinkelse rett til kompensasjon etter EU forordningen.

Ryanair har imidlertid ikke påberopt seg fritak for erstatningsplikten på overnevnte grunnlag, mindretallet følger derfor flertallets videre vurdering av saken.

Flyselskapet må etter nemndas vurdering i utgangspunktet bære ansvaret ved teknisk svikt. Det er flyselskapet som har størst mulighet til å påvirke og forhindre at teknisk svikt oppstår. Også preventive hensyn taler for at flyselskapet som hovedregel må bære ansvaret ved teknisk svikt.

En teknisk svikt kan likevel komme så uventet at flyselskapet ikke har reelle muligheter til å forhindre feilen eller overvinne følgene av den uten at det går ut over passasjerene. I slike tilfelle er ikke flyselskapet pliktig til å betale erstatning til den reisende. Det er flyselskapet som må godtgjøre at det foreligger et slikt spesielt tilfelle. Flyselskapet må videre godtgjøre at de har truffet alle rimelige tiltak for å unngå forsinkelsen.

**Forsinkelsen skyldtes i dette tilfellet at flyet som skulle benyttes til flygningen ble skadet av en bagasjevogn slik at reservefly måtte settes inn. Nemnda har ved den videre vurdering delt seg i et flertall og et mindretall. Nemndas flertall, lederen og forbrukernes representanter, er av den oppfatning at skaden ikke er å betrakte som en ekstraordinær omstendighet som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet. Flertallet viser til at bagasjehåndtering er en helt vanlig del av flyselskapets virksomhet. De foreliggende opplysninger godtgjør videre ikke at hendelsen skyldtes en ekstraordinær omstendighet som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet. Forsinkelsen gir etter dette rett til en standarderstatning på 250 euro per person.**

**Nemndas mindretall, bransjens representanter, er av den oppfatning at flyselskapet ikke hadde noen mulighet til å forhindre denne skaden. Mindretallet viser videre til at Wallentin dommen har sin opprinnelse i teknisk feil som ble oppdaget under planlagt vedlikehold.**

Problemet her var imidlertid ikke en teknisk feil på flyet som en følge av manglende vedlikehold eller feil avdekket under vedlikehold, men en skade som ble påført flyet av et kjøretøy under bakkehåndtering fra en ekstern leverandør.

Bakkehåndtering av fly involverer mange leverandører og kjøretøyer som skal ha kontakt med flyet. Operatører av utstyr og kjøretøy må igjennom trening og tester før de får godkjenning til å operere det utstyr de betjener. Det er allikevel ikke mulig å sikre seg 100 % mot at feil skjer ved operasjon av utstyr og kjøretøy, og mindretallet kan ikke se at Ryanair kunne tatt noen spesielle forhåndsregler for at en bakkeoperatør kunne unngå skaden, og viser til forordningens innledning punkt 14- og mindretallet er av den oppfatning at Ryanair ikke hefter for kompensasjon.

På bakgrunn av flertallets vurdering traff nemnda slikt

#### **Vedtak:**

Transportklagenemnda-fly anbefaler at klagerne gis en erstatning på 250 euro per person.

#### **Nemnda hadde slik sammensetning ved behandling av saken:**

Lagdommer Einar Kaspersen, formann

Elise Korsvik, Forbrukerrådet

Sverre Åril, Forbrukerombudet

Gøril Volden Berg, Widerøes Flyveselskap AS

## Nemndas representanter

Lagdommer Einar Kaspersen, formann, Elise Korsvik, Forbrukerrådet, Sverre Åril, Forbrukerombudet, Gøril Volden Berg, Widerøes Flyveselskap AS, Olav Grøttland, SAS.

*De publiserte nemndsavgjørelsene er bearbeidet av stiftelsen Lovdata, som innehar rettighetene til dokumentene. Utnyttelse av nemndsavgjørelsene til forlagsvirksomhet, distribusjon, drift av søkbare databaser eller opplæringsvirksomhet krever særskilt avtale med Lovdata. Lovdata avgjør i tvilstilfelle hva som faller inn under nevnte kategorier.*