

# Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

## Sammendrag

Krav om standarderstatning grunnet forsinkelse.

### Dato

27.05.2014

### Saksnummer

809/13F og 815/13F

### Tjenesteyter

Norwegian Air Shuttle ASA

### Klager har i det vesentlige anført:

Klager skulle reise fra Bangkok til Oslo den 17. september kl. 09:00 med DY7202. Avgangen ble nesten et døgn forsinket.

Klager har fått tilbudt fra Norwegian om kroner 2 000 for tort og svie. Klager ønsker likevel å prøve saken for nemnda vedrørende standarderstatning.

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

Det vises for øvrig til klagers brev.

### Norwegian har i det vesentlige anført:

DY7202 ble forsinket 22 timer og 16 minutter som følge av uforutsett teknisk feil, det vises til fremlagt teknisk rapport.

Årsaken til hendelsen var utenfor Norwegians kontroll. Flyselskapet vurderte å leie inn enda ett fly, samt kjøpe billetter med andre selskap, men det var ikke kapasitet i leasingmarkedet, og det var ingen ledige plasser med andre selskap.

I henhold til dom C-402/07 i EU-domstolen (Sturgeon-dommen), er flyselskapene unntatt fra videre kompensasjon hvis årsaken til forsinkelsen er ekstraordinære omstendigheter utenfor flyselskapets kontroll som forhindrer flyvningen. En omstendighet som er utenfor Norwegians kontroll er hendelser som ikke er forårsaket av en handling eller unnlatelse av flyselskapet.

Dom C-549/07, Wallentin-Hermann v Alitalia, prøver å definere ekstraordinære omstendigheter, og i henhold til dommen kan tekniske problemer som oppdages under vedlikehold ikke defineres som ekstraordinære omstendigheter. I dette tilfellet ble feilen oppdaget under drift. Videre fremkommer det at man ikke kan utelukke at tekniske feil utgjør ekstraordinære omstendigheter dersom den stammer fra hendelser som er utenfor flyselskapets normale virksomhet og ligger utenfor deres faktiske kontroll. Hendelser som ikke er en del av Norwegians normale virksomhet er hendelser som ikke forekommer gjentagende ved drift av flymaskinen.

Norwegian kan bekrefte at de tekniske problemene oppstod under drift og utenfor planlagt vedlikehold.

Norwegian er av den oppfatning at forsinkelse ikke gir rett til erstatning av ikke-økonomisk tap etter Luftfartsloven § 10-20/Montrealkonvensjonen artikkel 19.

EU-domstolens dom av 6. mai 2010, *Waltz-Clickair* (C-63/09), gjelder konkret forståelsen av begrensningsregelen i relasjon til tapt og forsinket bagasje, og konkluderer med at i den utstrekning «non-material damage» tilkjennes er det undergitt den felles begrensningsregelen i konvensjonen. Norwegian registrerer at i hvilken utstrekning Montrealkonvensjonens begrep «damage» omfatter «non-material damage» eller rent ikke-økonomisk tap synes noe uklart internasjonalt, avhengig av jurisdiksjon. Norwegian kan heller ikke se at dommen direkte avgjør eller griper inn i hvilket lands regler som fastlegger eksistensen, vilkårene eller bevisbyrderene for denne form for erstatning. Dette vil i betydelig utstrekning avhenge av erstatningssystemet på det stedet hvor saksanlegget finner sted.

Av godvilje har Norwegian tilbudt klager kroner 2 000 i kompensasjon.

Norwegian har refundert klagers ubenyttede billett med Norwegian, men kan dessverre ikke imøtekomme hans krav om standarderstatning.

Det vises for øvrig til Norwegians brev.

#### **Nemnda bemerker:**

Nemnda legger på bakgrunn av de foreliggende opplysninger til grunn at flygningen Bangkok - Oslo (DY7202) ble forsinket med 22 timer og 16 minutter.

Forsinkelse som medfører at passasjerene kommer frem til det endelige bestemmelsesstedet mer enn tre timer 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. Nemnda viser til EU-forordning 261/2004 artikkel 6 jf. artikkel 7, jf. artikkel 5, jf. EU-domstolens avgjørelser i sak *Sturgeon-Condor* av 19. november 2009 (C-402/07) og i sak *Nelson m.fl.* av 23. oktober 2012 (C-581/10).

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 en hydraulikklekkasje.

Saken er forelagt Luftfartstilsynet som ikke har noe å bemerke til flyselskapets beskrivelse av de tekniske feilene eller den fremlagte dokumentasjon.

Nemnda legger på bakgrunn av de foreliggende opplysninger til grunn at feilen oppsto uten forvarsel til tross for at rutinemessig teknisk vedlikehold var gjennomført.

I den foreliggende situasjon var det etter nemndas vurdering ikke praktisk mulig å treffe tiltak for å unngå feilen eller forsinkelsen. Forsinkelsen gir derfor ikke rett til standarderstatning etter EU-forordningen.

Anvendelse av EU-forordningen berører ikke en passasjers rett til erstatning på annet grunnlag. Flyselskapet er i henhold til luftfartsloven § 10-20/Montrealkonvensjonen artikkel 19 ansvarlig for tap som følge av forsinkelse, med mindre selskapet godtgjør at det har tatt alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves for å unngå tapet, eller dette ikke har vært mulig for dem. Med tap regnes så vel økonomisk som ikke-økonomisk tap, jf. EU-domstolens dom av 6. mai 2010, Walz-Clickair (C-63/09). Nemnda viser til fast nemndspraksis og til Morten Kjelland, Flypassasjerers rettigheter ved forsinkelse og kansellering, 2013, side 196.

Forsinkelsen skyldtes i dette tilfellet en plutselig oppstått teknisk feil. Nemnda er av den oppfatning at forsinkelsen ikke kunne unngås, jf. ovenfor. Det kan imidlertid reises spørsmål om Norwegian har tatt alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves for å unngå tapet. Sentralt står spørsmålet om forsinkelsen kunne/burde ha blitt redusert. Nemnda er av den oppfatning at dersom det er tilfelle, kan forsinkelsen etter omstendighetene gi grunnlag for erstatning for ikke-økonomisk tap. Norwegian har bevisbyrden for at de har gjort det som med rimelighet kan kreves.

Nemnda finner det på bakgrunn av de foreliggende opplysninger vanskelig å ta stilling til om Norwegian har gjort det som med rimelighet kan forventes for å unngå tapet (den lange forsinkelsen). Dette skulle i utgangspunktet trekke i retning av erstatningsansvar, jf. bevisbyrderegelen. Sett hen til at Norwegian har utbetalt en kompensasjon på 2 000 kroner per passasjer, finner nemnda det imidlertid ikke nødvendig å ta stilling til spørsmålet, da det etter nemndas vurdering uansett ikke vil være grunnlag for erstatning for ikke-økonomisk tap ut over dette.

### **Vedtak:**

Transportklagenemnda - fly finner ikke å kunne anbefale at klager gis medhold i sitt krav om standarderstatning etter EU-forordningen.

Vedtaket var enstemmig.

### **Nemndas representanter**

Lagdommer Einar Kaspersen, formann, Elise Korsvik, Forbrukerrådet, Anne Sofie Faye-Lund, Forbrukerrådet, Janne G. Soløy, 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.*