

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning som følge av kansellering.
Tredjeland til EU. Codeshare. Reduksjon i standarderstatning.

Dato

23.10.2024

Saksnummer

2024-00658

Tjenesteytere

SAS

United Airlines

Klager har i det vesentlige anført

Klager (to passasjerer) skulle reise fra Miami til Oslo via Newark 13. januar 2024. Billettene ble bestilt gjennom Norwegian Cruise Line.

Klagers reiserute så slik ut:

13/01/2024 SK8740 Miami – Newark 2:25 pm – 5:35 pm

13/01/2024 SK908 Newark – Oslo 6:55 pm – 8:30 am

Dagen før flyvningen, ble klager informert om at flyet fra Miami – Newark (SK8740) hadde blitt kansellert, og klager ble av SAS ombooket til:

13/01/2024 UA9809 Miami – Zurich 16:40 – 07:50

14/01/24 SK3516 Zurich – Oslo 09:55 – 12:20.

Klager krever standarderstatning for kanselleringen, eventuelt forsinkelse fordi de ankom Oslo 3 timer og 50 min forsinket.

Klager har fått avslag fra SAS med den begrunnelse at flyvningen ikke er markert med SAS prefiks SK, noe klager ikke forstår da de har bestilt hele reisen gjennom et reisebyrå og alle flyvningene var med SAS og markert med SAS prefiks SK. Bagasjetagger er utstedt av SAS på alle flyvningene, og klager har også fått bonuspoeng med SAS på alle flyvningene – også de omrutede. SAS sier at SK8740 ble kansellert, men «operert av» United Airlines. Dette oppleves som ansvarsfraskrivelse da klager har bestilt hele reisen gjennom SAS, og det er SK-prefiks på alle deres billetter.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

SAS har anført:

SAS har mottatt klage fra passasjerene vedrørende flyvning fra Miami til Newark til Oslo med SK8740 13/01/24. Klager har krevd kompensasjon i henhold til EU 261/04 siden flyvningen ble kansellert. SAS bestrider kravet fordi SK8740 var utført av United Airlines/UA 1571, se vedlegg.

United Airlines har anført:

United Airlines har forståelse for at kanselleringen var veldig frustrerende og beklager at klager er skuffet over United Airlines sin utførelse. Ettersom United Airlines er basert i USA og ikke er et EU-flyselskap, og den kansellerte flyvningen hadde avreise fra USA og ikke i en EU-stat, kommer ikke EU-forordningen til anvendelse.

I tillegg var flyvningen kansellert på grunn av bakkesettingen av 737-MAX 9. United er villig til å dekke ekstrautgifter klager har hatt som følge av kanselleringen, og ber klager sende inn kopi av kvitteringer med betalingsinformasjon til United Airlines. Ved mottak av dette, vil United Airlines prosessere utbetalingen.

Nemnda bemerker

Nemnda legger til grunn at det oppstod en kansellering på klagers reise den 13. januar 2024. Kanselleringen oppstod på flightnummer SK8740 fra Miami til Newark. Etter å ha blitt omrutet ankom klager Oslo etter en forsinkelse på 3 timer og 50 minutter.

Spørsmålet er om EU-forordning 261/2004 får anvendelse på klagers reise fra innad i USA med United Airlines, til Europa fra USA med SAS.

EU-forordning 261/2004 gjelder i utgangspunktet for passasjerer som reiser fra en lufthavn som ligger i EU/EØS-området jf. artikkel 3 nr. 1 bokstav a. Forordningen får også anvendelse for passasjerer som reiser fra en lufthavn utenfor EU/EØS området, og til en lufthavn innen EU/EØS dersom det utførende flyselskapet er et EU/EØS flyselskap, jf. artikkel 3 nr. 1 bokstav b. Det «utførende luftfartsselskap» er i artikkel 2 bokstav b) definert til «et lufttransportforetak som utfører eller har til hensikt å utføre en flyvning i henhold til en avtale med en passasjer eller på vegne av en annen person, juridisk eller fysisk, som har en avtale med denne passasjeren».

EU-domstolen har i sin dom C-367/20 KLM Royal Dutch Airlines av 12. november 2020 som gjaldt en flyvning fra New York via Amsterdam til Hamburg, der billetten var utstedt av KLM i et såkalt code share samarbeid med Delta Airlines, konkludert med følgende (dansk oversettelse):

«Artikel 5, stk. 1, litra c), og artikel 7, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om compensation

og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91, sammenholdt med denne forordnings artikel 3, stk. 1, litra b), og artikel 3, stk. 5, skal fortolkes således, at i forbindelse med en flyvning med direkte tilsluttet flyforbindelse, som er sammensat af to flyvninger, og som har været genstand for en samlet reservation, fra en lufthavn, der er beliggende på et tredjeland's område, til en lufthavn beliggende i en medlemsstat via en lufthavn i en anden medlemsstat, kan en passager, der ankommer til sit endelige bestemmelsessted med en forsinkelse på tre timer eller mere, som skyldes den første flyvning, som i henhold til en code sharing-aftale blev udført af et luftfartsselskab med hjemsted i et tredjeland, i henhold til denne forordning anlægge sit søgsmål om kompensation mod det EF-luftfartsselskab, som udførte den anden flyvning.».

Klager hadde en billett utstedt av SAS i et såkalt «code share» samarbeid med United Airlines. Det vil si at flyselskapene samarbeider om reiseruten, og selger denne som en gjennomgående reise merket med rutenumrene til det flyselskapet som har utstedt billetten, selv om en eller flere av strekningen faktisk flys av et annet selskap. I klagers billett er alle flightnumrene utstedt med SK som står for SAS. Den første flystrekningen fra Miami til Newark skulle utføres av United Airlines, og flystrekningen fra Newark til Oslo skulle flys av SAS.

Basert på dette mener nemndas flertall - leder og forbrukerrepresentant - at forordningen får anvendelse på klagers flyvninger.

Mindretallet – bransjerepresentanten – mener at forordningen ikke kommer til anvendelse. Utgangspunktet etter forordningen er at det transporterende luftfartsselskapet er ansvarssubjektet. Hensikten er å gi luftfartsselskapene et initiativ for å unngå uregelmessigheter i form av kanselleringer, nektet ombordstigninger og forsinkelser. Lovgiver har ved artikkel 3 nr. 1 bokstav b innskrenket forordningens virkeområde på reiser fra en tredjestat og inn til unionen ved at det transporterende luftfartsselskapet må være et EF luftfartsselskap for at forordningen skal komme til anvendelse. Fra dette klare utgangspunktet har EU domstolen utformet et unntak for reiser som utføres under en code-share avtale.

Etter mindretallets syn kan det ikke utledes av EU-domstolens avgjørelse C-367/20 at forordningen kommer til anvendelse på flyvninger ut av en tredjestat, fløyet av et luftfartsselskap uten europeisk lisens, uten at det foreligger en code-share avtale med et EF luftfartsselskap, og at alle flyvninger blir fløyet under dette flyselskapets flynummer.

I C-367/20 var det en code-share avtale mellom KLM og Delta og samtlige av flyvningene ble fløyet av KLM. KLM ble derfor holdt ansvarlig for hele strekningen. Reisen var fra New York til Hamburg via Amsterdam.

Bransjerepresentanten mener det er god grunn til å være forsiktig med å foreta utvidende fortolkninger av EU domstolen sin praksis på dette område.

Mindretallet legger til grunn at klager hadde bestilt en gjennomgående reise fra Miami til Oslo gjennom Norwegian Cruise Line. Kanselleringen fant sted på strekningen Miami til Newark. Denne strekningen ble operert av United Airlines, som ikke er et EF luftfartsselskap. I denne saken var det en innenlandsflyvning i USA og deretter en flyvning fra USA til et medlemsland. Det var derfor ikke en gjennomgående reise fra en lufthavn på et tredjelandts område, til en lufthavn i en medlemsstat via en lufthavn i en annen medlemsstat, slik som i C-367/20. Den kansellerte flyvningen fant sted utenfor medlemsområdet.

Mindretallets syn er at kanselleringen av United Airlines sin flyvning fra Miami til Newark ikke gir grunnlag for kompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004.

Nemnda konkluderte deretter, i tråd med flertallets oppfatning, med at forordningen får anvendelse på klagers flyvninger.

Spørsmålet er så om kanselleringen på klager sin flyvning gir rett til standarderstatning.

Kansellering gir 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 artikkel 5 og 7.

United Airlines har anført at flyvningen ble kansellert som følge av bakkesettingen av Boeing 737 Max 9-flyene. Nemnda mener at bakkesetting av fly initiert av luftfartsmyndigheter i utgangspunktet vil kunne anses som en ekstraordinær omstendighet. Det er imidlertid ikke fremlagt dokumentasjon som godtgjør at klagers flyvning ble kansellert som følge av bakkesettingen av Boeing 737 Max 9-flyene, og det er heller ikke kommentert om kanselleringen kunne vært unngått med rimelige tiltak. Nemnda mener på denne bakgrunn at klager har rett til standarderstatning for kanselleringen.

I utgangspunktet gir en kansellering fra Miami til Oslo (mer enn 3 500 kilometer) rett til 600 euro i standarderstatning per passasjer, jf. artikkel 7 (1) c. Standarderstatningen kan imidlertid avkortes med 50% dersom passasjerer tilbys omruting som lar dem ankomme endelig destinasjon med en forsinkelse på mindre enn 4 timer, jf. artikkel 7 (2) c. Etter det opplyste ankom klager Oslo etter en forsinkelse på 3 timer og 50 minutter. Standarderstatningen kan derfor avkortes med 50%.

På denne bakgrunn anbefaler Transportklagenemnda at SAS utbetaler 300 euro per passasjer i standarderstatning til klager for kanselleringen, totalt 600 euro.

Forbrukerrepresentanten mener at klager i dette tilfellet har krav på forsinkelsesrente iht. forsinkelsesrenteloven, normalt regnet fra 30 dager etter at klager har krevd

standarderstatning eller annen erstatning, og fra 7 dager etter at klager har krevd refusjon.

Vedtak

Transportklagenemnda anbefaler at SAS betaler 600 euro til klager i standarderstatning.

Nemndas representanter

- Helen Engebrigtsen (leder)
- Kristoffer Sørli (Forbrukerrådet)
- Vilde Lunde (Norwegian Air Shuttle)