

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning grunnet forsinkelse. Reise med start innenriks i USA med amerikansk flyselskap med videreforbindelser i Europa med EU/EØS-flyselskap.

Dato

23.10.2024

Saksnummer

2024-00652

Tjenesteytere

United Airlines

Brussels Airlines

SAS

Klager har i det vesentlige anført

To passasjerer skulle reise med United Airlines, Brussels Airlines og SAS fra Sarasota til Stavanger via Chicago, Brussel og København den 9.-10. mars 2023 (Rutenummer UA584, UA972, SN2257 og SK1872). Planlagt avgangstid var fra Sarasota kl. 17:37 lokaltid, med ankomst på endelig destinasjon Stavanger kl. 15:20 lokaltid.

Flyvningen fra Chicago til Brussel (UA972) ble forsinket. De reisende tok kontakt med United Airlines før avgang. Flyselskapet kunne bekrefte at det ikke var været eller ATC-problemer denne kvelden i Chicago. Klager har anført at årsaken til forsinkelsen var tekniske problemer med flymotoren. Flyet vendte tilbake til gaten for å fikse problemet. Forsinkelsen medførte at de mistet videreforbindelsene via Brussel og København. De reisende ble ombooket til SN2259 fra Brussel til København (kl. 15:55-17:30) og med SN1876 fra København til Stavanger (kl. 21:00-22:15).

Klager sendte en klage til SAS ettersom det var via dem flybillettene ble kjøpt. SAS henviste til at det var United Airlines som er ansvarlig.

Det er fremsatt krav om standarderstatning på 600 EUR per person. Klager viser til både EU-forordning 261/2004 og Montrealkonvensjonen. Det vises i tillegg til tidligere avgjørelse fra Transportklagenemnda i saksnummer 2023-00851 og EU-domstolens avgjørelse i C-367/20 avsnitt 26-29 med henvisning C-502/18 avsnitt 20-26.

Klager bekrefter at de nå har mottatt 600 EUR for én person

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

United Airlines har anført at det er et amerikansk flyselskap og ikke en EU-carrier. Den forsinkede flyvningen hadde avgang fra USA og ikke et EU-land. EU-forordning 261/2004 er dermed ikke gjeldende. United Airlines er imidlertid villig til å dele kompensasjonsutbetalingen med Brussels Airlines. United Airlines har utbetalt 600 EUR. Brussels Airlines har anført at United Airlines er ansvarlig, da EU-forordning 261/2004 refererer til det opererende flyselskapet.

SAS har anført at hendelsen er utenfor SAS sin kontroll, da flyvning UA972 ble operert av United Airlines. UA972 ble forsinket med 1 time og 48 minutter. Grunnet dette mistet klager videreforbindingen.

Nemnda bemerkar

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, jf. 261/2004 artiklene 5, 6 og 7, samt EU-domstolens avgjørelser i sakene Sturgeon-Condor av 19.11.2009 (C-402/07) og Nelson med flere av 23.10.2012 (C-581/10).

I henhold til forordningens artikkel 3 nr. 1 bokstav b) får den anvendelse for passasjerer som reiser fra en lufthavn som ligger i en tredjestat til en lufthavn som ligger på en medlemsstats territorium der traktaten får anvendelse, og det utførende luftfartsselskap for flyvningen er et EF-luftfartsselskap, med mindre de har mottatt ytelser eller erstatning og har fått assistanse i denne tredjestaten. Det «transporterende luftfartsselskap» er i artikkel nr. 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 passasjer".

Flertallet - leder og forbrukerrepresentant - er av den oppfatning at klagers billett er omfattet av forordningen.

Forordningen omfatter reiser fra tredjeland og inn i unionen, der det «transporterende flyselskap» er et EU-flyselskap, jf. artikkel 3 nr. 1 bokstav b. EU-domstolen har i en rekke avgjørelser slått fast at gjennomgående reiser som har vært omfattet av én samlet reservasjon, må behandles som en enhet hva gjelder rettighetene etter forordningen, jf. artikkel 7 nr. 1 annet ledd. Med andre ord må det ved gjennomgående billetter ses på hele reisen som gjenstand for rettigheter etter forordningen, i motsetning til at hver av de direkte tilsluttede flyforbindelser behandles separat. Se her C-502/18 (Ceske), C-74/19 (TAP) og C-367/20 (KLM). Klager kjøpte en gjennomgående billett fra SAS for hele strekningen Sarasota-Stavanger. I henhold til billetten skulle United Airlines foreta transporten innenriks i USA og fra Chicago til Brussel, Brussels Airlines strekningen fra Brussel til København og SAS strekningen mellom København og Stavanger. Som i C-367/20 utføres da deler av reisen av EU-flyselskap og endestasjonen er i et land

som omfattet av forordningen. Dette medfører at forordningen kommer til anvendelse, med mindre klager har mottatt motytelser, eller kompensasjon og bistand i tredjestaten. Dette unntaket kommer imidlertid ikke til anvendelse da klager ikke har mottatt motytelser eller kompensasjon i USA.

Det er ikke godtgjort at forsinkelsen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet. Flertallet mener at klager derfor har rett på standarderstatning.

Videre er spørsmålet for flertallet om SAS og/eller Brussels Airlines er ansvarssubjekter etter forordningen. Flertallet viser i den forbindelse til at EU-domstolen har påpekt at følgene av at reisen er gjennomgående er at alle flyselskaper som i henhold til billetten var ment å utføre en transportoperasjon på reisen, anses som ansvarssubjekter etter forordningen. Se her EU-domstolens avgjørelse C-367/20 avsnitt 26-29, med henvisning C-502/18 avsnitt 20-26. For øvrig fremgår det av artikkel 3 nr. 5 annet punktum at «Dersom et utførende flyselskap som oppfyller forpliktelser i henhold til forordningen, ikke har inngått avtale med passasjerer, skal det anses å gjøre dette på vegne av personen som har inngått en avtale med passasjerer». Bestemmelsens andre punktum medfører at et flyselskap som utfører en flygning uten å ha en kontrakt med passasjerer, anses å gjøre det på vegne av den personen som har det, jf. C-367/20 avsnitt 29.

I forestående sak var reisen solgt av SAS og flyselskapet identifiseres dermed med United Airlines. Flertallet kan for øvrig ikke se at code-share er et vilkår for at forordningen kommer til anvendelse i denne saken. Slik flertallet forstår EU-domstolens resonnement i C-367/20 var samarbeidsformen code-share kun et støttemoment som trakk i samme retning. For øvrig vises det til C-436/21 som gjaldt krav om standarderstatning ved salg av en gjennomgående reise fra et reisebyrå uten at flyselskapene hadde et juridisk samarbeid. I avsnitt 28 uttaler domstolen: «Der er imidlertid ingen bestemmelse i forordning nr. 261/2004, der betinger kvalifiseringen af en direkte tilsluttet flyforbindelse af, at der består et særligt retlig forhold mellem de transporterende luftfartsselskaber, der i givet fald varetager de flyvninger, som dette består af...».

På denne bakgrunn mener flertallet at SAS er ansvarssubjekt etter forordningen for den forsinkede reisen. Flertallet anbefaler derfor at SAS utbetaler resterende 600 EUR til klager.

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. Dette synet støttes av EU kommisjonen i dens nye retningslinjer til forordningen i punkt 2.1.3 hvor det fremgår at det må foreligge en code-share avtale for at forordningen skal få anvendelse på slike flyvninger jfr. dom C-367/20.

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.

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 Sarasota til Stavanger via SAS. Flyvningene hadde forskjellige flynummer, henholdsvis UA, SN og SK, og var derfor ikke under noen code-share avtale. Forsinkelsen fant sted på strekningen Chicago til Brussel. Denne strekningen ble operert av United Airlines, som ikke er et EF luftfartsselskap.

Mindretallets syn er at forsinkelsen av United Airlines sin flyvning UA972 fra Chicago til Brussel ikke gir grunnlag for kompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004.

Nemnda konkluderte deretter i tråd med flertallets oppfatning.

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

Vedtak

Transportklagenemnda anbefaler at SAS utbetaler 600 EUR til klager.

Nemndas representanter

Helen Engebrigtsen (leder)

Kristoffer Sørli (Forbrukerrådet)

Vilde Lunde (Norwegian Air Shuttle)