

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om erstatning for tapt arbeidsfortjeneste som følge av forsinkelse. Spørsmål om hvem som er utførende flyselskap.

Dato

19.08.2024

Saksnummer

2023-03001

Tjenesteytere

SAS

Air Baltic

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Belgia til Kristiansand via Oslo 10. august 2023. Klager kjøpte billetter til reisen fra SAS.

Klagers billett viser følgende reiserute:

SK4746 Brussel – Oslo kl. 19:00 – 20:50 Operated by BT Air Baltic

SK223 Oslo – Kristiansand kl. 22:35 – 23:20

Da flyet fra Brussel var forsinket inn til Gardermoen så var kveldsflyet til Kristiansand dratt og det var ikke mulig å komme seg hjem. Automatisk ombooking ble satt med avgang fra Gardermoen til kl 14.15 dagen etter.

Forsinkelsen inn til Gardermoen forhindret klager i å komme hjem, og klager fikk derfor ikke gå på jobb som planlagt dagen etter. 11. august måtte klager bruke på Gardermoen og i tillegg ta feriedag for dette.

Klager krever 2301 NOK i erstatning for tapt arbeidsfortjeneste. SAS har overfor klager avvist kravet og begrunnet dette med at tapt arbeidsfortjeneste er et konsekvenstap som ikke dekkes i henhold til deres vilkår.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

SAS har ikke inngitt tilsvaer til nemnda til tross for anmodning om dette.

Air Baltic har i det vesentlige anført:

EU 261/2004 artikkel 2 sier at «utførende luftfartsselskap» er et luftfartsselskap som utfører eller har til hensikt å utføre en flyging i henhold til en avtale med en passasjer eller på vegne av en annen person, juridisk eller fysisk, som har inngått en avtale med vedkommende passasjer. I tillegg til dette, sier forordningens forale punkt 7 at «For å sikre en effektiv anvendelse av denne forordning bør de forpliktelser den fastsetter påhvile det luftfartsselskapet som utfører eller har til hensikt å utføre en flyging, enten med eget luftfartøy, med luftfartøy som leies med eller uten besetning, eller på noen annen måte».

I tillegg til dette, i henhold til avgjørelsen i EU-domstolen C-532/17 «The concept of an operating air carrier within the meaning of Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91 and, in particular, of Article 2(b) thereof must be interpreted as not covering the case of an air carrier, such as that at issue in the main proceedings, which leases to another air carrier an aircraft, including crew, under a wet lease, but does not bear the operational responsibility for the flights, even where the booking confirmation of a seat on a flight issued to passengers states that that flight is operated by the former air carrier.”

Det faktum at det utførende flyselskap var SAS er bekreftet av flightnummeret SK4746 (Air Baltic sitt flynummer ville startet med «BT»). Siden flyvningen var utført av SAS, henviser Air Baltic til SAS.

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.

Klager ankom Kristiansand 11. august 2023 klokken 15:00 i stedet for 10. august klokken 23:20. Klager ankom Kristiansand ca. 15.5 timer forsinket.

En passasjer som kommer mer enn 3 timer forsinket frem til sitt endelige bestemmelsessted, har rett til standarderstatning med mindre flyselskapet godtgjør at forsinkelsen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet, jf. EU-forordning 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).

Verken Air Baltic eller SAS har anført eller dokumentert at forsinkelsen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått med rimelige tiltak. Klager har derfor rett til 250 EUR i standarderstatning for forsinkelsen.

Spørsmålet for nemnda er hvem som er ansvarlig for å utbetale standarderstatningen. Air Baltic har anført at de ikke var utførende flyselskap for den forsinkede flyvningen SK4746, og har vist til EU-domstolens avgjørelse C-532/17 der det blant annet uttales at det avgjørende ikke er hvem som oppgis som «Operating air carrier» på billetten, men at det avgjørende er hvem som har det faktisk operasjonelle ansvaret for flyvningen. Air Baltic har videre vist til at flightnummeret for flyvningen var «SK», og ikke «BT».

Det er for nemnda uklart om klagers billetter er utstedt i et såkalt «code share»-samarbeid mellom SAS og Air Baltic der Air Baltic har påtatt seg å utføre flyvningen i samarbeid med SAS merket med rutenummeret til SAS som har utstedt billetten, eller om strekningen SK4746 ble utført av SAS gjennom leasingavtale med Air Baltic til tross for at Air Baltic er oppgitt som utførende flyselskap på klagers billett.

SAS har utstedt gjennomgående billetter til klager, og var i alle tilfelle utførende flyselskap for den ene av to strekninger på den gjennomgående flyvningen (Oslo – Kristiansand). SAS har ikke inngitt tilsvaret til nemnda og har dermed ikke bidratt til å oppklare spørsmålet om hvem som er korrekt ansvarssubjekt. Nemnda finner etter en samlet vurdering sannsynliggjort at SAS er ansvarlig overfor klager, og at SAS derfor bør utbetale standarderstatning på 250 EUR til klager for forsinkelsen.

Klager har videre krevd 2301 NOK i erstatning for tapt arbeidsfortjeneste. Nemnda mener at klager har sannsynliggjort å ha lidt et slikt tap. Spørsmålet er om det er rettslig grunnlag for å kreve dette tapet erstattet av flyselskapet.

Etter luftfartsloven § 10-20/Montrealkonvensjonen artikkel 19 er fraktføreren ansvarlig for tap som følge av forsinkelse ved lufttransport med mindre han godtgjør at han selv og hans folk har tatt alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves for å unngå tapet, eller at dette ikke har vært mulig for dem. Slik nemnda ser det foreligger det årsakssammenheng mellom den forsinkede ankomsten og klager sitt tap i form av tapt arbeidsinntekt. SAS har ikke sannsynliggjort at alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves for å unngå tapet ble tatt, eller at dette ikke var mulig for dem. Nødvendig ansvarsgrunnlag foreligger følgelig.

Det følger imidlertid av EU-forordning 261/2004 artikkel 12 at erstatning på annet grunnlag kan samordnes med standarderstatningen. Det vil si at dersom erstatningsbeløpet overstiger standarderstatningen, vil det overskytende kunne kreves erstattet. I dette tilfellet overstiger ikke det aktuelle tapet standarderstatningen på 250 EUR.

Flertallet – bransjerepresentanten og nemnda leder – mener det er grunnlag for å samordne standarderstatningen som er utbetalt med erstatningen for tapt arbeidsfortjeneste. Flertallet viser i den forbindelse til flertallets redegjørelse for problemstillingen i FLYKN-2023-3966 som er dekkende også for dette flertallets syn, og

hvor betydningen av de avgjørelser fra EU-domstolen som mindretallet trekker frem, er nærmere kommentert. Høyesteretts avgjørelse inntatt i HR-2024-708-A er vurdert, men finnes ikke å gi grunnlag for en annen løsning.

Mindretallet – forbrukerrepresentanten – mener det er grunnlag for å tilkjenne standarderstatning på 250 i tillegg til den tapte arbeidsfortjenesten på 2301 NOK, og at det ikke er grunnlag for samordning av disse. Det vises til mindretallets redegjørelse for problemstillingen i FLYKN-2023-3966.

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.

Vedtaket er avsagt med dissens slik det fremgår over.

Vedtak

Transportklagenemnda anbefaler at SAS utbetaler 250 EUR i standarderstatning til klager.

Nemndas representanter

- Anne Cathrine Haug-Hustad (leder)
- Refka Ayman (Norse Atlantic Airways)
- Gustav Norman (Forbrukerrådet)