

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om erstatning grunnet kansellering.

Dato

15.08.2019

Saksnummer

2018-02520

Tjenesteytere

SAS

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Oslo til Stavanger den 28. juli 2018 kl 17.45 med SK4043, og retur den 31. juli kl 14.55 med SK4024. På vei mot Sola måtte SK4043 returnere til Gardermoen, uten at årsak ble oppgitt. Klager ble først tilbudt ombooking to dager senere med SK4009 den 30. juli. Han valgte å takke nei og heller avbryte reisen.

Klager stiller seg svært kritisk til lite eller ingen informasjon, og til dårlig håndtering av situasjonen da kanselleringen var et faktum.

Klager har mottatt refusjon av utgifter han pådro seg til drosje, flytog, samt full refusjon av utreisebilletten. Han har imidlertid kun mottatt kroner 218 av returbilletten han kjøpte for kroner 498.

Klager krever det resterende beløpet av returbilletten refundert, kroner 280. Videre krever han erstatning for ødelagt ferie og tap av tid.

Det vises for øvrig til klagers brev.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

SK4043 (og SK4047) kunne av sikkerhetsmessige årsaker ikke lande på Sola grunnet tordenvær, det vises til fremlagt dokumentasjon. Hendelsen er å anse som en ekstraordinær omstendighet utenfor SAS' kontroll.

I sommerferien er det i utgangspunktet fulle fly i helgene, og med to fly som måtte gå tilbake til Oslo klarte ikke SAS å tilby alle disse passasjerene alternativ reise lørdag 29. juli. Klager ble derfor booket om til første ledige avgang søndag 30. juli med SK4009 kl 07.40.

SAS har allerede dekket ekstra kostnader i ventetiden, men kan i denne saken ikke tilby noen kompensasjon med henvisning til forordningen EU 261/2004.

SAS kan ikke imøtekomme klagers krav.

Nemnda bemerker

Kansellering gir passasjeren 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 artiklene 5 og 7.

Værforhold som påvirker flytrafikken ved at det ikke er mulig å lande/ta av, ved at det oppstår overbelastning på flyplassen med mer, kan være en ekstraordinær omstendighet i forordningens forstand som medfører at den reisende ikke har krav på erstatning. Dette må vurderes konkret.

Nemnda mener at flyselskapet SAS har godtgjort at verken kanselleringen eller de ekstraordinære omstendighetene kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet. Dokumentasjonen viser at klagers flyvning ble kansellert som følge av tordenvær.

Klager har etter dette ikke rett til standarderstatning. Dette er heller ikke krevet.

Klager har fremlagt krav om full refusjon av returbillett.

Ved kansellering har passasjeren valget mellom refusjon av den fulle billettprisen eller omruting snarest mulig til bestemmelsesstedet på tilsvarende transportvilkår, jf artikkel 8. Klager har mottatt full refusjon av utreisen, men krever også full refusjon av returen. SAS har imidlertid fremlagt dokumentasjon som viser at klager hadde separate billetter. Stavanger - Oslo er registrert med et annet referansenummer og billettnummer enn Oslo - Stavanger. Etter nemndas syn kan SAS kun svare for strekningen Oslo - Stavanger.

Klager krever videre erstatning for ødelagt ferie og tap av tid.

Hverken forordningen, luftfartsloven § 10-20 eller Montrealkonvensjonen har regler om dekning av denne typen tap. I norsk erstatningsrett er regelen at ikke-økonomisk tap ikke har erstatningsrettslig vern med mindre det finnes en særskilt hjemmel for dette. Det gis kun erstatning for økonomisk tap. Ikke-økonomisk tap dekkes som hovedregel ikke.

EU domstolens dom av 6. mai 2010 i sak C-63/09 Axel Walz - Clickair gir etter flertallets syn - leder og bransjerepresentantene - ikke i seg selv hjemmel for å tilkjenne ulempeerstatning. Dommen gjaldt begrensningsregelen i Montrealkonvensjonen artikkel 22 jf. artikkel 17 om erstatning for personskade på passasjer samt bagasjeskader.

Retten kom til at hverken ordlyden i artikkel 22 eller artikkel 17 kunne tolkes slik at man ønsket å begrense selskapenes erstatningsansvar til bare økonomisk skade og ikke ikke-økonomisk skade. Etter flertallet syn må dommen forstås slik at den legger til grunn at

det har vært et rettslig grunnlag i utgangspunktet for å tilkjenne ulempeerstatning, og at de nevnte artikler ikke er ment å begrense et slikt erstatningsansvar.

Mindretallet - forbrukerrepresentantene - er av en annen oppfatning og mener luftfartsloven § 10-20/Montrealkonvensjonen art 19 åpner for å tilkjenne ulempeerstatning. Luftfartsloven er en kodifisering av Montrealkonvensjonen. Luftfartslovens ordlyd i §10-20 er «tap», mens Montrealkonvensjonens art 19 (dansk versjon) er «skade». Det legges til grunn at det ikke er tilsiktet en realitetsendring. Ved forståelsen av konvensjonens og luftfartslovens innhold må EU-domstolens tolkninger tillegges betydelig vekt. I sak C-63/09 «Clickair», note 22, la domstolen til grunn at begrepet «damage» omfatter både ikke-økonomisk og økonomisk tap. Dette må etter mindretallets syn også legges til grunn for luftfartsloven § 10-20/Montrealkonvensjonen art 19.

Mindretallet går ikke inn på vurderingen av om klager har krav på ulempeerstatning i denne saken.

Nemnda kan etter dette ikke anbefale at klager gis medhold.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

Vibecke Groth (leder)

Kristoffer Sørli (Forbrukerrådet)

Ingrid Sande Kvålen (Forbrukerrådet)

Stina Myhre Mevassvik (Norwegian Air Shuttle)

Camilla Dragvoll (Ticket)