

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning og forpleining grunnet forsinkelse og mistet videreforbindelse. Spørsmål om EU-forordning 261/2004 kommer til anvendelse. Alkohol som forpleiningsutgift.

Dato

12.03.2024

Saksnummer

2023-01111

Tjenesteytere

Ethiopian Airlines

SAS

Klager har i det vesentlige anført

Klager (to passasjerer) hadde bestilt flyreise Durban-Johannesburg-Addis Ababa-Manchester-Oslo med SAS:

SA546 (operert av South African Airways) - Durban-Johannesburg - kl. 11:10-kl. 12:15 - 4. mars 2023

ET808 (operert av Ethiopian Airlines) - Johannesburg-Addis Ababa - kl. 14:25-kl. 20:40 - 4. mars 2023

ET728 (operert av Ethiopian Airlines) - Addis Ababa-Manchester - kl. 01:15-kl. 08:00 - 5. mars 2023

SK4608 (operert av SAS) - Manchester-Oslo - kl. 09:20-kl. 11:20 - 5. mars 2023

Klager hadde et stopp i Geneve for strekningen ET728 Addis Ababa-Manchester som klager tror var for drivstoffpåfyll. Det var ikke en vanlig mellomlanding.

Klagers flyvning ET728 Addis Ababa-Manchester ble forsinket med 15 minutter som medførte at klager ikke rakk videreforbindelsen SK4608 Manchester-Oslo. Ethiopian Airlines nektet å akseptere ansvar for forsinkelsen, og det var til slutt SAS som valgte å omrute klager til en senere flyvning hjem til Oslo via København:

SK542 - Manchester-København - kl. 19:15-kl. 22:00 - 5. mars 2023

SK1474 - København-Oslo - kl. 22:55-kl. 00:55 - 5. mars 2023

Totalt ble ankomsten til Oslo lufthavn altså forsinket med 11 timer og 55 minutter.

I ventetiden kjøpte klager mat og drikke, det vil si pizza, vann og øl, til summen 18,38 GBP:

Pizza: 11,99 GBP

Vann: 2,69 GBP

Øl: 3,70 GBP

Klager krever standarderstatning grunnet forsinkelsen som medførte at de mistet videreforbindelsen, samt dekning av forpleining i ventetiden.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Verken Ethiopian Airlines eller SAS har, tross oppfordring, inngitt tilsvaret i saken.

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.

Verken Ethiopian Airlines eller SAS har, tross oppfordring, avgitt uttalelse til nemnda. Nemnda legger etter dette klagers anførsler til grunn.

Spørsmålet om standarderstatning:

Klager krever standarderstatning grunnet forsinkelsen som medførte at de mistet videreforbindelsen, samt dekning av forpleining i ventetiden.

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 flygingen 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 passasjeren».

Nemnda har delt seg i et flertall og et mindretall ved vurderingen av om forordningen kommer til anvendelse.

Flertallet – forbrukerrepresentantene og nemndas leder – er av den oppfatning at klagers billett faller inn under forordningens virkeområde. Flertallet mener også at vilkårene for standarderstatning etter forordningen er oppfylt.

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. Flertallet viser til C-502/18 (Ceske), C-74/19 (TAP) og C-367/20 (KLM).

Klager kjøpte en gjennomgående billett fra SAS for hele strekningen Durban-Johannesburg-Addis Ababa-Manchester-Oslo. I henhold til billetten skulle Ethiopian Airlines utføre transporten fra Sør-Afrika til England, mens SAS skulle utføre transporten på strekningen England til Norge. Som i C-367/20 utføres da deler av reisen av et EU-flyselskap og endestinasjonen er i et land omfattet av forordningen. Dette medfører at forordningen kommer til anvendelse, med mindre klager har mottatt motytelser, eller kompensasjon og bistand i tredjestaten. Dette siste unntaket er ikke aktuelt i denne saken.

Videre blir spørsmålet om SAS er ansvarssubjekt etter forordningen, og eventuelt om vilkårene for å kreve standarderstatning for den forsinkede reisen er oppfylt.

Forsinkelse som medfører at passasjerene kommer frem til det endelige bestemmelsesstedet mer enn tre timer etter det planlagte ankomsttidspunktet gir rett til erstatning. Dette gjelder imidlertid ikke dersom flyselskapet kan godtgjøre at forsinkelsen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet. Det vises til EU-forordning 261/2004 artikkel 6 jf. artikkel 7 jf. artikkel 5 nummer 3 og EU-domstolens avgjørelser i *Sturgeon m.fl. mot Condor* (C-402/07) og *Nelson m.fl. mot Lufthansa* (C-581/10 og C-629/10). Flyselskapet har ikke gjort dette i denne saken. 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. Flertallet viser til 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 passasjerene, skal det anses å gjøre dette på vegne av personen som har inngått en avtale med passasjerene». Bestemmelsens andre punktum medfører at et flyselskap som utfører en flygning uten å ha en kontrakt med passasjerene, anses å gjøre det på vegne av den personen som har det, jf. C-367/20 avsnitt 29. I vår sak var reisen solgt av SAS og flyselskapet identifiseres dermed med Ethiopian Airlines sin mangelfulle utførelse.

Flertallet mener at det ikke er avgjørende om det er code-share eller ikke for at forordningen kommer til anvendelse i et tilfelle som dette. Slik flertallet forstår EU-domstolens resonnement i C-367/20 var samarbeidsformen code-share kun et

støttemoment som trakk i samme retning som domstolens konklusjon forøvrig. Flertallet viser 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 kvalificeringen 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 til klager.

Når det gjelder spørsmålet om det er grunnlag for å tilkjenne standarderstatning, er hovedregelen at forsinkelse til endelig bestemmelsessted på mer enn tre timer gir rett til standarderstatning med mindre flyselskapene godtgjør at forsinkelsen skyldes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått om alle forholdsregler som med rimelighet kunne forventes, eller at alle rimelige tiltak ble gjort for unngå konsekvensene av forsinkelsen. Flyselskapene har ikke godtgjort eller dokumentert at unntakene kommer til anvendelse.

Etter flertallets syn har derfor klager krav på 600 EUR i standarderstatning per passasjer, totalt 1 200 EUR.

Mindretallet – bransjerepresentantene – 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.

Bransjerepresentantene 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 Durban til Oslo. Forsinkelsen fant sted på strekningen Addis Ababa - Manchester. Denne strekningen ble operert av Ethiopian Airlines. Hele flyvningen ble følgelig ikke operert av et EF luftfartsselskap og det var ikke en code-share-avtale mellom Ethiopian Airlines og et EF luftfartsselskap. Mindretallets syn er dermed at forsinkelsen av Ethiopian Airlines sin flyvning ET728 fra Addis Ababa til Manchester ikke gir grunnlag for kompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004.

Spørsmålet om dekning av forpleiningsutgifter:

En samlet nemnd mener at klager har krav på dekning for rimelige utgifter til forpleining i ventetiden, men med ulike rettslige grunnlag.

Flertallet - forbrukerrepresentantene og nemndas leder - mener at klager har krav på rimelige utgifter til måltider og forfriskninger som står i rimelig forhold til ventetiden, jf. EU-forordning 261/2004 artikkel 9, jf. artikkel 5. Flertallet mener at det er SAS som er ansvarlig for dette.

Mindretallet - bransjerepresentantene - mener at anvendelsen av EU-forordningen ikke berører en passasjers rett til erstatning på annet grunnlag, jf. artikkel 12. Klager har rett på dekning av sine rimelige utgifter til forpleining, etter luftfartsloven § 10-20/ Montrealkonvensjonen artikkel 19. Mindretallet mener at de tar Ethiopian Airlines som er ansvarlig for dette.

Klager skulle opprinnelig fly med SK4608 Manchester-Oslo kl. 09:20-kl. 11:20, men ble omrutet til SK542 Manchester-København kl. 19:15-kl. 22:00 og SK1474 København-Oslo kl. 22:55-kl. 00:55. Klager pådro seg utgifter til mat og drikke i ventetiden på 18,38 GBP på flyplassen i Manchester kl. 17:52.

Klager har fremlagt kvittering som viser utgifter til mat og drikke:

Pizza: 11,99 GBP

Vann: 2,69 GBP

Øl: 3,70 GBP

Totalt: 18,38 GBP.

Nemnda mener at utgiftene klager pådro seg til mat og drikke på flyplassen i Manchester var påregnelige og rimelige tap. Flertallet - leder og bransjerepresentantene - mener at det ikke er anledning til å kreve dekket utgifter til alkohol i ventetiden, og at slike utgifter kommer til fradrag. Klager har da krav på dekning av 18,38 GBP, med fradrag for 3,70 GBP for øl, altså totalt 14,68 GBP i forpleiningsutgifter.

Mindretallet - forbrukerrepresentantene - viser til at det er på det rene at klager har krav på mat og drikke i tråd med forordningen art. 9, og at flyselskapet ikke har oppfylt sitt forpleiningsansvar. Flyselskapet har ikke bestridt klagers innkjøp eller beløpets størrelse.

Mindretallet finner dermed ingen grunn til å vurdere dette spørsmålet på eget tiltak. Det vises til nemndas praksis hvor det anvendes et strengt disposisjonsprinsipp.

Forbrukerrepresentantene 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 truffet med dissens slik det fremgår over.

Vedtak

Transportklagenemnda anbefaler at SAS utbetaler 1 200 EUR i standarderstatning til klager, samt dekker klagers forpleiningsutgifter på 14,68 GBP.

Nemndas representanter

Helen Engebrigtsen (leder)

Caroline Tomren (Norwegian Air Shuttle)

Susanna Halonen-Manner (Norse Atlantic Airways)

Borgar Sandvik (Forbrukerrådet)

Gustav Norman (Forbrukerrådet)