

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning ved forsinkelse.

Dato

14.09.2017

Saksnummer

2016-00502

Tjenesteytere

Norwegian

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Oslo lufthavn til Palma 14. juli 2015 kl. 08.40 med Norwegians flyvning DY1736. Denne flyvningen ble forsinket på grunn av fugl i motoren på flyet som skulle frakte besetningen fra Ålesund til Oslo. Dette flyet skulle så frakte klager videre til Palma.

Om bord på flyet fikk klager beskjed om at de ikke kan ta av, og at passasjerene måtte vente på et nytt fly som skal ha avgang kl. 13.45. Denne flyvningen ble også forsinket, og flyet gikk kl. 15.30.

Klager har på ovennevnte bakgrunn fremsatt krav på standardkompensasjon på 400 euro pr. person, totalt 1 600 euro for fire passasjerer.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegians flyvning DY1736 fra Oslo lufthavn til Palma 14. juli 2015 ble forsinket med seks timer og 48 minutter. Den tiltenkte flymaskinen kolliderte med fugl på tidligere avgang, og Norwegian valgte å bytte flymaskin for å unngå kansellering av avgangen. Selskapet viser til teknisk rapport for maskinen LN-NGW.

Flyselskapene er unntatt fra å utbetale kompensasjon i de tilfeller hvor forsinkelsen er under tre timer, eller forsinkelsen er forårsaket av en ekstraordinær omstendighet som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak ble fattet. Norwegian anfører at kollisjon med fugl er en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapene for sitt erstatningsansvar.

Norwegian avviser på ovennevnte bakgrunn klagers krav om standardkompensasjon.

Nemnda bemerker

Norwegians flyvning DY1736 fra Oslo til Palma 14. juli 2015 ble forsinket med seks timer og 48 minutter.

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. Det vises til EU-forordning 261/2004 artikkel 6 jf. artikkel 7, jf. artikkel 5 nummer 3, jf. 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)*.

Det er opplyst at forsinkelsen skyldtes at den tiltenkte flymaskinen kolliderte med en fugl, og at man derfor måtte bytte flymaskin. Det vises til fremlagt dokumentasjon.

I EU-domstolens dom av 4. mai 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342) er det fastslått at kollisjon mellom et luftfartøy og en fugl skal omfattes av begrepet "ekstraordinære omstendigheter" som er omhandlet i forordningen artikkel 5 nummer 3. Det fremgår av dommen at en kollisjon mellom et fly og en fugl hverken etter sin karakter eller opprinnelse er et ledd i luftfartsselskapets alminnelige aktivitetsutøvelse, og ligger utenfor luftfartsselskapets faktiske kontroll da kollisjonen ikke er uløselig forbundet med fartøyetys funksjonsmåte. Etter nemndas syn skyldtes forsinkelsen her en ekstraordinær omstendighet som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.

Dommen legger videre til grunn at det kan være flere ansvarlige, herunder flyselskapene, som må treffe nødvendige foranstaltninger for å hindre birdstrike, jf. avsnittene 39 og 40. Domstolen krever videre at det foretas en individuell vurdering av om flyselskapet "rent faktisk var i stand til direkte eller indirekte å treffe forebyggende forholdsregler for å nedsette eller forhindre kollisjonsrisikoen med fugler", jf. avsnitt 44. Flyselskapet har bevisbyrden for at det har truffet de rimelige forholdsreglene det har kunnet i det enkelte kollisjonstilfellet, jf. avsnitt 47.

Nemnda har i etterkant av EU-domstolens dom bedt Luftfartstilsynet gi en generell kommentar om hva som teknisk sett kan forventes av tiltak fra flyselskapenes side for å unngå kollisjon med fugl. I en uttalelse av 14. september 2017 fra Luftfartstilsynet fremgår det at besetningen trenes på håndtering av kollisjoner med fugl om det skjer i lufta, samt på teknisk ivaretagelse på bakken. På forhånd får pilotene informasjon om fugletetthet på og omkring rullebane og i inn- og utflyvingsområdet. Det fremgår videre av uttalelsen, med videre henvisning til uttalelse fra Luftdyktighetsseksjonen, at det er umulig å unngå at kollisjoner med fugl skjer. Det er ingen tekniske metoder eller innretninger som kan fjerne risiko for dette, og flyplassoperatøren er den enhet som kan ha en viss kontroll gjennom skremsler, eksterminering eller stengning av flyplass. Luftfartstilsynet vurderer at kollisjon med fugl er et fenomen som må sidestilles med værforhold.

Nemnda legger etter dette til grunn at flyselskapet ikke hadde mulighet til å sikre seg mot kollisjonen.

Klager har etter nemndas syn derfor ikke krav på standarderstatning i henhold til forordningen. Nemnda kan videre ikke se at klager har rett til erstatning på annet grunnlag.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

- Helen Andenæs Sekulic (leder)
- Kirsti Pamphlett (Forbruker Europa)
- Thomas Iversen (Forbrukerrådet)
- Josefin Rydberg (SAS)
- Gøran Jenssen (Widerøe)