

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning på grunn av kansellert avgang som følge av streik blant flyteknikerne.

Dato

28.03.2023

Saksnummer

2022-02572

Tjenesteytere

Norwegian Air Shuttle

Klager har i det vesentlige anført

Klager hadde billett med Norwegian og skulle reise fra Oslo til Venezia med DY1856 den 25. juni 2022 kl. 08.25. Flyvningen ble kansellert kl. 08.54 på grunn av streik blant flyteknikerne. Klager ble omrutet til Verona og ordnet selv videre reise derfra med buss og tog til Venezia. Klager ankom Venezia med en forsinkelse på ca. 7 timer.

Klager har i ettertid fått dekket sine utgifter i forbindelse med omruting, men Norwegian har avslått hans krav om standarderstatning på 400 euro for kansellert reise i henhold til EU-forordning 261/2004. Til dette anfører klager at streiken hadde vedvart over tid, og Norwegian var altså kjent med at flyteknikere streiket i lang tid før kanselleringen. Flyet ble satt opp, deretter ble avgangen utsatt før den så ble kansellert etter opprinnelig avgangstid.

Dette var altså ikke en direkte konsekvens av en ekstraordinær hendelse som skjedde denne dagen. Kanselleringen var ikke direkte forårsaket av streiken, da streiken på dette tidspunktet var en vedvarende situasjon som Norwegian var kjent med på forhånd.

Klager fastholder sitt krav om standarderstatning på 400 euro i henhold til EU-forordning 261/2004.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegian har i det vesentlige anført følgende:

Flyvningen DY1856 fra Oslo til Venezia den 25. juni 2022 ble kansellert på grunn av en streik blant flyteknikere fra Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO). Streiken varte fra 18. til 28. juni 2022.

Rimelige tiltak som å ta i bruk en såkalt «Minimum equipment list (MEL)» for å utsette visse vedlikeholdsoppgaver eller om dirigere flymaskiner som trengte vedlikehold til steder utenfor Norge som ikke var berørt av streiken, ble iverksatt så langt som mulig, og dette reduserte antallet kanselleringer.

Streik anses som forhold utenfor selskapets kontroll under punkt 14 i EU-forordningens fortale:

«På samme måte som under Montrealkonvensjonen bør luftfartsselskapenes forpliktelser være begrenset eller bortfalle i tilfeller der en hendelse er forårsaket av ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet. Slike omstendigheter kan særlig inntreffe ved politisk ustabilitet, værforhold som gjør det umulig å gjennomføre vedkommende flyging, sikkerhetsrisiko, uforutsette mangler ved flysikkerheten og streiker som påvirker driften til det utførende luftfartsselskap.»

I denne saken, i motsetning til i avgjørelsen i saken mellom Airhelp og SAS, ble streiken igangsatt av Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO) etter et brudd i forhandlingene med Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO). Streiken var ikke tilknyttet lokale overenskomster som supplerer og utfyller tariffavtaler tilpasset selskapets forhold, som overenskomster mellom piloter/besetning og selskapet. Dette var en streik tilknyttet tariffavtalen på NHO-nivå.

Selskapene som er bundet av tariffavtalen mellom NHO og NFO er Norwegian Air Shuttle, SAS Technical Services, Widerøe, Widerøe Technical Services og Babcock Scandinavian Engineering. Disse selskapene er ikke uavhengige parter i overenskomsten, men de er direkte bundet av bestemmelsene i tariffavtalen som følge av medlemskapet deres i NHO Luftfart og så lenge vilkårene i § 3-7 i avtalen er oppfylt. Dette betyr at mulige konflikter som en streik i prinsippet ikke kan behandles innen rammene for selskapets interne ledelse-arbeidsdialog på samme måte som ved en lokal overenskomst.

På bakgrunn av EU-domstolens vurdering i saken mellom Airhelp og SAS, der det legges til grunn at en streik ikke kan anses som en ekstraordinær omstendighet dersom den «kan behandles inden for rammerne af selskabets interne arbejdsmarkedsdialog», og som følge av at det ikke var mulig å ha en slik dialog i dette tilfellet, kan kravet om standarderstatning ikke imøtekommes.

Nemnda bemerker

Kansellering gir 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 artikkel 5 og 7.

Norwegian har uttalt og underbygget med dokumentasjon at kanselleringen av DY1856 skyldtes streik hos flyteknikere.

EU-forordningen nevner i sin fortale at streik kan være en slik ekstraordinær omstendighet. Forordningen sier imidlertid ikke at enhver streik som rammer flyselskapets drift, må anses å ligge utenfor dets kontroll. Videre følger det av EU-domstolens praksis, at to kumulative vilkår må være oppfylt for at en streik som rammer et flyselskap skal anses for å være en "ekstraordinær omstendighet" i forordningens forstand. Det må for det første dreie seg om begivenheter - som på grunn av deres karakter eller opprinnelse - ikke er en del av flyselskapets alminnelige aktivitetsutøvelse. For det annet må begivenhetene være utenfor flyselskapets faktiske kontroll. Det må vurderes fra sak til sak om disse vilkårene er oppfylt.

I 2019 mottok EU-domstolen en anmodning om prejudisiell avgjørelse fra Attunda tingsrätt i Sverige vedrørende fortolkningen av EU-forordning 261/2004 artikkel 5 nr. 3 i forbindelse med en tvist mellom Airhelp Ltd og SAS. Flyselskapet hadde avslått passasjerens krav om standarderstatning etter at hans flyvning var kansellert som følge av pilotstreiken i SAS våren 2019, og anført at streiken måtte anses som en ekstraordinær begivenhet utenfor selskapets kontroll.

EU-domstolen avsa dom vedrørende fortolkningsspørsmålene den 23. mars 2021 i sak C-28/20 med følgende konklusjon:

«Artikel 5, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om compensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91 skal fortolkes således, at en strejke, der indledes på opfordring af en fagforening for et transporterende luftfartsselskabs personale under iagttagelse af de betingelser, der er foreskrevet i den nationale lovgivning bl.a. med hensyn til strejkevarsel, og som indledes med det formål at sikre opfyldelsen af de krav, der er fremsat af de ansatte i dette luftfartsselskab, og gennemføres af en personalekategori, der er uomgængeligt nødvendig for at gennemføre en flyvning, ikke er omfattet af begrebet »usædvanlig omstændighed« som omhandlet i denne bestemmelse.»

Forbrukerrepresentantene er av den oppfatning at streiken blant flyteknikere fra Norsk Flytekniker Organisasjon, som varte fra 18. til 28. juni 2022, ikke kan anses som en "ekstraordinær omstendighet" i forordningens forstand. Begrepet skal fortolkes strengt (jf. C-28/20 Airhelp, avsnitt 24) og en vanlig streik knyttet til lønnsvilkår ligger innenfor et flyselskaps alminnelige virksomhetsutøvelse (sml. C-613/20 Eurowings, avsnitt 22). Videre var de streikende, slik det forstås, ansatte i selskapet, og det ligger innenfor selskapets kontroll å være medlem i NHO Luftfart. En vanlig (og lovlig) streik som innledes av selskapets egne ansatte via deres fagforening, i tråd med den norske modellen, er ikke helt utenfor selskapets kontroll, jf. Eurowings-dommen (C-813/20, se særlig avsnitt 24,

28, 30 og 31). Ingen av de kumulative vilkårene er dermed oppfylt, og klager har rett til standarderstatning.

Bransjerepresentantene er uenig i dette og mener at flyteknikerstreiken utgjør en ekstraordinær begivenhet. Flyteknikerstreiken ble igangsatt av Norsk Flytekniker Organisasjon (NFO). Partene i streiken var NFO og NHO/NHO Luftfart. NFO organiserer flyteknikere som gjennomfører lovpålagt teknisk vedlikehold på fly. Streikeretten til flyteknikerne som er organisert i NFO reguleres av Hovedavtalen mellom (NHO)/NHO Luftfart og NFO. Flyteknikernes lønns- og arbeidsvilkår er regulert i Overenskomsten mellom NHO og NFO (Flyteknikeroverenskomsten). Flyteknikerstreiken ble igangsatt i forbindelse med revisjon av Flyteknikeroverenskomsten. Flyteknikeroverenskomsten er en landsomfattende bransjeavtale. Med landsomfattende avtale menes en avtale som gjelder en bransje eller deler av en bransje. Når det gjelder tariffavtaler for flygende personell er dette, på den annen side, såkalte bedriftsavtaler. Slike bedriftsavtaler gjelder mellom de flygende fagforeninger på den ene siden og NHO Luftfart og den aktuelle bedriften på den andre siden. Bedriften er direkte part i en slik bedriftsavtale og vil i en evt. konfliktsituasjon/streik i prinsippet kunne håndtere konflikten "through management-labour dialogue within the undertaking", jf. C-28/20 avsnitt 3. Når det gjelder en landsomfattende bransjeavtale, som flyteknikeroverenskomsten, stiller dette seg annerledes. Tariffbundne bedrifter innenfor flyteknikeroverenskomstens virkeområde er i dag Norwegian Air Shuttle ASA, SAS Technical Services, Widerøe, Widerøe Technical Services, Kongsberg Aviation Maintenance Services AS, Norse Atlantic Airways AS og Babcock Scandinavian Engineering. Disse bedriftene er ikke en selvstendig part i selve overenskomsten, men er allikevel direkte bundet av tariffavtalens bestemmelser. De er alle medlemsbedrifter i NHO Luftfart. Alle bedriftene som omfattes av avtalens virkeområde er en del av NHO Luftfarts forhandlingsdelegasjon, men ikke en selvstendig part. Partene i forhandlingene var NHO/NHO Luftfart og NFO. Flyselskapet hadde derfor ingen kontroll over utfallet av forhandlingene, og kunne følgelig ikke imøtekommet flyteknikernes krav, eller på annen måte instruere NHO om å godta/avslå krav som kunne ha avsluttet streiken. Bransjerepresentantene mener derfor at klager ikke har rett på standarderstatning.

Etter nemndsleders syn er det at flere momenter som taler for å anse den aktuelle som en "ekstraordinær omstendighet", særlig det som er fremført fra bransjerepresentantene side om det enkeltes flyselskaps manglende mulighet til å påvirke forhandlingsbruddet som ledet til streiken. Det er imidlertid på det rene at EU-domstolen gjennom sine tidligere avgjørelser - herunder "Airhelp", "Eurowings" og "TUIfly" (C-195/17) har oppstilt strenge vilkår for å anses en streik som en "ekstraordinær omstendighet", og det er i en rekke tidligere nemndsavgjørelser lagt til grunn at den aktuelle streiken ikke fritar flyselskapene for ansvar. Til tross også for den kritikk som i juridisk teori er rettet mot EU-domstolens praksis på området, se bl.a. Truxal & Drew (2022) "Consumers, Air Carriers and Workers in the European Union: Two Sides of the Triangle" i *Air and Space Law*, 47(1), pp. 111-134, slutter derfor nemndas leder seg under tvil til forbrukerrepresentantenes syn i saken.

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 Norwegian betaler 400 euro i standarderstatning til klager.

Nemndas representanter

- Edvard Os (leder)
- Kristoffer Sørli (Forbrukerrådet)
- Gustav Norman (Forbrukerrådet)
- Camilla Dragvoll (Norges FagAkademi)
- Lydia Johansson (SAS)