

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standardkompensasjon ved forsinkelse.

Dato

20.06.2018

Saksnummer

2017-01961

Tjenesteytere

Norwegian

Klager har i det vesentlige anført

Klager og hans reisefølge skulle reise med Norwegian fra Helsinki til Oslo og videre til New York 16. september 2016. Flyvningen fra Helsinki til Oslo ble forsinket, og klager mistet sin videreforbindelse til New York. De reisende ble booket om med D82801 fra Oslo til London - Gatwick, og videre med DY7015 fra London til New York 17. september 2016. Ved ankomst var klagers forsinkelse cirka ett døgn.

Klager har på ovennevnte bakgrunn fremsatt krav om standardkompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004 på 600 euro pr. person, totalt 1 200 euro for to passasjerer.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegians flyvning DY1195 fra Helsinki til Oslo 16. september 2016 ble forsinket med to timer og elleve minutter. Forsinkelsen medførte at klagerne mistet sin videreforbindelse til New York. Klager ble booket om til neste flyvning via London neste dag. Klager aksepterte omrutingstilbudet.

Den planlagte flymaskinen, LN-NGZ, kolliderte med en fugl ved ankomst til Molde lufthavn (DY422). Flymaskinen måtte gjennomgå lovpålagt inspeksjon som følge av hendelsen. For å minimere følgene av forsinkelsen, ble nytt fly satt inn for å operere de planlagte flyvningene. En forsinkelse var uunngåelig, men Norwegian unngikk å kansellere flyvningene.

Norwegian anfører at kollisjon med fugl utgjør en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapene for sitt erstatningsansvar etter EU-forordning 261/2004, og viser til EU-domstolens avgjørelse i C-315/15 (Pešková). Selskapet anfører dessuten at forsinkelsen ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak ble truffet.

Klager har også fremsatt krav om kompensasjon for forsinkelse på D82801 fra Oslo til London 17. juni 2016. Flyvningen ble forsinket med fem timer og ett minutt. Klager mistet imidlertid ikke sin videreforbindelse til New York, og ble ikke forsinket ytterligere som følge av denne forsinkelsen.

Norwegian avviser på ovennevnte bakgrunn klagers krav om standardkompensasjon.

Nemnda bemerkar

Norwegians flyvning DY1195 fra Helsinki til Oslo 16. september 2016 ble forsinket med to timer og elleve minutter. Forsinkelsen medførte at klagerne mistet sin videreforbindelse til New York.

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 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 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).

Forsinkelsen skyldtes etter det opplyste at flyet kolliderte med en fugl på forutgående flyvning DY422 til Molde. Maskinen måtte gjennomgå lovpålagt inspeksjon etter kollisjonen.

I EU-domstolens dom av 4. mai 2017 (C-314/15)) 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 fartøyets funksjonsmåte.

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.

Transportklagenemnda 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 viser for øvrig til avsatte vedtak vedrørende kollisjon med fugl, se for eksempel FLYKN-2016-508

Norwegian iverksatte tiltak ved å reposisjonere et annet fly for å operere flyvningene. Nemnda legger til grunn at en forsinkelse på mer enn tre timer ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak ble truffet. Forsinkelsen gir etter dette ikke rett til standarderstatning.

Klager ble omrutet fra Oslo via London til New York påfølgende dag 17. juni 2016.

Klager har også vist til at Norwegians flyvning D82801 fra Oslo til London 17. juni ble forsinket. Til tross for forsinkelsen rakk klager sin videreforbindelse til New York, og kom ikke frem til sin endelige destinasjon senere enn oppsatt rutetid. Klager har derfor ikke krav om standardkompensasjon for denne forsinkelsen.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

Helen Andenæs Sekulic (leder)

Kirsti Pamphlett (Forbruker Europa)

Thomas Iversen (Forbrukerrådet)

Wenche Skeisvoll (SAS)

Gøran Jenssen (Widerøe)