

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om refusjon av utgifter til nye flybilletter ved kansellering.

Dato

17.04.2018

Saksnummer

2017-01522

Tjenesteytere

Norwegian

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise med Norwegians flyvning DY1913 fra Sarajevo (SJJ) til Oslo lufthavn (OSL) 10. juni 2017 kl. 22.00. Klager hadde ikke bestilt gjennomgående billett, men hadde videreförbindelse fra Oslo til Tromsø (TOS) med DY374 11. juni kl. 12.15. Hun hadde også videreförbindelse fra Tromsø til Longyearbyen.

Klager ble omrutet med DY8413 fra Sarajevo til Oslo 11. juni kl. 12.00, med ankomst kl. 14.50. Norwegian kunne ikke hjelpe klager med nye flybilletter til Tromsø, og hun kjøpte derfor nye billetter med SAS til kroner 2 199. Klager har på denne bakgrunn fremsatt krav om refusjon av hennes opprinnelige flybilletter med Norwegian til kroner 1 500, samt nye flybilletter med SAS til kroner 2 199.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegians flyvning DY1913 fra Sarajevo til Oslo 10. juni 2017 ble kansellert som følge av kollisjon med fugl på forutgående flyvning DY1912 fra Oslo til Sarajevo. Når et fly kolliderer med en fugl må flyet gjennomgå lovpålagt inspeksjon og bli klarert for videre drift. I dette tilfellet ble ikke inspeksjonen ferdig i tide, da nattrestriksjonene på flyplassen i Sarajevo gjorde at inspeksjonen måtte skje påfølgende morgen. Flyvningen ble satt opp kl. 12.00 neste dag, da besetningen også måtte ha sin lovpålagte hvile.

Passasjerene mottok forpleining i henhold til EU-forordning 261/2004. Passasjerene ble booket om med DY8413 påfølgende morgen, og omruting med andre flyselskaper ville ikke minimert forsinkelsen for passasjerene. Leie av fly og mannskap ville heller ikke være et godt alternativ, da dette er en tidkrevende prosess, særlig om kvelden. Å reposisjonere eget fly ville heller ikke gjort forsinkelsen kortere for de berørte passasjerene.

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). Videre anfører selskapet at kanselleringen ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak ble truffet.

Norwegian avviser på ovennevnte bakgrunn klagers krav om refusjon, og et eventuelt krav om standardkompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004.

Nemnda bemerker

Norwegians flyvning DY1913 fra Sarajevo til Oslo 10. juni 2017 ble kansellert. Hun mistet sin neste flyvning til Tromsø 11. juni kl. 12.15 som følge av kanselleringen. For å rekke sin påfølgende flyvning Tromsø - Longyearbyen, måtte hun kjøpe en SAS-billett.

Kansellering gir rett til standarderstatning med mindre flyselskapet godtgjør at forsinkelsen skyldes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet, jf. EU-forordning 261/2004 artikkel 5.

Kanselleringen skyldtes etter det opplyste at flyet kolliderte med en fugl på forutgående flyvning. Maskinen måtte gjennomgå lovpålagt inspeksjon etter kollisjonen. Inspeksjonen ble imidlertid utsatt til påfølgende morgen, da flyet landet sent, og det foreligger såkalt "curfew" (nattrestriksjoner) ved flyplassen i Sarajevo. Dette medfører at flyplassen ikke skal ha trafikk mellom bestemte tidspunkt på døgnet av hensyn til naboer. Det ble satt opp ny flyvning, DY8413, påfølgende dag kl. 12.00.

Det fremgår av EU-domstolens avgjørelse i C-314/15 (Pešková) at kollisjon mellom et luftfartøy og en fugl skal omfattes av begrepet ekstraordinære omstendigheter, jf. EU-forordning 261/2004 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 flyselskapets 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 kollisjon med fugl, jf. avsnittene 39 og 40. Det må vurderes om flyselskapet kunne treffe forebyggende forholdsregler for å nedsette eller forhindre kollisjonsrisikoen med fugler. Luftfartstilsynet har konkludert med at det ikke finnes tekniske metoder eller innretninger som kan fjerne risikoen for kollisjon med fugl, og at flyplassoperatøren er den aktøren som kan ha en viss kontroll over slike tiltak. Det er truffet flere avgjørelser i Transportklagenemnda etter Pešková-dommen, jf. for eksempel FLYKN-2016-508.

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

Nemnda kan på ovennevnte grunnlag ikke se at kanselleringen kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak ble truffet. Klager har derfor ikke krav på standarderstatning etter EU-forordning 261/2004.

Nemnda mener videre at det aktuelle omrutingstilbudet neste dag kl. 12.00 etter omstendighetene må anses rimelig. Klager hadde ikke kjøpt gjennomgående billett for reisen, og Norwegians ansvar var i dette tilfellet derfor begrenset til å frakte klager til Oslo. Nemnda kan ikke se at klager har krav på 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)

Joachim Sponheim (SAS)

Gøran Jenssen (Widerøe)