

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standardkompensasjon ved forsinkelse.

Dato

14.09.2017

Saksnummer

2016-00170

Tjenesteytere

Norwegian

Klager har i det vesentlige anført

Klager og hennes reisefølge skulle reise fra Bergen (BGO) til Oslo lufthavn (OSL) med Norwegians flyvning DY635 8. oktober 2016 kl. 17.40. Flyvningen ble forsinket med cirka fem timer. På høyttaleranlegget ble det opplyst om at flymaskinen ble brukt til å frakte passasjerer fra Bergen til Alicante som følge av kollisjon med fugl på maskinen som opprinnelige skulle operere flyvningen til Alicante.

Klager har på ovennevnte bakgrunn fremsatt krav om standarderstatning på 250 euro pr. person, totalt 400 euro, i henhold til EU-forordning 261/2004.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegians flyvning DY635 fra Bergen til Oslo ble forsinket med fem timer og 15 minutter som følge av kollisjon med fugl på tidligere avgang. Flymaskin LN-NGU skulle opprinnelige operere flyvning DY635, men maskinen kolliderte med fugl når den opererte DY1753 fra Alicante til Bergen. Dette medførte at maskinen måtte gjennomgå lovpålagt tilsyn. Maskinen kunne følgelig ikke fly til Oslo som DY635. Ny maskin, LN-NHD, ble satt inn for å avhjelpe problemet.

Ny maskin ble satt inn så raskt som mulig. Det var ingen andre maskiner tilgjengelig "stand by", og leie av annet fly ville ikke gjort forsinkelsen kortere. Passasjerene ble tilbudt ombooking eller refusjon.

Flyselskapene er unntatt fra å utbetale standarderstatning dersom forsinkelsen er under tre timer eller er forårsaket av en ekstraordinær omstendighet, jf. EU-domstolens avgjørelse i C-402/07 (Sturgeon). Norwegian anfører at ovennevnte uregelmessighet er en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapene for erstatningsansvar.

Norwegian avviser på ovennevnte bakgrunn klagers krav om standarderstatning.

Nemnda bemerkjer

Nemnda legger til grunn at DY635 8. oktober 2016 fra Bergen til Oslo ble forsinket med fem timer og 15 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 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)*.

I dette tilfellet skyldtes forsinkelsen at flymaskinen - LN-NGU - ble truffet av en fugl på flyvningen som DY1753 fra Alicante til Bergen tidligere samme dag. Denne flymaskinen skulle senere betjene strekningen Bergen - Oslo, jf. fremlagt "movement log" for flymaskin LN-NGU. Flyet måtte gjennom en etterfølgende inspeksjon og teknisk kontroll, og flymaskinen ble senere satt på bakken som følge av skade på maskinens radom (radarkuppel i flyets nese). Nemnda viser til vedlagt dokumentasjon som viser at flymaskinen var ute av drift en periode i etterkant av kollisjonen. Informasjonen klager ble gitt på flyplassen om at flymaskinen som skulle betjene flyvningen fra Bergen til Oslo ble benyttet fra Bergen til Alicante, må ha vært gal, jf. fremlagt dokumentasjon i saken.

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 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.

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.

Norwegian har opplyst at det ikke var andre flymaskiner "stand by" som kunne avhjelpe problemet, og flymaskinen LN-NHD ble satt inn så fort det lot seg gjøre. Nemnda kan ikke se at forsinkelsen kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.

Nemnda kan derfor ikke se at Norwegian her er ansvarlig i henhold til forordningen.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

Helen Andenæs Sekulic (leder)

Kirsti Pamphlett (Forbruker Europa)

Thomas Iversen (Forbrukerrådet)

Gøran Jenssen (Widerøe)

Anne-Kathrine Sand (SAS)