

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning for forsinkelse.

Dato

20.09.2021

Saksnummer

2020-03712

Tjenesteytere

SAS

Klager har i det vesentlige anført

Klager hadde billett med SAS og skulle reise med SK210 kl. 08.55 fra Kristiansand til Oslo og videre med SK257 kl. 10.10 som skulle ankomme Bergen kl. 11.00. SK 210 gikk ikke fra Kristiansand før kl. 09.38. Dermed rakk ikke klager sin videre forbindelse fra Oslo til Bergen. Han ble ombooket til SK263 som gikk fra Oslo kl. 12.56 og landet i Bergen kl. 14.04.

Klager krever standarderstatning på 250 euro i henhold til EU-forordning 261/2004 for forsinket ankomst til Bergen med mer enn tre timer.

SAS hevder at restriksjoner i luftrommet og ved flyplass er en ekstraordinær omstendighet. Klager hevder det stikk motsatte. Restriksjoner i luftrom og på bakken er normale omstendigheter som flyselskapene må håndtere hver eneste dag. Dette er noe de har solid erfaring med fra daglig drift. Akkurat som man må forholde seg til slot tider. Noen ganger så rekker man det, andre ganger ikke. Det er ingenting ekstraordinært i det.

Klager viser til fremlagt dokumentasjon fra SAS når det gjelder ankomsttiden til Bergen SAS har valgt å legge ved bookinghistorikken og ikke trafikkloggen. Dersom trafikkloggen hadde blitt fremlagt, så ville den ha vist at SK263 landet kl. 14.04, og ikke 13.45 som fremgår av bookinghistorikken. Klager anfører at han ankom Bergen mer enn tre timer forsinket og at årsaken til forsinkelsen ikke utgjør en ekstraordinær hendelse.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Årsaken til forsinkelsen av SK210 den 20. oktober 2020 skyldtes rotasjonsforsinkelse fra flyvningen før; SK205 fra Oslo til Kristiansand. Flyvningen fikk en såkalt tarmac delay som betyr at flyet har pushet fra gate, men blir stående på taxibanen å vente på klarsignal til å fly. SAS viser til fremlagt dokumentasjon der det fremgår at SK205 sto

på taxibanen i 65 minutter mellom flyet pusher til flyet får tatt av. SK205 kom dermed senere til Kristiansand enn planlagt og avgangen herfra med SK210 ble følgelig forsinket da samme besetning og fly skulle brukes til å fly returen. SK205 fløy inn 15 minutter av forsinkelsen, men landet i Kristiansand 50 minutter etter skjema. Neste avgang med SK210 fikk således en forsinkelse ut fra gate på 43 minutter og landet i Oslo 37 minutter forsinket.

Flyet og pilotene må forholde seg til instruksjoner fra kontrolltårn og har ingen muligheter til å gå utenfor de beskjeder som gis herfra. Fly som har prioritet inn eller kø på rullebanen kan være eksempler på årsaker til at fly må vente. Slike forsinkelser ligger således utenfor flyselskapets kontroll og regnes som ekstraordinære da flyselskapet ikke har noen mulighet til å påvirke en slik hendelse. I henhold til artikkel 5.3 i EU-forordning 261/2004 er flyselskapet ikke erstatningspliktig dersom forsinkelsen var forårsaket av ekstraordinære omstendigheter og flyselskapet har truffet alle rimelige tiltak for å unngå forsinkelsen. Restriksjoner i luftrommet og ved flyplassen er en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapet erstatningsplikten.

Klager ble booket om til neste tilgjengelige flyvning fra Oslo til Bergen med SK263 som ankom Bergen kl. 13.45.

SAS kan på bakgrunn av dette ikke imøtekomme klagers krav om standarderstatning.

Nemnda bemerker

Klager skulle ha landet i Bergen kl 11. Klager har opplyst at flyet landet i Bergen kl 1404. SAS har ikke vedlagt movementlog, som ville vist når flyet faktisk landet i Bergen. Nemnda legger klagers opplysning om landingstidspunkt kl 1404 til grunn. Flyet var da mer enn tre timer forsinket og klager har i utgangspunktet rett til standarderstatning med mindre flyselskapet godtgjør at forsinkelsen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet, jf EU-forordning 261/2004 artiklene 5, 6 og 7, samt EU-domstolens avgjørelser i sakene Sturgeon-Condor av 19.11.2009 (C-402/07) og Nelson med flere av 23.10.2012 (C-581/10).

Flyselskapet SAS har fremlagt beskrivelse av hendelsen og dokumentasjon som viser at forsinkelsen av klagers flyvning med SK210 fra Kristiansand til Oslo skyldtes såkalt tarmac delay på innkommende fly fra Oslo til Kristiansand og som betyr at flyet måtte vente på avgangstid som følge av restriksjoner og instruksjoner gitt av flygelederne. Dette er reguleringer av flytrafikken som flyselskapet ikke kan ignorere eller overprøve. Nemnda mener at flyselskapet har sannsynliggjort at forsinkelsen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.

Vedtak

Transportklagenemnda kan ikke anbefale at klager gis medhold.

Nemndas representanter

- Helen Engebrigsten (leder)
- Borgar Sandvik (Forbrukerrådet)
- Kristoffer Sørli (Forbrukerrådet)
- Gøran Jenssen (Widerøe)
- Stina Myhre Mevassvik (Norwegian Air Shuttle)