

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning grunnet kansellering.

Dato

16.02.2018

Saksnummer

2017-00854

Tjenesteytere

SAS

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Oslo til Kristiansand den 8. mars 2017 kl 19.40 med SK223. Avgangen ble kansellert grunnet tekniske problemer på Kjevik lufthavn. Flere avganger landet og tok av som planlagt. SAS er nærmest til å hefte for kompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004, og må søke regress hos Kjevik lufthavn.

Klager har ikke fremlagt noen informasjon om han ble ombooket eller om han valgte å avbryte reisen.

Klager krever standarderstatning 250 euro i henhold til EU-forordning 261/2004.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

SK223 kunne ikke lande i Kristiansand grunnet feil ved innflyvningsinstrumentene på bakken. Vindretningen på angitte tidspunkt gjorde det slik at kun den ene rullebanen var tilgjengelig. Kapteinen ombord fikk beskjed av flyvelederen at han ikke kunne regne med å få lande før etter 90 minutter grunnet brøyting og kontroll av instrumenteringen på bakken. Da SK223 ikke hadde nok drivstoff til å sirkle over Kristiansand i 90 minutter valgte kapteinen å returnere til Gardermoen. Det vises til fremlagt dokumentasjon.

SAS har gjort hva det kunne for å frakte passasjerene så raskt som mulig i man kan ikke sette spørsmålstegn ved en kapteins avgjørelse. Et flyselskap vil for enhver pris unngå å returnere til utgangspunktet, dette koster mange penger. Da SAS fikk beskjed om at landingsutstyret på Kjevik var i orden, ble samme flymaskin klargjort og tok av kl 22.45 som SK6300. enhold til kontrakten.

Hendelsen er ikke kompensasjonsberettiget i henhold til EU-forordning 261/2004 da årsaken var ekstraordinære omstendigheter utenfor SAS' kontroll.

SAS har ingen mulighet til å søke regress hos Kristiansand lufthavn Kjevik eller Avinor.

SAS kan ikke imøtekomme klagers krav.

Nemnda bemerker

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. Nemnda viser til EU-forordning 261/2004 artikkel 6 jf. artikkel 7, jf. artikkel 5, jf. EU-domstolens avgjørelser i sak Sturgeon-Condor av 19. november 2009 og i sak Nelson m.fl. av 23. oktober 2012.

SK223 kunne ikke lande i Kristiansand grunnet feil ved innflyvningsinstrumentene på bakken. Dette var forhold utenfor selskapets kontroll. Når SK223 ikke hadde nok drivstoff til å sirkle over Kristiansand i 90 minutter slik flyveleder ga beskjed om, valgte kapteinen å returnere til Gardermoen. Det vises til fremlagt dokumentasjon. Kapteinen har ansvar for sikkerheten ombord og hans avgjørelser må aksepteres.

Nemnda legger på bakgrunn av fremlagt dokumentasjon til grunn at feil ved innflyvningsinstrumentene i Kristiansand gjorde at den tidligere flyvningen ikke kunne lande, og manglende drivstoff at den måtte returnere til Oslo. Nemnda mener at dette må anses som ekstraordinære forhold i forordningens forstand.

Da SAS fikk beskjed om at landingsutstyret på Kjevik var i orden, ble samme flymaskin klargjort og tok av kl. 22.45.

Dette må etter forholdene anses som et rimelig tiltak. Nemnda kan derfor ikke se at klager har krav på standarderstatning etter forordningen.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

Vibecke Groth (leder)

Anne Sofie Faye-Lund (Forbrukerrådet)

Ingebjørg Kiil (Forbrukerrådet)

Line Olafsen (Norwegian)

Camilla Rise (NHO luftfart)