

# Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

## Sammendrag

Krav om standarderstatning ved forsinkelse.

### Dato

14.09.2017

### Saksnummer

2016-00806

### Tjenesteytere

Norwegian

### Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Kristiansand via Oslo til Bardufoss 21. april 2016 med Norwegians flyvning DY277. Denne flyvningen ble cirka tolv timer forsinket og klager ankom Bardufoss 22. april.

Passasjerene fikk tilbud om forpleining. Ved ankomst til hotellet var det ikke mulig å få servering.

Klager har fremsatt krav om standardkompensasjon på 250 euro i henhold til EU-forordning 261/2004.

### Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Flyvningen fra Kristiansand til Oslo ble forsinket med to timer og 51 minutter som følge av kollisjon med fugl. Flymaskinen LN-DYW kolliderte ved landing i Kristiansand. Dette førte til at maskinen måtte gjennomgå lovpålagt sjekk før den kunne tas i drift igjen. Det vises til fremlagt dokumentasjon som Movment Log og SMS sendt til passasjer. Passasjerene fikk forpleining i tråd med gjeldende regelverk under ventetiden.

I henhold til Montrealkonvensjonen artikkel 19 og Luftfartsloven § 10-20 er fraktføreren ansvarlig for tap som følge av forsinkelse ved lufttransport av passasjerer, reisegods og gods, med mindre han godtgjør at han selv og hans folk har tatt alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves for å unngå tapet, eller at dette ikke har vært mulig for dem.

I henhold til dom C-402/07 i EU-domstolen (Sturgeon-dommen), er flyselskapene unntatt fra videre kompensasjon hvis forsinkelsen er under tre timer eller årsaken til forsinkelsen er ekstraordinære omstendigheter utenfor flyselskapets kontroll som forhindrer flyvningen. En omstendighet som er utenfor Norwegians kontroll er hendelser som ikke er forårsaket av en handling eller unnlatelse av flyselskapet.

Norwegian anfører at kollisjon med fugl er en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapene for sitt ansvar etter EU-forordningen.

Norwegian avviser på ovennevnte bakgrunn klagers krav om kompensasjon.

### **Nemnda bemerker**

Klager skulle reise fra Kristiansand til Oslo 21. april 2016 med DY277, og videre med DY338 til Bardufoss med ankomst kl. 22.40. Det er opplyst at klager ikke kom frem til endelig bestemmelsessted før 22. april 2016, ca. tolv timer forsinket. DY277 ble forsinket som følge av kollisjon med fugl under landing, som førte til at klager ikke rakk sin videreforbindelse.

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, jf. 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 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.

Nemnda mener etter dette at Norwegian har godtgjort at forsinkelsen for klager ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.

### **Vedtak**

Transportklagenemnda - fly anbefaler at klager ikke gis medhold.

### **Nemndas representanter**

Helen Andenæs Sekulic (leder)

Kirsti Pamphlett (Forbruker Europa)

Thomas Iversen (Forbrukerrådet)

Josefin Rydberg (SAS)

Gøran Jenssen (Widerøe)