

# Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

## Sammendrag

Krav om kompensasjon ved forsinkelse.

### Dato

14.09.2017

### Saksnummer

2016-00501

### Tjenesteytere

Norwegian

### Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reist fra Bodø via Oslo (DY343) til Malaga (DY5553) 20. juni 2015 kl. 08.00. Flyvningen fra Bodø til Oslo ble forsinket, og klager mistet sin videreforbindelse. Reisefølge ble booket om, og overnattet på hotell i Oslo. De ankom Malaga 21. juni kl. 15.50.

Klager har fremsatt krav om standarderstatning på 600 euro pr. person i henhold til EU-forordning 261/2004, totalt 1 800 euro for tre passasjerer.

### Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

DY343 fra Bodø til Oslo 20. juni ble fire timer og 14 minutter forsinket på grunn av birdstrike på forutgående avgang kvelden før. Det vises til fremlagt dokumentasjon.

Alle berørte passasjerer mottok forpleining, og klager ble booket om til neste ledige avgang neste dag.

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 mener at denne uregelmessigheten forårsaket av kollisjon med en fugl er utenfor deres kontroll, og dermed er en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapene for sitt erstatningsansvar etter EU-forordning 261/2004.

Norwegian avviser på ovennevnte bakgrunn klagers krav.

### Nemnda bemerker

DY343 fra Bodø til Oslo 20. juni 2015 ble fire timer og 14 minutter forsinket. Klager rakk derfor ikke sin videreforbindelse til Malaga som skulle gå kl. 11.35, og ankom ikke Malaga før dagen etter kl. 15.50.

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 dette tilfellet skyldtes forsinkelsen at flyet kolliderte med en fugl kvelden før avgang.

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.

Kollisjon med fugl er altså i utgangspunktet en ekstraordinær omstendighet.

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 bemerker at Norwegian ikke kunne vite om det ville bli en forsinkelse før neste morgen da en tekniker kom til flyplassen for å undersøke flyet. Flyet kom av gårde etter fire timer, og nemnda kan ikke se at forsinkelsen kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.

Nemnda mener derfor at klager ikke har krav på standarderstatning etter forordningen.

**Vedtak**

Transportklagenemnda - fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

**Nemndas representanter**

- Helen Andenæs Sekulic (leder)
- Kirsti Pamphlett (Forbruker Europa)
- Thomas Iversen (Forbrukerrådet)
- Josefin Rydberg (SAS)
- Gøran Jenssen (Widerøe)