

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standardkompensasjon ved kansellering. Kollisjon med fugl.

Dato

17.04.2018

Saksnummer

2017-01649

Tjenesteytere

Norwegian

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise med Norwegians flyvning DY165 fra Trondheim (TRD) til Bergen (BGO) 12. mai 2017 kl. 08.25. Flyvningen ble kansellert, og klager har fremsatt krav om standardkompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004 på 250 euro pr. person, totalt 500 euro for to passasjerer.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegians flyvning DY165 fra Trondheim til Bergen 12. mai 2017 ble kansellert. Forutgående flyvning med flymaskin LN-NGC, DY164 fra Bergen til Trondheim, kolliderte med en fugl under avgang fra Bergen. Rotorbladene i motoren ble skadet og måtte skriftes før maskinen kunne settes i drift.

Selskapet posisjonerte en ny flymaskin til en såkalt "rescue flight", DY8465, samme dag. Klagerne ankom Bergen senere samme dag. Passasjerene mottok forpleining i ventetiden, og klager har fått refundert kroner 490 til mat og drikke.

Det følger av EU-forordning 261/2004 at flyselskapene er unntatt fra å utbetale standardkompensasjon i de tilfeller hvor forsinkelsen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak ble truffet. Det følger videre av EU-domstolens avgjørelse i C-315/15 (Peskova) at kollisjon med fugl utgjør en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapene for sitt erstatningsansvar. Klager ble booket om til den nye flyvningen, og ankom sin destinasjon samme dag. Norwegian avviser på denne bakgrunn klagers krav om standardkompensasjon.

Nemnda bemerker

Norwegians flyvning DY165 fra Trondheim til Bergen 12. mai 2017 ble kansellert.

Kansellering gir rett til standarderstatning med mindre flyselskapet godtgjør at forsinkelsen skyldes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet, jf. EU-forordning 261/2004 artikkel 5.

Kanselleringen skyldtes etter det opplyste at flyet kolliderte med en fugl under landing ved forutgående flyvning til Bergen. Fuglen traff flyets motor. Maskinen måtte gjennom en teknisk kontroll, og rotorbladene måtte byttes. Nemnda viser til fremlagt dokumentasjon. Klager ble booket om til ny flyvning samme dag.

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 kan ikke se at forsinkelsen kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.

Nemnda kan derfor ikke se at klager har krav på standarderstatning i henhold til forordningen. Nemnda kan heller ikke se at klager har krav på erstatning på annet grunnlag.

Vedtak

Transportklagenemnda fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

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