

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning ved forsinkelse.

Dato

14.09.2017

Saksnummer

2016-00497

Tjenesteytere

Norwegian

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Bergen til New York 8. august 2015 kl. 18.20 med Norwegians flyvning DY7017. Denne flyvningen ble forsinket med åtte timer, og klager fikk oppgitt at årsaken til forsinkelsen var tekniske problemer. Klager anfører at Norwegian skjuler seg bak birdstrike.

Klager har på ovennevnte bakgrunn fremsatt krav om standardkompensasjon på 600 euro pr. passasjer i henhold til EU-forordning 261/2004.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegians flyvning DY7017 fra Bergen til New York 8. august 2015 ble forsinket med syv timer og 48 minutter på grunn av kollisjon med fugl like før landing i Bergen. Det vises til vedlagt dokumentasjon.

Flyselskapet er unntatt fra å utbetale erstatning etter EU-forordning 261/2004 i de tilfeller hvor forsinkelsen er under tre timer, eller dersom forsinkelsen er forårsaket av en ekstraordinær omstendighet som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak ble fattet. Norwegian anfører at kollisjon med fugl er en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapene for sitt erstatningsansvar.

Norwegian avviser på ovennevnte bakgrunn klagers krav om standarderstatning.

Nemnda bemerker

Norwegians flyvning DY7017 fra Bergen til New York 8. august 2015 ble forsinket med cirka åtte timer.

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 fikk en fugl i motoren under landing i Bergen. Flyet måtte derfor gjennom en etterfølgende inspeksjon og teknisk kontroll. Nemnda viser til vedlagt dokumentasjon og bilder. Det vises videre til Luftfartstilsynets rapport, som ikke har bemerkninger til dokumentasjonen.

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 Norwegian her er ansvarlig 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)
- Josefin Rydberg (SAS)
- Gøran Jenssen (Widerøe)