

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning grunnet kansellering.

Dato

10.11.2020

Saksnummer

2020-01133

Tjenesteytere

Widerøe

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Stokmarknes med WF855 kl. 16:30 til Oslo via Bodø med SK4117 kl. 17:30 den 10. februar 2020. Flyvningen fra Stokmarknes ble kansellert på grunn av at lufttrykket var så lavt at Dash 8-100 flyene ikke kunne fly.

Klager viser til en AIC (Aeronautical Information Circular) publisert i juni 2018 av Luftfartstilsynet. I dokumentet heter det at "Lufttrafikk-tjenesteytere må ta en gjennomgang av egne systemer for å se om det skulle foreligge begrensinger knyttet til ekstreme verdier av QNH som de eventuelt må utarbeide kompenserende tiltak for." Widerøe hadde altså blitt gjort oppmerksom på problematikken mer enn ett og et halvt år før hendelsen inntraff.

Klager mener at selv om kanselleringen var utløst av et uvanlig værphenomen er dette likevel noe Widerøe med enkle tiltak kunne ha håndtert.

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

Det vises for øvrig til klagers brev.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Widerøe viser til Metar som viser trykket på Skagen/SKG 946QNH i tidsrommet hvor WF855 var planlagt (ETD 160lt).

Kanselleringen av WF855 er ikke kompensasjonsberettiget i henhold til regulativet, da uregelmessigheten oppstod på grunn av ekstraordinære omstendigheter. I dette tilfellet var det historisk lavt lufttrykk som gjorde at Widerøe ikke kunne operere mange av sine flyvninger. Flymaskinens barometriske høydemåler kan kun stilles ned til 948

hektopascal (hps), mens på denne dagen var det svært mange steder et trykk på godt under dette.

Widerøe viser til uttalelse fra assisterende flygesjef og operativ avdeling:

«Dash-8 er den eneste flytypen som kan frakte passasjerer og frakt helårlig på det norske kortbanenettet. Flytypen er utviklet på 80-tallet, og datidens teknologi var elektromekanisk. Dette inkluderer flyets høydemålersystemer. Disse består bla av en mekanisk «belg» for justering av lokalt lufttrykk og har derfor mekaniske ytterpunkter i forhold til justeringsmuligheter. Derfor oppstår disse grensene i Dash-8-100/200/300's høydemålersystemer.

Ytterpunktene har vært ansett som adekvate. I de snart 27 årene som Dashen har trafikkert på kortbanenettet har denne mekaniske justeringen, etter hva nåværende operative ledelse har klart og bragt i erfaring, vært nok for alle de forhold som har vært med lavt lufttrykk i perioden. Andre/nyere varianter av Dash-8, som eks Q4 eller andre flytyper så som senere utgaver av Boeing 737 har digitale systemer og har dermed ikke de samme mekaniske begrensninger som de mindre/eldre variantene. (Q4 kan som kjent ikke operere på kortbane.)

Selv om Widerøes Dash-8 begynner å dra på årene er det opp gjennom årene gjort flere modifikasjoner grunnet teknologiske fremskritt ifm både innflygingssystemer og såkalt PBN navigasjon. Nettopp dette gjør at etablering av prosedyrer/tabeller for å kunne operere utenfor høydemålerens mekaniske virkeområde, dermed blir en betydelig mer omfattende oppgave for å sikre at en eventuell prosedyre ikke innvirker på andre systemer som kan gi utilsiktede effekter, eller i verste fall true flysikkerheten. Derfor ble det raskt klart for selskapet at når først denne ekstraordinære situasjonen først oppstod, var det ingen quick fix som kunne løse problemet der og da.»

En betraktning som er essensiell i forhold til beslutning om videre drift var mulig dersom Widerøe hadde hatt prosedyrer fra før og i så fall i hvilken utstrekning:

Det er en helt grunnleggende forskjell i sikkerhetsvurderingene dersom en eller noen få flyplasser har trykk under 948 eller om en hel rekke av dem har (slik som var tilfellet her).

Risiko er en funksjon av sannsynlighet og konsekvens.

Altså: Sannsynlighet X mulig konsekvens=Risiko

Alle alternative (altså backup prosedyrer som er det vi snakker om i disse tilfellene), vil medføre en noe forhøyet risiko ift. vanlige prosedyrer. Dette fordi:

- Alternative prosedyrer brukes sjelden. Det hjelper ikke å trene hvert halvår, man må ha jevnlig eksponering for å sikre like god kompetanse på dem som de vanlige prosedyrene.

Dette er naturligvis ikke mulig, og risikoen vil derfor være noe høyere selv om den vil være akseptabel.

- Alternative prosedyrer medfører at enkelte innflygninger må gjøres på gammel, konvensjonell måte. Disse har noe høyere risiko enn de satellittbaserte.

Det er ikke sannsynlig at Widerøe ville latt trafikken gå upåvirket selv om selskapet hadde hatt prosedyrene på plass. Dette på grunn av sannsynlighet for hendelse hadde vært forhøyet grunnet så mange bevegelser vi snakket om. I tillegg var værforholdene stedvis utfordrende med redusert sikt og lavt skydekke.

Nemnda bemerkar

Kansellering gir rett til standarderstatning med mindre flyselskapet godtgjør at innstillingen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var blitt truffet, jf EU-forordning 261/2004 artikkel 5 og 7.

Værforhold som påvirker flytrafikken ved at det ikke er mulig å lande/ta av, ved at det oppstår store forsinkelser med videre, kan være en slik ekstraordinær omstendighet som medfører at den reisende ikke har krav på erstatning. Dette må vurderes konkret.

Widerøe hevder at årsaken til kanselleringen var at flyindividet som skulle operere klagers flyvning ble kansellert grunnet uvanlig lavt lufttrykk. Dette førte til at dette flyet og andre fly av samme flytype (de eldre Dash 8-maskinene) ble satt på bakken i påvente av bedre værforhold. Det vises til fremlagte rapporter, logger og avisartikler.

Etter nemndas syn er det værforholdene, ekstremt lavt lufttrykk, som var årsaken til kanselleringen. Etter nemndas syn er slikt lavt lufttrykk å anse som ekstraordinære omstendigheter. Videre mener nemnda at kanselleringen ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var blitt truffet. Widerøes eldste Dash 8-maskiner er ikke sertifiserte til å fly i så lavt lufttrykk, men flytypen er godkjent av Luftfartstilsynet til å operere. Selv om alternative prosedyrer for de eldste Dash-8 flyene hadde vært på plass på et tidligere tidspunkt, måtte det uansett foretas en vurdering av flysikkerheten slik det er gjort i dette konkrete tilfellet.

Nemnda anbefaler etter dette at klager ikke gis medhold.

Saken er behandlet med en forbrukerrepresentant i medhold av transportklagenemndeforskriften §5-5(5).

Vedtak

Transportklagenemnda-fly anbefaler at klager ikke gis medhold.

Nemndas representanter

Lene F. Johnsen (leder)
Anne Sofie Faye-Lund (Forbrukerrådet)
Joachim Sponheim (SAS)
Maricor Maglasang (HRG Nordic)