

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning ved forsinkelse.

Dato

14.09.2017

Saksnummer

2016-01034

Tjenesteytere

Norwegian

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Haugesund via Oslo til Riga 25. august 2016. Norwegians flyvning DY183 fra Haugesund til Oslo ble forsinket, og klager mistet sin videreforbindelse til Riga. Klager kontaktet et reisebyrå, og fikk bestilt nye billetter med SAS fra Oslo via København til Palanga, da det ikke gikk noen fly til Riga på dette tidspunktet.

Klager har på ovennevnte bakgrunn fremsatt krav om standardkompensasjon på 250 euro pr. person, totalt 750 euro for tre passasjerer.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegians flyvning DY183 fra Haugesund til Oslo 25. august 2016 ble forsinket med to timer 25 minutter. Flymaskin LN-NHE ble ved ankomst til Haugesund utsatt for kollisjon med fugl. Det var denne maskinen som skulle operere DY183. Tekniker ble flydd inn for inspeksjon før maskinen kunne benyttes. Norwegian viser til fremlagt dokumentasjon.

Flyselskapene er unntatt fra å utbetale erstatning etter EU-forordning 261/2004 i de tilfeller hvor forsinkelsen er under tre timer. De er også unntatt fra sin erstatningsplikt i de tilfeller hvor forsinkelsen er forårsaket av en ekstraordinær omstendighet som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak ble truffet. Norwegian anfører at kollisjon med fugl må være en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapene for sitt erstatningsansvar etter EU-forordningen.

Norwegian avviser på ovennevnte bakgrunn klager krav om standardkompensasjon.

Nemnda bemerker

DY183 fra Haugesund til Oslo den 25. august 2016 ble forsinket med to timer og 25 minutter. Dette førte til at klager mistet sin videreforbindelse til Riga, og hun ankom reisemålet over 14 timer forsinket.

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 til Oslo at flyet kolliderte med en fugl under landing på vei til Haugesund. Flyet måtte derfor kontrolleres av en tekniker. Det vises til fremlagt dokumentasjon.

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 etter forordningen.

Klager har krevd dekket sine utgifter til omruting. Nemndas flertall, flyselskapenes representanter og nemndsleder, mener at disse ikke skal dekkes av flyselskapet, da klager selv valgte å avbryte reisen i Haugesund og kjøpte alternative billetter. Norwegian har derfor ikke fått anledning til å omrute passasjeren.

Mindretallet, forbrukerrepresentantene, kan ikke se at Norwegian har kommet med et omrutingstilbud. Det var klart i Haugesund at klager ikke ville nå sin sluttdestinasjon og hadde en sammenhengende billett.

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)