

# Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

## Sammendrag

Krav om standarderstatning ved forsinkelse.

### Dato

14.09.2017

### Saksnummer

2016-00997

### Tjenesteytere

KLM

### Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise fra Kristiansand via Amsterdam til Alicante 4. oktober 2016 kl. 06.25 med KLMs flyvning KL1206. Flyvningen fra Kristiansand ble forsinket.

Klager har fremsatt krav om standardkompensasjon på 400 euro pr. person i henhold til EU-forordning 261/2004, totalt 1 200 euro.

### Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

KL1206 fra Kristiansand til Amsterdam 4. oktober 2016 ble forsinket med seks timer og 55 minutter som følge av kollisjon med fugl. Det ble foretatt en inspeksjon hvor det ble funnet rester av fugl i en av motorene. Det vises til fremlagt dokumentasjon/teknisk logg.

Alle passasjerer ble tilbudt forpleining og gitt mulighet til å ombooke til siste destinasjon i tråd med EU-forordning 261/2004.

I henhold til EU-forordning 261/2004 artikkel 5 nummer 3 skal et transporterende flyselskap ikke være pålagt å betale erstatning i samsvar med artikkel 7, dersom det kan godtgjøre at innstillingen skyldtes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet.

KLM vurderer det slik at fugl i motor er en ekstraordinær omstendighet og er utenfor deres kontroll.

KLM avviser på ovennevnte bakgrunn klagers krav om standardkompensasjon.

### Nemnda bemerker

KLMs flyvning KL1206 fra Kristiansand til Amsterdam 4. oktober 2016 ble forsinket med seks timer og 55 minutter.

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)*.

Forsinkelsen skyldtes i dette tilfellet at flyet kolliderte med en fugl. Det ble funnet rester av fugl i den ene motoren, motoren måtte renses og flyet måtte gjennom en teknisk kontroll. Det vises til fremlagt dokumentasjon i saken.

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 KLM er ansvarlig i henhold til forordningen i dette tilfellet.

Nemnda kan heller ikke se at klager og hans reisefølge 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)