

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning og refusjon av transportkostnader for å komme seg til endelig bestemmelsessted. Kansellering. Rolls Royce-fabrikasjonsfeil.

Dato

20.10.2020

Saksnummer

2020-00373

Tjenesteytere

Norwegian Air Shuttle

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise med DY1633 fra Wien til Oslo og deretter med DY7001 fra Oslo til New York (JFK lufthavn) den 6. september 2019. Planlagt ankomst i New York var kl. 21.30 den 6. september. Natt til den 6. september fikk hun beskjed om at DY7001 var kansellert. Hun ble omrutet med nye flyvninger via Dublin og ankom SWF lufthavn i New York kl. 16.50 den 7. september 2019. Hun måtte komme seg til JFK lufthavn på egen hånd.

Klager krever standarderstatning på 600 euro i henhold til EU-forordning 261/2004 som følge av kanselleringen, i tillegg til refusjon av 114,15 euro i transportkostnader som hun pådro seg for å komme seg fra SWF lufthavn til JFK lufthavn i New York med leiebil.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Passasjerer skulle etter original plan fly fra Oslo til New York med DY7001 den 6. september 2019.

DY7001 skulle etter planen opereres av et fly av typen Boeing 787-8 med registreringskoden LN-LNE. Denne flymaskinen har motorer av typen Rolls Royce Trent 1000 TEN. EASA har utstedt et direktiv som innebærer at mellomtrykkskompressorene og akslene på motorer av typen Rolls Royce Trent 1000 må inspiseres som følge av mulige slitasjeproblemer. Disse obligatoriske inspeksjonene har berørt alle Norwegian-flyvninger med flytypene Boeing 787-8 og 787-9.

De første inspeksjonene ble gjennomført om høsten og vinteren i 2018. Mot slutten av mars 2019 ble det bestemt at ytterligere inspeksjoner var nødvendig. Det vises i den forbindelse til EASAs direktiv 2019-0099 og Rolls Royces informasjon om dette.

Direktivet innebærer at alle fly med motorer av typen Rolls Royce Trent 1000 TEN må inspiseres etter nærmere angitte aktivitetsintervaller. Flyvningen DY7001 ble kansellert som følge av en slik inspeksjon.

På tidspunktet for direktivets ikrafttredelse forelå det ingen konkret plan for når den enkelte maskin skulle/måtte inn til inspeksjon. Det var derfor svært utfordrende å kartlegge fremdriften og legge en videre plan for å unngå driftsforstyrrelser.

I tilfeller der en uregelmessighet er forårsaket av en ekstraordinær omstendighet, er luftfartsselskapene fritatt for plikten til å betale erstatning. I et slikt tilfelle er flyselskapet etter artikkel 5 (3) i EU-forordning 261/2004 ikke er forpliktet til å betale erstatning hvis det kan bevise at driftsforstyrrelsen var forårsaket av en ekstraordinær omstendighet og at det iverksatte alle rimelige tiltak for å forhindre den ekstraordinære omstendigheten. Det vises i den sammenheng til EU-domstolens avgjørelse i saken C-257/14 (van der Lans), avsnitt 38, som lyder slik: «visse tekniske feil [kan] være omfattet af sådanne usædvanlige omstændigheder. Dette er f.eks. tilfældet, hvis den konstruktør, der har konstrueret det berørte luftfartsselskabs flåde af luftfartøjer, eller en kompetent myndighed afdækker, at luftfartøjerne, selv om de allerede er i drift, er behæftet med en skjult fabrikationsmangel, der påvirker flysikkerheden.»

Norwegian iverksatte i dette tilfellet alle rimelige tiltak for å minimere driftsforstyrrelsen.

Basert på dette kan ikke klagers krav om standarderstatning imøtekommes i dette tilfellet.

Norwegian imøtekommer imidlertid kravet om refusjon av 114,15 euro i transportkostnader.

Nemnda bemerker

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

Nemnda legger til grunn at årsaken til kanselleringen av DY7001 den 6. september 2019 var en skjult fabrikasjonsfeil som ble oppdaget på Rolls Royce Trent 1000-motorene som benyttes på Norwegians flymaskiner av typen Boeing 787 (Dreamliner). Det er på disse motorene behov for inspeksjoner etter nærmere angitte aktivitetsintervaller. Nemnda mener at skjulte fabrikasjonsfeil må anses som en ekstraordinær omstendighet i forordningens forstand, og viser til EU-domstolens avgjørelse i C-257/14 (Van der Lans).

Nemnda viser til at problemet med motorene hadde vært kjent siden 2018, og det ble innført krav om ytterligere inspeksjoner i mars 2019, altså et halvt år før den aktuelle flyvningen. Flyene med denne type motorer må inspiseres etter nærmere angitte aktivitetsintervaller. Nemnda forutsetter derfor at det foreligger en forutberegnelighet

for når disse inspeksjonene vil bli gjennomført og når det eventuelt vil oppstå uregelmessigheter.

Nemnda kan i dette tilfellet ikke ta stilling til om kanselleringen skyldtes funn ved inspeksjonen. Nemnda mener at det er for dårlig forklart hva som skjedde med det aktuelle flyet. Det er vist til en flyvning som skulle gå 10. september 2019, flere dager senere enn klagers flyvning, uten at dette er nærmere redegjort for. Nemnda kan derfor ikke se at det er godtgjort at alle rimelige tiltak er truffet for å unngå kanselleringen. Klager har derfor krav på standardkompensasjon etter EU-forordningen.

Nemnda legger videre til grunn at klager ble omrutet til en annen flyplass i New York og har rett på å få dekket transportkostnadene for å komme seg frem til endelig bestemmelsessted, jf. EU-forordning 261/2004 artikkel 8 nummer 3. Norwegian har også i tilsvaret oppgitt at de imøtekommer kravet om refusjon av disse utgiftene.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler at Norwegian utbetaler 600 euro i standarderstatning i tillegg til 114,15 euro for transportutgiftene dersom disse ikke allerede er blitt utbetalt.

Forbrukerrepresentant Maite de Geus-Cossard, Forbruker Europa, hadde uventet forfall. De resterende medlemmer fant det forsvarlig å behandle saken, jf. transportklagenemndforskriften § 5-5 femte ledd.

Nemndas representanter

Helen Andenæs Sekulic (leder)

Joachim Sponheim (SAS)

Kristoffer Sørli (Forbrukerrådet)

Gøran Jenssen (Widerøe)