

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning som følge av kansellering. Rolls Royce-fabrikasjonsfeil.

Dato

15.09.2020

Saksnummer

2019-04847

Tjenesteytere

Norwegian Air Shuttle

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise med DY1105 fra Berlin til Oslo og deretter med DY7001 fra Oslo til New York den 10. september 2019. Kvelden før fikk klager beskjed om at DY7001 var kansellert. Klager har anført at hun fikk tilbud om omruting først tre dager senere og valgte derfor i stedet å be om refusjon av billetten og kjøpe en ny billett med et annet flyselskap.

Klager krever standarderstatning på 600 euro i henhold til EU-forordning 261/2004 som følge av kanselleringen.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

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. I 2018 ble det oppdaget en massefabrikasjonsfeil på turbinbladene i denne motortypen, noe som innebar at alle fly av typen Boeing 787-8 og 787-9 Dreamliner måtte gjennomgå en avansert teknisk inspeksjon. De første inspeksjonene ble gjennomført høsten og vinteren 2018. Mot slutten av mars 2019 ble det innført krav om ytterligere inspeksjoner av flyene via European Aviation Safety Agency (EASA) sitt Airworthiness Directive (AD) 2019-0099. Direktivet innebærer at alle fly med motorer av typen Rolls Royce Trent 1000 TEN nå må inspiseres etter nærmere angitte aktivitetsintervaller.

Angjeldende flyvning ble kansellert som følge av en slik inspeksjon.

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 regelen etter artikkel 5 (3) i forordning (EF) 261/2004 at flyselskapet 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 unngå den ekstraordinære omstendigheten.

Det vises i den sammenheng til EU-domstolens avgjørelse i saken C-257/14 (van der Lans), avsnitt 38, som lyder som følger: «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.»

Det er normalt at flyselskapene planlegger flere ruter med samme flymaskin og besetning. Det er i tillegg lagt opp til standby-besetning ved hver base, basert på statistikk. Det kan derimot ikke forventes at et flyselskap skal ha tilgjengelig kapasitet i form av fly, besetning, piloter eller ingeniører ved alle flyplasser, eller ha forberedt wetlease på alle destinasjoner for å unngå forsinkelser og kanselleringer. Dette ville medført urimelig høye driftskostnader, som igjen ville ført til høyere priser på flybilletter. Planlegging av bruk av en flymaskin over flere sektorer, som i dette tilfellet, er ordinær praksis for å sikre god økonomisk utnyttelse av flymaskinen. Dette er også trukket frem av en tysk domstol (X ZR 121/13).

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.

Norwegian har iverksatt alle tiltak som med rimelighet kunne treffes for å minimere driftsforstyrrelsene. På den bakgrunn er Norwegians vurdering at klager ikke er kompensasjonsberettiget. Norwegian kan følgelig ikke etterkomme kravet. Norwegian har allerede gitt klager refusjon for den opprinnelige billetten.

Nemnda bemerker

Norwegians flyvning DY7001 fra Oslo til New York den 10. september 2019 ble kansellert.

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

Nemnda legger til grunn at årsaken til kanselleringen 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).

Norwegian har ikke kommentert om klager fikk et tilbud om omruting. Klager har opplyst om at hun fikk tilbud om omruting først tre dager senere. Nemnda viser videre 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. 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.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler at Norwegian utbetaler 600 euro i standarderstatning til klager.

Nemndas representanter

Helen Andenæs Sekulic (leder)

Joachim Sponheim (SAS)

Kristoffer Sørli (Forbrukerrådet)

Maite de Geus-Cossard (Forbruker Europa)

Gøran Jenssen (Widerøe)