

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning som følge av kansellering. Rolls Royce-fabrikasjonsfeil. Klager ankom endelig bestemmelsessted tidligere enn opprinnelig planlagt etter omruting.

Dato

20.10.2020

Saksnummer

2020-00916

Tjenesteytere

Norwegian Air Shuttle

Klager har i det vesentlige anført

Klager og en medpassasjer skulle reise med DY7001 fra Oslo til New York den 6. september 2019. Flyet skulle gå fra Oslo kl. 19.30. Natt til den 6. september fikk klager beskjed om at flyvningen var kansellert. Han fikk booket om billettene slik at de fikk fløyet med DY1256 fra Oslo til Amsterdam og deretter med DY7701 fra Amsterdam til New York. Avgang fra Oslo ble kl. 11.05 og ankomst i New York var kl. 17.30.

Klager krever 300 euro per person, totalt 600 euro, i standarderstatning i henhold til EU-forordning 261/2004 som følge av at flyvningen ble kansellert og at de måtte mellomlande i stedet for å fly direkte til New York.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

DY7001 skulle etter planen utføres 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 til 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. Det vises til 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 flyselskapet etter artikkel 5 (3) i EU-forordning 261/2004 ikke er forpliktet til å betale erstatning hvis

det kan bevises 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.»

Det er normalt å planlegge flere ruter med samme flymaskin og besetning. Det er i tillegg lagt opp til at det skal være standby-besetning ved hver base, og denne beregnes 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 til alle destinasjoner for å unngå forsinkelser og kanselleringer. Dette ville ha medført urimelig høye driftskostnader, som igjen ville ha ført til høyere priser på flybillettene. 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. Det vises til fremlagt dokumentasjon vedrørende tiltakene selskapet gjorde for å opprettholde punktligheten på rammede flyvninger, informasjon fra Vice President Fleet Strategy og wetlease-oversikt.

Norwegian har iverksatt alle tiltak som med rimelighet kunne treffes for å minimere driftsforstyrrelsene. I dette tilfellet ble passasjerer ombooket til tidligst mulige alternative flyvninger, og passasjerer ankom New York med minimal forsinkelse.

På bakgrunn av det ovennevnte kan ikke klagers krav om kompensasjon imøtekommes.

Nemnda bemerker

Klagers flyvning DY7001 fra Oslo til New York den 6. september 2019 ble kansellert. Klager ble omrutet med nye flyvninger via Amsterdam, noe som medførte at han reiste rundt åtte timer tidligere fra Oslo og ankom New York fire timer tidligere enn opprinnelig planlagt.

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 av DY7001 den 6. september 2019 var en skjult fabrikkasjonsfeil 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 fabrikkasjonsfeil 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 10. september 2019, flere dager etter klagers flyvning, uten at dette er nærmere redegjort for fra flyselskapets side. 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.

Etter forordningens artikkel 7 nummer 2 bokstav c kan erstatningen reduseres med 50 % ettersom klager ankom endelig bestemmelsessted før opprinnelig planlagt ankomsttid. Klager har etter dette rett på 300 euro per person i standarderstatning.

Vedtak

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

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)