

# Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

## Sammendrag

Krav om standarderstatning og erstatning for tapt hotellovernatting som følge av kansellering. Rolls Royce-fabrikasjonsfeil.

### Dato

20.10.2020

### Saksnummer

2020-00050

### Tjenesteytere

Norwegian Air Shuttle

### Klager har i det vesentlige anført

Klager og en medpassasjer skulle reise med DY7001 fra Oslo til New York den 8. september 2019. De skulle dra fra Oslo kl. 19.30 og ankomme New York kl. 21.30 den 8. september. Kvelden før fikk de beskjed om at flyvningen var kansellert. Klager ble omrutet neste dag med SK4603 fra Oslo til Dublin og deretter D81763 fra Dublin til New York. De ankom New York kl. 20.30 den 9. september 2019 - 23 timer forsinket.

Klager krever standarderstatning på 600 euro for to personer, totalt 1200 euro, i henhold til EU-forordning 261/2004, i tillegg til refusjon av tapt hotellnatt i New York på 2569 kroner.

### Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Flyvningen 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 luftfartsselskapet fritatt for plikten til å betale erstatning. Etter artikkel 5 (3) i

EU-forordning 261/2004 er flyselskapet i slike tilfeller ikke 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.»

Det er normalt å planlegge flere ruter med bruk av samme flymaskin og besetning. Det er i tillegg lagt opp til at det skal være 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 for 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 støttes opp om av en tysk domstol i saken 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 tiltak selskapet gjorde for å opprettholde punktligheten på rammede flyvninger, informasjon fra Vice President Fleet Strategy og wetlease-oversikt.

Videre mener Norwegian at selskapet har iverksatt alle tiltak som med rimelighet kunne iverksettes for å minimere driftsforstyrrelsene.

I henhold til Montrealkonvensjonens artikkel 19 og luftfartsloven §10-20 er fraktføreren ansvarlig for tap som følge av forsinkelse ved lufttransport av passasjerer, reisegods og gods, med mindre han godtgjør at han selv og hans folk har tatt alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves for å unngå tapet, eller at dette ikke har vært mulig for dem.

På bakgrunn av dette og den ovennevnte redegjørelsen av kanselleringen, kan ikke Norwegian imøtekomme kravet om refusjon av hotellutgiftene.

### **Nemnda bemerker**

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 8. september 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.

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.

Klager har i tillegg fremsatt krav om erstatning for tapt hotellnatt i New York på 2 569 kroner. Dette er utgifter som ikke er dekningsmessige etter EU-forordningen. Etter luftfartsloven § 10-20 er fraktfører ansvarlig for tap som følge av forsinkelse ved lufttransport av passasjerer, med mindre det godtgjøres at fraktføreren har tatt alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves for å unngå tapet, eller at det ikke har vært mulig. Nemnda kan som nevnt ikke se at Norwegian har godtgjort at alle forholdsregler som med rimelighet kan kreves for å unngå tapet, er tatt i dette tilfellet. Det foreligger dermed ansvar etter luftfartsloven § 10-20.

Etter forordningens artikkel 12 kan standarderstatning trekkes fra erstatning på annet grunnlag. Etter fast praksis i Transportklagenemnda gjøres det et slikt fratrekk. Det er kun den overskytende del av erstatningen som kommer til utbetaling. Er erstatningen mindre enn standarderstatningen, utbetales kun standarderstatningen. Da hotellutgiftene i dette tilfellet er mindre enn standarderstatningsbeløpet, kommer kun standarderstatningen til utbetaling.

## **Vedtak**

Transportklagenemnda - fly anbefaler at Norwegian utbetaler 1200 euro i standarderstatning 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)