

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standardkompensasjon ved kansellering. Boeing 737 MAX.

Dato

25.09.2019

Saksnummer

2019-01497

Tjenesteytere

Norwegian Air Shuttle

Klager har i det vesentlige anført

Klager skulle reise med Norwegians flyvning DY340 fra Oslo lufthavn (OSL) til Bodø (BOO) 16. mars 2018 kl. 08.30. Flyvningen ble kansellert, og klager mistet sin planlagte videreforbindelse med WF808 til Leknes (LKN) samme dag. På bakgrunn av kanselleringen har klager fremsatt krav om standardkompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004 på 600 euro.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegians flyvning DY340 fra Oslo til Bodø 16. mars 2018 ble kansellert. Årsaken til kanselleringen var at maskinen som skulle operere klagers flyvning ble satt inn på en annen rute. På tidspunktet for kanselleringen kunne ingen av Norwegians fly av typen 737-8 MAX benyttes på ruter i Europa. Selskapets tilgjengelige flymaskiner måtte derfor omdisponeres slik at selskapet hadde mulighet til å frakte så mange av sine passasjerer som mulig og for å unngå store forsinkelser og kanselleringen.

Passasjerene ble booket om til DY340 fra Oslo til Bodø neste dag, 17. mars.

Den 10. mars 2019 var et fly av denne typen involvert i en flyulykke med Ethiopian Airways. Samme flytype var også involvert i en ulykke 29. oktober 2018 i Indonesia. Som et forebyggende tiltak publiserte European Aviation Authorities (EASA) et såkalt "airworthiness directive" som ble effektivt 12. mars 2019 kl. 19.00 (UTC). Direktivet suspenderte all operasjonell drift av Boeings fly av typen 737-8 MAX og 737-9 MAX i Europa. I tillegg har EASA publisert et sikkerhetsdirektiv effektivt på samme tidspunkt, hvor det beskrives at all kommersiell drift via lufthavn i en tredjestat stanses, både i og utenfor EU for de nevnte flytypene.

Den 12. mars 2019 innførte Norwegian midlertidig stans i all trafikk med Boeing 737 MAX etter anbefaling fra europeiske luftfartsmyndigheter. Da de relevante luftfartsmyndighetene besluttet en midlertidig suspensjon av operasjoner med Boeing

737 MAX, ville ikke Norwegian operere ruter med denne flytypen inntil videre. Norwegian har og har hatt tett dialog med luftfartsmyndighetene og Boeing, og følger deres instruksjoner og anbefalinger. Som tiltak for å unngå kanselleringer har selskapet lagt om programmet slik at de berørte avgangene blir operert av andre flytyper. Norwegian har tilbudt omruting til berørte passasjerer, og har slått sammen avganger for å unngå ulemper for passasjerene.

Norwegian har ingen kontroll over tillatelser eller restriksjoner i luftrommet, og kan ikke være ansvarlig når det bestemmes at en flytype ikke kan operere i bestemte luftrom. En rekke tiltak, som de ovennevnte, er iverksatt for å unngå kanselleringer og forsinkelser. At enkelte avganger må kanselleres er en naturlig følge av at selskapet har færre flymaskiner som skal operere det samme ruteprogrammet. Dette var tilfellet for DY340 den 16. mars 2019, hvor årsaken til kanselleringen var en direkte konsekvens av tiltakene som ble iverksatt ved midlertidig stans av all trafikk med flytypen.

Norwegian har anført at de ovennevnte forhold utgjør en slik ekstraordinær omstendighet som fritar flyselskapene for sitt erstatningsansvar etter EU-forordning 261/2004, og at forsinkelsen ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak ble truffet. Selskapet har på dette grunnlag avvist klagers krav om standardkompensasjon.

Nemnda bemerker

Norwegians flyvning DY340 fra Oslo til Bodø 16. mars 2018 ble kansellert.

Kansellering gir rett til standarderstatning med mindre flyselskapet godtgjør at forsinkelsen 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 kanselleringen skyldtes omdisponering av Norwegians tilgjengelige flymaskiner i kjølvannet av at fly av typen Boeing 737 MAX ble suspendert av europeiske luftfartsmyndigheter med virkning fra og med 12. mars 2019. Flyene ble suspendert som følge av to fatale flyulykker i oktober 2018 og mars 2019, og er ved tidspunktet for denne avgjørelsen, 28. juni 2019, fremdeles ikke satt tilbake i drift.

Fortalen til EU-forordning 261/2004 punkt 14 lyder som følger:

"På samme måte som under Montrealkonvensjonen bør luftfartsselskaperes forpliktelser være begrenset eller bortfalle i tilfeller der en hendelse er forårsaket av ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet. Slike omstendigheter kan særlig inntreffe i tilfeller med [...] sikkerhetsrisiki, uforutsette mangler ved flysikkerheten og streiker som påvirker driften til det transporterende luftfartsselskap".

De færreste flyselskap har en rekke reservemaskiner tilgjengelig til enhver tid, og dette kan heller ikke forventes av selskapene, da en slik praksis vil gjøre det vanskelig

å drive flyselskap på lønnsomt vis. Dessuten må en hendelse som dette anses for å være av så vidtrekkende karakter at ikke en gang tilgjengelig reservekapasitet ville dekket behovet som oppstod etter suspensjonen. Nemnda mener at det foreligger klar årsakssammenheng mellom suspensjonen av Boeing 737 MAX-maskinene og kanselleringen av klagers flyvning. Nemnda er derfor av den oppfatning at suspensjonen av Boeing 737 MAX-flyene må utgjøre en ekstraordinær omstendighet i forordningens forstand.

Klager ble booket om til samme flyvning neste dag. Nemnda mener at forsinkelsen for passasjerene ikke kunne vært unngått til tross for at alle rimelige tiltak var truffet, og nemnda kan derfor ikke se at klager har krav på standarderstatning. Nemnda kan heller ikke se at klager har krav på erstatning på annet grunnlag.

Vedtak

Transportklagenemnda - fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

Helen Andenæs Sekulic (leder)

Maite de Geus-Cossard (Forbruker Europa)

Thomas Iversen (Forbrukerrådet)

Wenche Skeisvoll (SAS)

Gøran Jenssen (Widerøe)