

Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

Sammendrag

Krav om standarderstatning som følge av forsinkelse. Boeing 737 MAX.

Dato

24.08.2020

Saksnummer

2019-02547

Tjenesteytere

Norwegian Air Shuttle

Klager har i det vesentlige anført

Klager og tre andre skulle reise med D85537 fra Stavanger til Barcelona den 6. juni 2019. Opprinnelig avreise fra Stavanger var kl. 11.55 og ankomst i Barcelona kl. 14.55. Imidlertid mottok klager en e-post fra Norwegian 13 dager før avreise om at avreisetidspunktet var blitt endret fra kl. 11.55 den 6. juni 2019 til kl. 20.20 samme dag. Klager med reisefølge ankom Barcelona kl. 23.20 den 6. juni 2019 – åtte timer og 25 minutter senere enn opprinnelig ankomsttidspunkt.

Klager har forståelse for at problemstillingen rundt Max-maskinene får utilsiktede konsekvenser, men anfører at problematikken oppstod i mars 2019. Klager stiller spørsmål ved om det er grunnlag for å hevde force majeure 2 måneder etter at problematikken oppstod, eller om det bare er dårlig langtidsplanlegging fra Norwegian sin side. Klager stiller også spørsmål ved at avgangstiden ble endret for alle torsdagsflightene i sommer for denne ruten. Videre viser klager til at Norwegian kommer til å søke erstatning fra Boeing for utfordringene som Max har medført, og at det derfor vil være relevant for passasjerene å rette et tilsvarende krav mot Norwegian. Klager ber om at Transportklagenemnda vurderer det prinsipielle i hvor lenge Norwegian skal kunne påberope seg force majeure grunnet Max-problematikken.

Klager krever standarderstatning på EUR 400 for fire personer, totalt EUR 1 600, i henhold til EU-forordning 261/2004.

Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Flyvning D85537 hadde oppsatt avreisetid 6. juni 2019 kl. 11.55, men ble flyttet til senere samme dag kl. 20.20. Passasjerene ble informert om endringen den 24. mai 2019, 13 dager før avreise. Endringen av flytidspunktet var nødvendig, grunnet grounding av Boeing 737-MAX flymaskiner. Ulykken som inntraff i Etiopia involverte en flymaskin av denne typen, og European Aviation Safety Agency (EASA) utstedte

et luftdyktighetsdirektiv som suspenderte alle flyoperasjoner med Boeing 737-Max i Europa. Dette påvirket Norwegians flyplaner, og førte til endringer og omrokninger på alle flyvninger som var operert av Boeing 737-Max. Norwegian har seksten slike fly i flåten. Norwegian bruker sin kapasitet til maksimal utnyttelse for å minimere innvirkningen av Boeing 737-Max direktivet. Noen flymaskiner har måttet operere flere flyvninger enn originalt planlagt for å unngå kanselleringer, men Norwegian har ikke kunnet unngå visse forsinkelser.

Sikkerheten til Norwegians passasjerer og ansatte er hovedprioriteten, og Norwegian følger og gjennomfører alle sikkerhetsdirektiver utstedt av luftfartsmyndighetene når det kreves å gjøre det. I dette tilfellet, etter at EASA hadde utgitt luftdyktighetsdirektivet, fortsatte Norwegian å flytte passasjerer og planlegge i egen flåte for å få minst mulig innvirkning.

Wetlease kan være et alternativ under visse omstendigheter. En wetlease innebærer at flyselskapet leier ekstern kapasitet i forhold til fly og mannskap. Det er imidlertid en tidkrevende prosess å ordne en wetlease. Når man leier fly og mannskap, må flyselskapene søke etter ledig kapasitet i hele nærområdet. Dette betyr at det tar betydelig tid å plassere et fly med mannskap, som mulig bare er tilgjengelig for wetlease fra et sted langt fra hvor forsinkelsen ble pådratt. Hvis wetlease er ordnet, må det også omplasseres til korrekt flyplass, noe som innebærer at mannskapet allerede vil ha behov for sin obligatoriske hvile når flyet har kommet til riktig flyplass. Suspensjonen av Boeing 737 Max påvirket totalt 25 flyselskap, og av den grunn var det ikke mye tilgjengelig kapasitet for wetlease.

På grunn av det store antallet mulige ekstraordinære omstendigheter og de forskjellige virkninger og lengder av forstyrrelser, kan det ikke pålegges flyselskapet å gjøre alle mulige ordninger på forhånd, ved å planlegge med reservekapasitet, besetninger på destinasjoner, slik at flyselskapet vil kunne forhindre alle forsinkelser og kanselleringer. Dette ville føre til en urettferdig økonomisk byrde for flyselskapet, i tillegg til en høyere kostnad for passasjerene med høyere priser. Dette er påpekt i en dom i en tysk domstol, se X ZR 121/13.

Da endringen i reisetidspunktet ble forårsaket av midlertidig suspensjon for alle Boeing 737-8/9 Max-operasjoner, skal årsaken til forstyrrelsen betraktes som ekstraordinær og derfor utenfor Norwegians kontroll.

Basert på det ovenstående kan ikke Norwegian imøtekomme kravet.

Nemnda bemerker

Norwegians flyvning D85537 fra Stavanger til Barcelona den 6. juni 2019 ble forsinket med åtte timer og 25 minutter.

Forsinkelse som medfører at passasjerene kommer frem til det endelige bestemmelsesstedet mer enn tre timer etter det planlagte ankomsttidspunktet, gir rett til erstatning. Dette gjelder imidlertid ikke dersom flyselskapet godtgjør at forsinkelsen skyldes ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet. Det vises til EU-forordning 261/2004 artikkel 6 jf. artikkel 7 jf. artikkel 5 nummer 3 og EU-domstolens avgjørelser i *Sturgeon m.fl. mot Condor* (C-402/07) og *Nelson m.fl. mot Lufthansa* (C-581/10 og C-629/10).

I dette tilfellet skyldtes forsinkelsen suspenderingen av alle operasjoner med Boeing 737-Max i Europa som følge av en teknisk feil. Suspenderingen var i henhold til luftdyktighetsdirektivet utstedt av EASA.

EU-domstolen har i avgjørelsen i C-257/14 (*Van der Lans*) vist til at tekniske feil som hovedregel ikke utgjør en ekstraordinær omstendighet i forordningens forstand. Det kan imidlertid tenkes unntak fra dette utgangspunktet, for eksempel når det gjelder skjulte fabrikasjonsfeil.

Av den fremlagte dokumentasjonen fremgår det blant annet at EASA har valgt å suspendere alle fly av typen Boeing 737-Max som følge av to ulykker. Ulykkene er fremdeles under etterforskning. Nemnda mener at suspenderingen må anses som en ekstraordinær omstendighet i forordningens forstand.

Spørsmålet er videre om flyselskapet har iverksatt alle rimelige tiltak for å unngå forsinkelsen. Norwegian skriver at de i dette tilfellet valgte å omdisponere egen flyflåte for å unngå at klagers flyvning ble kansellert. Nemnda anser dette som et rimelig tiltak i dette tilfellet. Nemnda er derfor av den oppfatning at klager ikke har krav på standardkompensasjon etter EU-forordningen.

Vedtak

Transportklagenemnda – fly anbefaler ikke at klager gis medhold.

Nemndas representanter

Helen Andenæs Sekulic (leder)

Joachim Sponheim (SAS)

Kristoffer Sørli (Forbrukerrådet)

Maite de Geus-Cossard (Forbruker Europa)

Gøran Jenssen (Widerøe)