

# Vedtak i Transportklagenemnda - Fly

## Sammendrag

Krav om standardkompensasjon ved forsinkelse. Boeing 737 MAX.

### Dato

19.12.2019

### Saksnummer

2019-01795

### Tjenesteytere

Norwegian Air Shuttle

### Klager har i det vesentlige anført

Klager reiste med Norwegians flyvning DY382 fra Oslo lufthavn (OSL) til Tromsø (TOS) 22. april 2019. Flyvningen ble forsinket med tre timer og tolv minutter, og klager har på denne bakgrunn fremsatt krav om standardkompensasjon i henhold til EU-forordning 261/2004 på 250 euro.

### Tjenesteyterne har i det vesentlige anført

Norwegians flyvning DY382 fra Oslo til Tromsø 22. april 2019 ble forsinket med tre timer og tolv minutter. Årsaken til forsinkelsen var at maskinen som skulle operere flyvningen var av typen Boeing 737-8 MAX, som på dette tidspunktet ikke kunne brukes på ruter i Europa. Det ble satt inn et annet fly for å operere flyvningen, og forsinkelsen skyldtes tiden det tok å sette inn ny flymaskin på avgangen.

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 effektuert 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 effektuert 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 eller forsinkes er en naturlig følge av at selskapet har færre flymaskiner som skal operere det samme ruteprogrammet.

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 DY382 fra Oslo til Tromsø 22. april 2019 ble forsinket med tre timer og tolv 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).

Norwegian har påpekt at forsinkelsen 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 fremdeles ikke satt tilbake i drift.

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

"På samme måte som under Montrealkonvensjonen bør luftfartsselskapenes 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 [...] sikkerhetsrisiko, uforutsette mangler ved flysikkerheten og streiker som påvirker driften til det transporterende luftfartsselskap".

Nemnda har forståelse for at en slik hendelse er problematisk å håndtere for flyselskapene, og anses for å være av så vidtrekkende karakter at ikke en gang tilgjengelig

reservekapasitet ville dekket behovet som oppstod etter suspensjonen. Nemnda er derfor av den oppfatning at suspensjonen av Boeing 737 MAX-flyene må utgjøre en ekstraordinær omstendighet i forordningens forstand.

Hvor lenge flyselskapene kan bruke MAX-suspensjonen som en forklaring på forsinkelser, er mer usikkert. Det fremgår av dokumentasjonen at forsinkelsen denne datoen skyldtes mangel på fly. Nemnda mener, under en viss tvil, at forsinkelsen for passasjerene i dette tilfellet 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)
- Joachim Sponheim (SAS)
- Gøran Jenssen (Widerøe)