

Ákvörðun Samgöngustofu nr. 33/2014 vegna kvörtunar um seinkun á flugi WOW air WW303 þann 3. febrúar 2014

I. Erindi

Þann 5. febrúar 2014 barst Samgöngustofu kvörtun frá A og B. Kvartendur áttu bókað far með flugi WOW air (WOW), WW303 frá Keflavík til Kaupmannahafnar þann 3. febrúar 2014. Áætlaður brottfarartími var kl. 07:15 og áætlaður komutími var kl. 11:20. Ekki varð seinkun á brottför en sökum veðurs gat vélin ekki lent í Kastrup, Kaupmannahöfn. Var vélinni því flogið til Aarhus og farþegar fór þaðan með rútu til Kastrup. Raunverulegur komutími farþega til Kastrup var kl. 20:00.

Kvörtunin fylgdu tölvupóstsamskipti kvartanda við WOW.

Kvartendur fara fram á skaðabætur vegna seinkunarinnar samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 1048/2012.

II. Málavextir og bréfaskipti

Samgöngustofa sendi kvörtunina til WOW til umsagnar þann 7. febrúar 2014. Ekkert svar barst og ítrekaði Samgöngustofa beiðni um umsögn þann 3. mars 2014. Í júní 2014 fór málið í lokavinnslu á grundvelli fyrirliggjandi gagna. Samgöngustofa leitaði upplýsinga frá Kastrup flugvelli um hvort flugvöllurinn hefði verið lokaður fyrir flugumferð á þeim tíma sem um ræðir. Þær upplýsingar bárust frá Kastrup að völlumurinn hefði ekki verið lokaður fyrir almenna flugumferð. Samgöngustofa sendi þá WOW aftur tölvupóst þar sem sérstaklega var beðið um upplýsingar varðandi það hvers vegna vélinni var snúið til Aarhus. Þann 1. ágúst sl. barst svar frá WOW þar sem fram kemur að ástæðan fyrir því að vélinni varð ekki lent hafi verið vegna veðurskilyrða en skýjahæð og skyggni hafi verið undir lágmarkum. Tekið er fram að veðurlágmark fyrir WOW eru hærra en margra annarra flugrekenda. Flugvöllurinn hafi því ekki verið lokaður, en sum flugfélög, þar á meðal WOW hafi ekki getað lent vegna veðurs í Kaupmannahöfn. Vísað er í texta á heimasíðu Samgöngustofu þar sem svohljóðandi skýringu er að finna á því hvenær flugrekendum beri skylda til að greiða skaðabætur;

*Ábyrgð flytjanda getur fallið niður að hluta eða öllu leyti skapist óviðráðanlegar aðstæður sem ekki er mögulegt að afstýra, jafnvel þótt gerðar hafi verið allar nauðsynlegar ráðstafanir. Dæmi um slíkar aðstæður eru: **Veðurskilyrði sem samræmast ekki kröfum sem gerðar eru til viðkomandi flugs.***

III. Forsendur og niðurstaða Samgöngustofu

Neytendur flugþjónustu eða aðrir sem hagsmuna hafa að gæta sem telja að flugrekandi, flytjandi, ferðaskrifstofa eða umboðsmaður framangreindra aðila hafi brotið gegn skyldum sínum samkvæmt lögum um loftferðir nr. 60/1998 eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra geta beint kvörtun til Samgöngustofu, sbr. 1. mgr. 126. gr. c. loftferðarlaga. Stofnunin tekur málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og stjórnslulaga og sker úr ágreiningi með ákvörðun, sbr. 3. mgr. 126. gr. c og 140. gr. loftferðalaga, ef hann verður ekki jafnaður með öðrum hætti. Sú ákvörðun er bindandi.

Um réttindi flugfarþega er fjallað í reglugerð EB nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður, sem var innleidd hér á landi með reglugerð nr. 1048/2012. Samkvæmt 3. gr. reglugerðar nr. 1048/2012 er Samgöngustofa sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar samanber 16. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Um seinkun á flugi og þá aðstoð sem flugrekandi skal veita í slíkum tilvikum er fjallað um í 6. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Þar kemur hins vegar ekki fram með skýrum hætti að flugrekandi skuli greiða bætur skv. 7. gr. reglugerðarinnar vegna tafa eða seinkunar eins og átt getur við þegar flugi er aflýst sbr. 5. gr. reglugerðarinnar. Með dómi Evrópudómstólsins frá 19. nóvember 2009, í sameinuðum málum C-402/07 og C-432/07, komst dómstóllinn að þeirri niðurstöðu að túlka bæri reglugerð EB nr. 261/2004 með þeim hætti að farþegar sem verða fyrir seinkun á flugi sínu sbr. 6 gr. reglugerðarinnar, eigi að fá sömu meðferð og farþegar flugs sem er aflýst sbr. 5. gr. Af þessu leiðir að allir farþegar sem verða fyrir þriggja tíma seinkun á flugi sínu eða meira, og koma á ákvörðunarstað þremur tímum síðar eða meira en upprunalega áætlun flugrekendans kvað á um, eiga rétt á bótum skv. 7. gr., nema flugrekandi geti sýnt fram á að töfin hafi verið vegna óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir sbr. 3. mgr. 5 gr. reglugerðarinnar. Þetta dómafordæmi var staðfest með dómi Evrópudómstólsins í máli C-11/11 og hefur nú einnig verið lögfest með 6. gr. reglugerðar nr. 1048/2012.

Kvartendur áttu bókað far með flugi WW303 frá Keflavík. Brottför flugsins seinkaði ekki en sökum veðuraðstæðna seinkaði komu farþega á lokaákvörðunarstað um 8 klst og 40 mínútur.

Ákvæði 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 mælir fyrir um að flugrekanda beri ekki skylda til að greiða skaðabætur í samræmi við 7. gr. ef hann getur fært sönnur á að flugi hafi verið aflýst af völdum óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir. Af framangreindum dómafordæmum Evrópudómstólsins og 6. gr. reglugerðar nr. 1048/2012 leiðir að regla 3. mgr. 5. gr. á einnig við þegar um er að ræða seinkun um 3 klukkustundir eða meira. Við túlkun á

óviðráðanlegum aðstæðum samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 ber að líta til aðfararorða reglugerðarinnar þar sem fram kemur að óviðráðanlegar aðstæður geti t.a.m. skapast af völdum veðurskilyrða sem samræmast ekki kröfum sem gerðar eru til viðkomandi flugs.

WOW hefur í máli þessu vísað til þess að ástæða þess að flugvélin gat ekki lent í Kaupmannahöfn hafi verið að skýjahæð og skyggni hafi verið undir þeim lágmarkum sem gilda fyrir WOW. Í tilvikum sem þessum ræður blindflugsbúnaður flugvallar og flugvélar auk þjálfunar flugmanna því hvort takmarkað skyggni hamli landingu eður ei. Saman eru þessi atriði greind eftir svokallaðri CAT flokkun, sem kveður annars vegar á um hvort loftfar hafi yfir tilskildum blindlendingarbúnaði að ráða og hins vegar hvort flugmaður hafi hlotið viðeigandi þjálfun. Flokkunin er stigskipt og er CAT I flokkurinn lægsti flokkurinn en CAT IIIC sá hæsti. Til skýringar má nefna að loftför sem uppfylla skilyrði CAT I flokksins hafa einungis heimild til nákvæmnisblindaðflugs- og landingar þegar flugbrautarskyggni er 75 metrar eða meira sbr. orðskýringu fyrir nákvæmnisaðflug og landingu í 3. gr. reglugerðar nr. 694/2010 um almannaflug flugvéla. Því hærrí CAT heimild sem loftfar hefur, því minna skyggni er loftfarinu unnt að lenda í. Á flugvöllum þar sem þoka er algeng er vaninn almennt sá að loftför og flugvellir uppfylli skilyrði CAT III flokksins.

Í ákvörðun Flugmálastjórnar nr. 48/2012, sem staðfest var með úrskurði innanríkisráðuneytisins í máli IRR 12100146 var flugrekandi gerður bótaábyrgur vegna seinkunar sem átti sér þá orsök að flug hans var ekki búíð CAT III búnaði. Í ákvörðuninni segir m.a. að félagið hafi ekki gert allar nauðsynlegar ráðstafanir til að afstýra töfinni, enda hefði verið unnt að tryggja það að umrædd flugvél og flugmenn hennar uppfylltu skilyrði CAT III.

Til þess að flugrekandi geti öðlast blindflugsréttindi samkvæmt flokki CAT II eða III þarf hann að uppfylla reglugerðar ESB nr. 965/2012 um tækniröfur og stjórnáslureglur í tengslum við starfrækslu loftfara sbr. reglugerð nr. 237/2014. Evrópska flugöryggisstofnunin (EASA) hefur gefið út leiðbeiningarefni¹ varðandi veitingu blindflugsréttinda samkvæmt reglugerð ESB nr. 965/2012. Þar kemur fram að svo að flugrekandi megi öðlast aukin blindflugsréttindi skuli hann sýna fram á að minnsta kosti 6 mánaða flugrekstrarreynslu með lægra stiginu. Þannig þarf flugrekandi sem sækir um CAT II að sýna fram á 6 mánaða reynslu af rekstri með CAT I og umsækjandi um CAT III þarf að sýna fram á 6 mánaða reynslu af flugrekstri með CAT II.

Þegar atvik þessa máls áttu sér stað voru ekki liðnir 6 mánuðir síðan WOW fékk flugrekstrarleyfi. Uppfyllti WOW þannig ekki þær kröfur sem settar eru fram í leiðbeiningarefni EASA um reglugerð ESB nr. 965/2012. Er því ljóst að félaginu var ekki unnt að tryggja að viðkomandi blindflugsskilyrði væru uppfyllt. Í ljósi þess lítur Samgöngustofa svo á að um hafi verið að ræða óviðráðanlegar aðstæður samkvæmt 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

¹ Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) to Part-SPA, sjá lið AMC4 SPA.LVO.105 LVO approval.

Ákvörðunarorð

Kröfu kvartanda um skaðabætur úr hendi WOW air skv. 7.gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 1048/2012, er hafnað.

Ákvörðun þessi er kæranleg til innanríkisráðuneytis skv. 3. mgr. 126. gr. c loftferðalaga nr. 60/1998 og 18. gr. laga nr. 119/2012 um Samgöngustofu, stjórnslustofnun samgöngumála. Kæra skal berast ráðuneytinu innan þriggja mánaða frá því að viðkomandi var tilkynnt um ákvörðun þessa.

Reykjavík 22. október 2014

Ómar Sveinsson

Magnús Dige Baldursson