



Ár 2022, þann 26. september, er í innviðaráðuneytinu kveðinn upp svohljóðandi

ú r s k u r ð u r

í máli nr. IRN22040105

Kæra [REDACTED]

á ákvörðun

Samgöngustofu

I. Kröfur, kærufrestir og kærueimild

Þann 22. apríl 2022 barst ráðuneytinu stjórnsýslukæra [REDACTED] (hér eftir kærandi), vegna ákvörðunar Samgöngustofu, dags. 8. febrúar 2022, þess efnis að hafna kröfu kæranda um staðlaðar skaðabætur og endurgreiðslu fæðiskostnaðar úr hendi Wizz air samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð 1048/2012. Kærandi krefst þess aðallega að úrskurðað sé sér í vil. Til vara krefst kærandi að ákvörðunin sé felld úr gildi og heimvísað. Til þrautavara krefst kærandi þess að lögspurningu sé beint til viðeigandi dómstóls ef það væru ónægar réttarheimildir til þess að úrskurða í málinu.

Kærueimild er í 3. mgr. 126. gr. c þágildandi loftferðalaga nr. 60/1998 og 18. gr. laga nr. 119/2012 um Samgöngustofu, stjórnsýslustofnun samgöngumála. Kæran barst innan þriggja mánaða kærufrests, sbr. 1. mgr. 27. gr. stjórnsýslulaga.

II. Málsvik og málsmeðferð ráðuneytisins

Þann 27. september 2021 barst Samgöngustofu kvörtun frá [REDACTED] (kærandi). Kærandi átti bókað flug með Wizz Air nr. W65054 þann 7. febrúar 2020 frá Keflavík til Kraká. Áætlaður brottfarartími var 19:05 en raunverulegur brottfarartími var 01:15 þann 9. febrúar. Fluginu seinkaðist þar með um 30 klst.



Kærandi fór fram á staðlaðar skaðabætur og endurgreiðslu fæðiskostnaðar á grundvelli reglugerðar EB nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem er neitað um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður, sbr. reglugerð nr. 1048/2012 um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum í flugi sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst, seinkað eða flýtt vegna tapaðs farangurs eða tjóns á honum.

Kvörtunin var send flugrekanda til umsagnar þann 27. september 2021. Í svari flugrekanda sem barst Samgöngustofu þann 10. janúar 2022 kom fram að fluginu hafi seinkað vegna þess að flugbraut á Keflavíkurflugvelli hafi verið lokað vegna flugatviks.

Samgöngustofa sendi kæranda svar flugrekandans til umsagnar þann 10. janúar 2022. Kærandi svaraði Samgöngustofu samdægurs.

Með ákvörðun Samgöngustofu nr. 15/2022 frá 8. febrúar 2022 hafnaði stofnunin kröfu kæranda um staðlaðar skaðabætur og endurgreiðslu fæðiskostnaðar úr hendi Wizz Air samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð 1048/2012.

Ákvörðun Samgöngustofu var kærð til ráðuneytisins þann 22. apríl 2022.

Umsögn samgöngustofu barst ráðuneytinu þann 30. maí 2022.

Frekari athugasemdir bárust frá kæranda þann 22. júní 2022.

III. Rök og málsástæður kæranda

Kærandi byggir á því að eiga rétt á stöðluðum skaðabótum á grundvelli 7. gr. reglugerð EB nr. 261/2004 og bótum vegna þess að skort hafi á aðstoð skv. 6. gr. reglugerðarinnar, sbr. 9. gr. reglugerðarinnar. Kærandi byggir á því að þrátt fyrir að framkvæmd flugs hafi ekki verið möguleg vegna óviðráðanlegra aðstæðna á milli 16:30 og 20:07 þá hafi flugrekandinn ekki gert grein fyrir af hvaða sökum flugið tafðist á milli 20:07 þann 7. febrúar og 01:20 þann 9. febrúar 2020. Þá hafi mörg önnur flug af hálfu annarra flugrekanda verið framkvæmd.

Kærandi telur að ástæðurnar fyrir því að Wizz Air hafi ekki getað framkvæmt flugið á tilskildum tíma hafi allt með tilhögun flugrekstrar þeirra að gera heldur en nokkuð annað.



Vöntun hafi verið á flugvélum til þess að fljúga önnur áætlunarflug á leiðakerfi þeirra. Það hefði verið hægt að komast hjá jafn langri töf og raun ber vitni ef Wizz air hefði staðið hugur til að gæta þess að nægar varavélar væru til staðar.

Kærandi telur að ekki sé hægt að halda því fram að þrátt fyrir að einhver töf hafi verið óviðráðanleg þá sé flugrekandum heimilt að seinka fluginu til frambúðar. Um leið og hinum óviðráðanlegu aðstæðum ljúki þá sé hægt að bregðast við og aðstæðurnar verði þ.a.l. viðráðanlegar.

Þá hafi kærandi ekki fengið nægilega mikinn fæðiskostnað. Þá sé ekki tekið fram í reglugerðinni hvaða máltíðir og hressingar séu í samræmi við lengd tafarinnar. Kærandi telur aðra löggjöf snúa að því atriði og nefnir í því sambandi pólska vinnumálalöggjöf um dagpeninga þar sem er að sögn hans kveðið á um fjárhæð sem nemur 56 evrum. Miðað við tímasetningu upphafs tafarinnar, þ.e. 19:50 ætti að draga þá ályktun að fyrsta máltíðin sem flugrekandi ætti að sjá kæranda fyrir væri kvöldmatur. Fyrst morgunmatur var gjaldfrjáls á hóteinu sem flugrekandi sá kæranda fyrir þyrfti Wizz air ekki að greiða fyrir hann. Þá telur kærandi að flugrekandinn ætti að greiða fyrir hádegisverð og kvöldmat þann 8. febrúar. Að framangreindu virtu telur kærandi að flugrekandinn ætti að greiða kæranda 50,4 evrur að frádregnum 18 evrum vegna gjafabréfs sem flugrekandinn lét kæranda í té.

Kærandi byggir á því að tafir hafi orðið á málsmeðferð Samgöngustofu sem brotið hafi í bága við 9. og 11. gr. stjórnsýslulaga. Þá hafi Samgöngustofa dregið að taka ákvörðun í málinu og það sé ekkert sem réttlæti það. Kærandi byggir á því að Wizz Air hafi ekki svarað fyrirspurnum tímanlega. Þá hafi Samgöngustofa tekið við gögnum þrátt fyrir að kvörtun kæranda hafi verið send Wizz Air til umsagnar 27. september 2021 og félagið hafi ekki svarað fyrr en 10. janúar 2022. Þá hafi félaginu verið gefinn tveggja vikna frestur til að svara og kæranda hafi ekki verið gerð grein fyrir því að félagið svaraði ekki innan tímamarkanna. Kærandi byggir á því að það kæmi e.t.v. til greina að gefa borgara jafn rúma fresti en slíkt ætti ekki að koma til greina þegar einkafyrirtæki eigi hlut að máli.



Kærandi telur röksemdir Samgöngustofu sem snúa að skilgreiningu á óviðráðanlegum aðstæðum, í skilningi reglugerðarinnar, vera varhugaverðar. Þá hafi Samgöngustofa látið niðurstöðu máls ECLI:EU:2009:716 sér í léttu rúmi liggja, þá einkum mgr. 40-69.

Kærandi byggir á því að Samgöngustofa hafi ekki sinnt rannsóknarskyldu sinni sem leitt hafi til ótilhlýðilegrar túlkunar á staðreyndum málsins og þar með hafi Samgöngustofa brotið gegn 10. gr. stjórnsýslulaga sem kærandi telur hafa leitt til gallaðra röksemda stofnunarinnar.

Kærandi byggir á því að höfnun Samgöngustofu á kröfu hans hafi verið fljótþæfnisleg sem stríði gegn 12. gr. stjórnsýslulaga. Þá telur kærandi að rökstuðningur Samgöngustofu hafi verið ófullnægjandi sem brjóti í bága við 22. gr. stjórnsýslulaga. Þá telur kærandi að reglugerð nr. 1048/2012 heimili Samgöngustofu að setja kostnaðarviðmið sem endurspegli kostnað farþega. Þá telur kærandi ekki ljóst af hvaða sökum Samgöngustofa hafi ekki til hliðsjónar útreikninga kæranda byggða á pólskri löggjöf.

Kærandi byggir á því að fullyrðingar Samgöngustofu varðandi kröfu hans um uppihald séu rangar og leiðbeiningarskyldu hafi ekki verið sinnt sem skyldi. Það hafi leitt af sér misskilning sem leiddi til þess að kröfu kæranda hafi verið hafnað. Kærandi telur að með því hafi Samgöngustofa brotið gegn 7., 10. og 11. gr. stjórnsýslulaga.

Þá telur kærandi að Samgöngustofa ekki uppfyllt þær skyldur sem lagðar séu á stofnunina í a-lið 7. mgr. 8. gr. laga nr. 119/2012 sem eru að stuðla að vernd neytenda í viðskiptum þeirra við flugrekendur og aðra leyfisskylda aðila, svo og aðila sem selja flugferðir til og frá Íslandi með erlendum flugrekendum. Þá leggur kærandi áherslu á aðstöðumun milli neytenda og stórfyrirtækja.

Þá útfærir kærandi nánar rök sín í stjórnsýslukærinni en ekki er tilefni til að rekja þau frekar.

Kærandi snertir frekar á ágreiningsefninu sem snýr að óviðráðanlegum aðstæðum í frekari athugasemdum sínum sem bárust ráðuneytinu þann 22. júní 2022. Í þeim leggur kærandi m.a. áherslu á að flugrekandi hafi ekki brugðist við tímanlega þegar hinum óviðráðanlegu aðstæðum var lokið. Kærandi telur að Wizz Air hefði hlutlægt séð getað brugðist við hefði félagið haft áhöfn og flugvél til reiðu. Þá hefði félagið getað leigt vél til þess að ljúka fluginu. Þá hefði félagið getað aflýst fluginu eða seinkað fluginu eftir hentisemi og greitt viðeigandi skaðabætur.



IV. Ákvörðun og umsögn Samgöngustofu

Í ákvörðun Samgöngustofu kemur fram að 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. loftferðalaga. Stofnunin taki málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og stjórnisýslulaga nr. 37/1993 og skeri úr ágreiningi með ákvörðun, sbr. 3. mgr. 126. gr. c og 140. gr. loftferðalaga, ef hann verður ekki jafnaður með öðrum hætti. Sú ákvörðun sé bindandi.

Um réttindi flugfarþega sé 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 sé 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 skuli veita í slíkum tilvikum er fjallað um í 6. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Þar komi 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 seinna eða meira en upprunalega áætlun flugrekandans kvað á um, eigi 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 hafi verið staðfest með dómi Evrópudómstólsins í máli C-11/11 og hefur nú einnig verið lögfest með 6. gr. reglugerðar nr. 1048/2012.



Lofthæðalögum nr. 60/1998 og reglugerð EB nr. 261/2004 sé ætlað að tryggja ríka vernd fyrir farþega sem neytendur flugþjónustu. Meginreglan samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 er réttur farþega til skaðabóta skv. 7. gr. reglugerðarinnar sé um að ræða aflýsingu eða mikla seinkun á brottfarartíma flugs og ber að skýra undantekningarreglu 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar þröngt, sbr. dóm Evrópudómstólsins frá 22. desember 2008, í máli C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia og almennar meginreglur um túlkun lagaákvæða.

Fyrir liggir að kærandi átti bókað far með flugi Wizz Air nr. W65054 frá Keflavík til Kraká þann 7. febrúar 2020 og að fluginu seinkaði um 30 klst. Þar sem að flugvélin frá Kraká sem átti að framkvæma flug kæranda hafi ekki getað lent í Keflavík þann 7. febrúar.

Álitaefni þessa máls sé, að mati Samgöngustofu, hvort að seinkun á flugi kvartanda megi rekja til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Samgöngustofa hafi fengið það staðfest af Isavia að önnur flugbraut Keflavíkurflugvallar var lokað í tæpan sólarhring frá u.þ.b. kl. 16:00 þann 7. febrúar. Einungis hafi því verið um eina flugbraut að velja til að lenda á. Sérfræðingur flugrekstrardeildar Samgöngustofu hafi metið veðuraðstæður á flugbrautinni sem var opin og komist að þeirri niðurstöðu að mikill hliðarvindur og brautaraðstæður hafi hindrað flug.

Að jafnaði falli slæmar veðuraðstæður undir óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar sbr. einnig 14. inngangslíð reglugerðarinnar. Flugrekandinn hafi lagt fram gögn sem sýna fram á erfiðar veðuraðstæður á áætluðum komutíma vélarinnar, sem átti að framkvæma flug kvartanda. Að mati Samgöngustofu hafi flugrekandinn því nægjanlega sýnt fram á að veðuraðstæður voru slæmar á Keflavíkurflugvelli á áætluðum landingartíma, sem hafi leitt til seinkunar á brottför flugs kvartanda.

Telur Samgöngustofa því að rekja megi seinkun á flugi kvartanda til óviðráðanlegra aðstæðna sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 1048/2012. Af þeim sökum séu skilyrði fyrir bótaskyldu skv. 7. gr. reglugerðarinnar því ekki uppfyllt. Beri því að hafna skaðabótakröfu kæranda.

Í kvörtun æranda sé því haldið fram að Wizz Air hafi ekki boðið honum nægt fæði á meðan töfinni stóð. Af því leiðir að kærandi geri kröfu um að félagið verði gert skylt að greiða þeim



EUR 64,8 vegna þessa. Flugrekandinn hefur samþykkt að endurgreiða kvartendum útlagðan fæðiskostnað gegn framlögðum kvittunum vegna fæðis. Kærendur hafi ekki lagt fram kvittanir fyrir fæðiskostnaði heldur byggja þeir kröfu sína á grundvelli dagpeninga samkvæmt pólskri vinnulöggjöf.

Samkvæmt 8. og 9. gr. reglugerðar nr. 1048/2012 sé Samgöngustofu heimilt að ákveða kostnaðarviðmið sem endurspeglar kostnað farþega m.a. fæðis í þeim tilvikum þegar flugrekandi uppfyllir ekki skyldu sína til að veita farþega þjónustu og aðstoð samkvæmt reglugerð nr. 1048/2012, sbr. reglugerð EB nr. 261/2004. Í ljósi þess að Wizz Air hefur boðið kvartendum að leggja fram kvittanir fyrir fæðiskostnaði og að flugrekandinn bauð kvartendum fæði á meðan kvartendur biðu eftir flugi þeirra. Er það mat SGS að hafna beri kröfu kvartenda vegna fæðiskostnaðar.

Í umsögn Samgöngustofa ályktar stofnunin að seinkun flugs kæranda hafi orsakast af samverkandi þáttum veðurs og slyss á flugbraut á Keflavíkurflugvelli daginn sem flugið átti að vera framkvæmt. Þessir samverkandi þættir hafi orðið þess valdandi að vél sú er átti að framkvæma flug kæranda hafi ekki getað lent á Keflavíkurflugvelli. Því hafi verið nauðsynlegt að snúa vélinni við þar sem ekki hafi verið fyrirséð hvenær unnt væri að lenda í Keflavík. Ljóst sé því að á þeim tíma sem aðstæður á Keflavíkurflugvelli urðu aftur með þeim hætti að mögulegt væri að framkvæma flugið þá hafi sú vél sem átti að framkvæma flug kæranda ekki verið á landinu.

Þá hafi framkvæmd Samgöngustofu og ráðuneytisins, sem og dómstóla, verið sú að seinkun geti verið réttmæt og ekki bótaskyld á grundvelli keðjuverkandi áhrifa þar sem fyrri flugi sem framkvæma átti seinkar sökum óviðráðanlegra aðstæðna. Þessu til stuðnings vísar Samgöngustofa til dóms Landsréttar í máli nr. 280/2018. Enginn fastur mælikvarði sé til staðar heldur sé slíkt matskennt í hverju tilfelli fyrir sig hversu mikil áhrif keðjuverkunarinnar eru og á því hversu lengi hinar óviðráðanlegu ástæður eiga við.

Í þessu tilfelli hafi þurft að snúa vél Wizz air við þar sem hún gat ekki lent á Íslandi. Leiðarkerfi Wizz hafi þar með riðlast þann daginn og ekki hafi verið unnt að gera raunhæfar áætlanir til viðbragðs fyrr en ljóst var að unnt væri að fljúga að nýju. Að mati Samgöngustofu verði að ljá



flugrekandanum svigrúm frá því að óviðráðanlegum aðstæðum lýkur til að bregðast við. Þá hafi í úrskurðum ráðuneytisins verið slegið föstu að nýr bótagrundvöllur myndist ekki um leið og veðuraðstæður breytast, sbr. úrskurð í máli SRN18100105.

Með vísan til framangreinds hafi það verið mat Samgöngustofu að téð seinkun hafi verið sökum óviðráðanlegra aðstæðna og keðjuverkandi áhrifa vegna fyrra flugs sem gat ekki lent téðan dag. Vísun kæranda til annarra flugrekenda sem framkvæmdu flug sín fyrir sökum þess að hafa t.d. lent í Edinborg þegar ekki hafi verið unnt að lenda á Keflavíkflugvelli hafi takmarkaða þýðingu enda verði ekki, að mati Samgöngustofu, lagt á flugrekanda að lenda á öðrum velli í von um að aðstæðum sloti þótt flugrekanda sé það vissulega frjálst. Hugsanlegt hefði verið að hinar óviðráðanlegu aðstæður hefðu í lengst og flugrekandinn hefði þá borið ábyrgð á farþegum á þeim flugvelli.

Allt að einu þyki Samgöngustofu ljóst að ekki verði lagt á flugrekanda í þessu tilviki að bíða í lofti eða á öðrum flugvelli eftir að óviðráðanlegum aðstæðum ljúki. Frá þeim tíma sem óviðráðanlegum aðstæðum lýkur beri flugrekanda að grípa til allra þeirra aðgerða sem unnt er til að framkvæma flugið, að teknu tilliti til keðjuverkandi áhrifa og þess að ekki verði gerðar kröfur til þess að fyrirtækið grípi til aðgerða, sem Samgöngustofa telur, óframkvæmanlegar í samhengi við rekstur flugrekandans. Í þessu sambandi vísar Samgöngustofa til dóms Evrópudómstólsins í máli C-74/19.

Samgöngustofa telur að kærandi byggi á því að hann eigi rétt á viðbótarkostnaði að álitum úr hendi samgöngustofu. Þar vísar hann aðallega til þess að þar sem flugrekandi hafi boðist til að endurgreiða kostnað gegn framlögðum kvittunum væri óumdeilt að kærandi ætti rétt til frekari greiðslna. Því hafi Samgöngustofa með ákvörðun sinni neitað að ákvarða fjárhæð endurgreiðslu sem raunar hafi verið það ágreiningsefni sem eftir stóð. Jafnframt hafi kærandi borið því við að tilboð um endurgreiðslu gegn framlögðum kvittunum hafi verið lagt fram við Samgöngustofu en ekki kvartanda milliliðalaust.

Í fyrsta lagi telur Samgöngustofa vert að geta þess að samkvæmt 2. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 1048/2012 um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum í flugi sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst, seinkað eða flýtt eða vegna tapaðs farangurs eða tjóns á honum ber



Samgöngustofu að leita leiða til að jafna ágreining aðila. Því sé ekki óeðlilegt að tilboð vegna úrlausnar berist í gegnum Samgöngustofu við þær umleitanir.

Í öðru lagi telur Samgöngustofa að heimild hennar til að meta kostnað vegna endurgreiðslu kostnaðar sé bundin við að flugrekandi hafi ekki sinnt upplýsingaskyldu sinni, sbr. 3. mgr. 8. gr. áðurnefndrar reglugerðar. Samgöngustofu hafi þannig brostið heimild til að ákvarða rétt kæranda til endurgreiðslu fjárhæðar að álitum skv. 9. gr. sömu reglugerðar.

Þá hafi kvittanir verið lagðar fram hjá ráðuneytinu sem Samgöngustofa hafi ekki áður fengið til umsagnar og ekki fáist séð að þær hafi verið lagðar fram til flugrekanda til endurgreiðslu.

Þá eigi kærandi að hafa vísað til þess að ákvörðun Samgöngustofu feli í sér brot á jafnræðisreglu stjórnarsýslulaga og ýmsum öðrum ákvæðum stjórnarsýslulaga, laga um Samgöngustofu og annarra laga. Samgöngustofa hafni þeirri túlkun sem birtist í kærinni þar sem hún telji skýringar kæranda ekki eiga sér stoð í íslenskum stjórnarsýslurétti og framkvæmd laganna.

Samgöngustofa telur rétt að geta að hún fari með tiltekið sáttahlutverk eins og áður greinir og það sé eðlilegt og jafnframt víðtekin venja fyrir því að hún gangi eftir svörum frá flugrekendum, enda komi fram í 2. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar að Samgöngustofu beri þegar henni berist kvörtun að leita álits flugrekandans og ganga úr skugga um að þær upplýsingar séu veittar eigi við rök að styðjast. Þá beri Samgöngustofu jafnframt að leita leiða til að jafna ágreininginn. Samgöngustofa hafnar skýringum þess eðlis að rétt sé að beita lögjöfnun frá einkamálalögum og dæma flugfélögum útivistardóm í stjórnarsýslumáli. Samgöngustofa hafnar jafnframt því að stofnunin hafi á einhvern hátt brugðist rannsóknarskyldu sinni með því að kynna sér ekki dómafordæmi Evrópudómstólsins. Þvert á móti hafi Samgöngustofa kynnt sér framkvæmd dómstólsins sem og ráðuneytisins og innlendra dómstóla og miði að því að niðurstöður hennar séu í samræmi við gildandi rétt og fordæmi á réttarsviðinu.

Þá telur Samgöngustofa gögn þau sem send voru ásamt kæru mikil að umfangi og að mati Samgöngustofu úr samhengi við hagsmuni málsins. Þá sé meginþorri þeirra á pólsku og stofnunni hafi ekki verið unnt að leggja á þau efnislegt mat án verulegs tilkostnaðar fyrir stofnunina.



V. Niðurstaða ráðuneytisins

Krafa farþegans lýtur að því að hin kærða ákvörðun verði felld úr gildi og fallist verði á kröfur hans um greiðslu skaðabóta úr hendi Wizz Air.

Líkt og fram kemur í umsögn og ákvörðun Samgöngustofu fjallar 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. Var reglugerð þessi innleidd hér á landi með reglugerð nr. 1048/2012. Samkvæmt 2. gr. þeirrar reglugerðar er Samgöngustofa sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar sbr. 16. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Um aflýsingu flugs og þá aðstoð sem flugrekandi skal veita er fjallað í 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Samkvæmt 1. mgr. 5. gr. skal farþegum í slíkum tilvikum boðin aðstoð af hálfu flugrekandans í samræmi við 8. gr. og a-lið 1. mgr. 9. gr. og 2. mgr. 9. gr. reglugerðarinnar. Þá eiga farþegar rétt á skaðabótum frá flugrekanda í samræmi við 7. gr. hafi ekki verið tilkynnt um aflýsingu á þann hátt sem mælt er fyrir um í i) – iii) liðum c-liðar 1. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar. Gildir þetta nema flugrekandi geti sýnt fram á flugi hafi verið aflýst af völdum óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir, sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar.

Um seinkun á flugi og þá aðstoð sem flugrekandi skal veita er fjallað í 6. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Þar kemur hins vegar ekki fram að flugrekandi skuli greiða bætur samkvæmt 7. gr. reglugerðarinnar með sama hætti og þegar flugi er aflýst sbr. 5. gr. reglugerðarinnar. Með dómi Evrópuðómstólsins frá 19. nóvember 2009 í sameinuðum málum C-402/07 og C-432/07 komst dómstóllinn að þeirri niðurstöðu að túlka bæri reglugerðina þannig að farþegar sem verða fyrir seinkun á flugi samkvæmt 6. gr. eigi að fá sömu meðferð og farþegar flugs sem er aflýst sbr. 5. gr. Liggur þannig fyrir að verði farþegar fyrir þriggja tíma seinkun á flugi eða meira sem gerir það að verkum að þeir koma á ákvörðunarstað þremur tímum síðar eða meira en upprunaleg áætlun flugrekandans kvað á um geta þeir átt rétt á bótum samkvæmt 7. gr. Samkvæmt 3. mgr. 5. gr. ber þó flugrekanda ekki skylda til að greiða skaðabætur í samræmi við 7. gr. ef hann getur fært sönnur á að flugi hafi verið aflýst eða því seinkað af völdum



óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir. Samkvæmt 4. mgr. 5. gr. hvílir sönnunarbyrðin á flugrekandanum.

Þágildandi loftferðalögum nr. 60/1998 og reglugerð EB nr. 261/2004 er ætlað að tryggja ríka vernd fyrir farþega sem neytendur flugþjónustu. Meginreglan samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 er réttur farþega til skaðabóta skv. 7. gr. reglugerðarinnar sé um að ræða aflýsingu eða mikla seinkun á brottfarartíma flugs og ber að skýra undantekningarreglu 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar þröngt, sbr. dóm Evrópuðómstólsins frá 22. desember 2008, í máli C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia og almennar meginreglur um túlkun lagaákvæða.

Fyrir liggur að kærandi átti bókað far með flugi Wizz Air nr. W65054 frá Keflavík til Kraká þann 7. febrúar 2020 og að fluginu seinkaði um 30 klst. Þar sem að flugvélin frá Kraká sem átti að framkvæma flug kæranda gat ekki lent í Keflavík þann 7. febrúar.

Álitaefni þessa máls er hvort að seinkun á flugi kæranda megi rekja til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Í ákvörðun Samgöngustofur kemur fram að það hafi verið staðfest af Isavia að önnur flugbraut Keflavíkurflugvallar var lokuð í tæpan sólarhring frá u.þ.b. kl. 16:00 þann 7. febrúar. Einungis hafi því verið um eina flugbraut að velja til að lenda á. Sérfræðingur flugrekstrardeildar SGS hefur metið veðuraðstæður á flugbrautinni sem var opin og komist að þeirri niðurstöðu að mikill hliðarvindur og brautaraðstæður hafi hindrað flug.

Að jafnaði falla slæmar veðuraðstæður undir óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar sbr. einnig 14. inngangslíð reglugerðarinnar. Flugrekandi hefur lagt fram gögn sem sýna fram á erfiðar veðuraðstæður á áætluðum komutíma vélarinnar, sem átti að framkvæma flug kæranda. Að mati ráðuneytisins hefur flugrekandinn því nægjanlega sýnt fram á að veðuraðstæður voru slæmar á Keflavíkurflugvelli á áætluðum landingartíma, sem leiddi svo til seinkunar á brottför flugs kvartanda.

Telur ráðuneytið því að rekja megi seinkun á flugi kvartanda til óviðráðanlegra aðstæðna sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 1048/2012. Eru skilyrði bótaskyldu skv. 7. gr. reglugerðarinnar því ekki uppfyllt. Þá telur ráðuneytið ekki forsendur til



Þess að hnekkja því mati Samgöngustofu að flugrekandi hafi brugðist eins fljótt og verða mátti. Í því samhengi verður að ljá flugrekanda nokkurt svigrúm enda þurfti hann að snúa við vél sinni á leið til landsins, óviðráðanlegu aðstæðurnar vörðu í tæpan sólarhring og tafirnar vörðu í 30 klukkustundir. Ráðuneytið telur því að flugrekandi hafi brugðist við hinum óviðráðanlegu aðstæðum svo fljótt sem ætla megi að hægt hafi verið að bregðast við. Þá hafi jafnframt verið um að ræða keðjuverkandi áhrif. Ber því að hafna skaðabótakröfu kæranda.

Ráðuneytið getur ekki fallist á þrautavarakröfu kæranda enda stendur 1. mgr. 25. gr. einkamálalaga nr. 91/1991 því í vegi að dómstólar séu krafðir álits um lögfræðileg efni. Þá verður ekki fallist á með kæranda að ónægum réttarheimildum eða úrskurðum sé til að dreifa til þess að ekki fáiist greiðlega leyst úr ágreiningsefninu. Þá sér ráðuneytið ekki ástæðu til þess að svara öðrum málsástæðum kæranda enda komi skýrlega fram á hvaða sjónarmiðum úrskurður þessi sé byggður. Þá gerir ráðuneytið ekki athugasemdir við málsmeðferð Samgöngustofu og telur tiltekið sáttahlutverk samrýmast þeim skyldum er lagðar eru á stofnunina að lögum.

Þar sem flugrekandi hefur fallist á að greiða kæranda fæðiskostnað og þær kvittanir hafi nú litið dagsins ljós telur ráðuneytið ekki uppi ágreining um fæðiskostnað í málinu. Kæranda er leiðbeint að snúa sér til Samgöngustofu fáiist sú krafa hans ekki greiðlega greidd af flugrekanda.

Með vísan til þess sem að framan er rakið er það niðurstaða ráðuneytisins að staðfesta beri hina kærðu ákvörðun.



Stjórnarráð Íslands
Innviðaráðuneytið

Úrskurðarorð:

Hin kærða ákvörðun er staðfest.

Fyrir hönd ráðherra


Brynjólfur Hjartarson


Hildur Dunga

Frumrit:



Afrit:

Samgöngustofa

Ármúla 2

108 Reykjavík

Wizz air