

Úrskurður

Samgöngustofu nr. 143/2025 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Wizz air nr. W61168 þann 3. júní 2025

I. Erindi

Þann 19. júlí 2025 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá AB (kvartendur). Kvartendur áttu bókað far með flugi nr. W61168 á vegum Wizz air (WA) kl. 09:15 þann 3. júní 2025 frá Keflavík til Katowice. Áætlaður komutími var kl. 15:15. Fluginu seinkaði og raunverulegur komutími var kl. 18:50 eða seinkun um þrjár og hálf klst. eftir áætlaðan komutíma.

Kvartendur fara fram á staðlaðar skaðabætur 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. 466/2024 um réttindi flugfarþega.

II. Málavextir og bréfaskipti

SGS sendi WA kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 21. júlí 2015. Í svari WA, sem barst þann 1. ágúst 2025, kom m.a. fram:

The delay of flight W6 1168 (KEF-KTW on 03 June 2025), under reservation NN85SN.

Below is our detailed explanation, supported by concrete evidence and legal grounding.

1. Extraordinary Circumstance: Verified Thunderstorm at KTW on 02 June 2025

The root cause of the delay was the diversion of Flight W6 1082 (TFS-KTW) on 02 June 2025, operated by the same aircraft (HA-LVJ) scheduled for W6 1168. The diversion to Wrocław (WRO) was required due to a severe thunderstorm over Katowice, supported by multiple meteorological and operational reports.

a) Weather Evidence ? METAR/TAF ...

b) Operational Constraints ? Minima Report

(Attachment: Minima KTW-1082.pdf)

- ILS CAT I minima: >2.5 km RVR
- Circling restrictions: "CAT D N of AD only" - terrain north of the airfield limited approach capabilities.

Result: W6 1082 could not safely land at KTW and was diverted to WRO at 21:50 UTC.

2. Direct Causal Link: Aircraft HA-LVJ's Knock-On Disruption on 03 June

Flight W6 1168 was operated by HA-LVJ, the same aircraft that diverted to WRO. Due to the late arrival and mandatory crew rest, it could not resume scheduled operations without significant delay ...

3. Reasonable Mitigation Measures Attempted

Despite the disruption, Wizz Air undertook all reasonable measures to mitigate delay, including real-time aircraft reassignment efforts, as recorded in the system.

a) Aircraft Substitution Attempts

(Attachment: AC change history.png) ...

SGS sendi kvartendum svar WA til umsagnar þann 5. ágúst 2025. Í svari kvartenda kom fram:

As additional information, this was written by Wizz Air in their justification. They themselves cited staff shortages as the reason, not the weather during the flight

“Flight W6 1168 was operated by HA-LVJ, the same aircraft that diverted to WRO. Due to the late arrival and mandatory crew rest, it could not resume scheduled operations without significant delay.”

III. Forsendur og niðurstaða Samgöngustofu

SGS fer með eftirlit með réttindum neytenda samkvæmt ákvæðum XVI. kafla laga um loftferðir nr. 80/2022 og skal grípa til viðeigandi aðgerða til að tryggja að réttindi farþega séu virt, sbr. 2. mgr. 207. gr. laganna.

Farþegar og aðrir sem eiga hagsmuna að gæta geta skotið ágreiningi er varðar fjárhagslegar kröfur og einkaréttarlega hagsmuni samkvæmt ákvæðum XVI. kafla laga um loftferðir til SGS, sbr. 1. mgr. 208. gr. laganna. Náist ekki samkomulag eða sátt skal SGS skera úr ágreiningi með úrskurði.

Samkvæmt 1. mgr. 204. gr. sömu laga er flugrekanda skylt að veita farþegum aðstoð og eftir atvikum greiða þeim bætur, í samræmi við þau skilyrði sem sett eru í reglugerð sem ráðherra setur, ef: tjón hefur orðið vegna tafa á flutningi, farþega er neitað um far, flugi er aflýst eða þegar flutningi er flýtt.

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. 466/2024. Samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 466/2024 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 seinna eða meira en upprunalega áætlun flugrekandans 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.

Staðlaðar skaðabætur

Fyrir liggur í málinu að kvartendur áttu bókað far með flugi nr. W61168 frá Keflavík til Katowice þann 3. júní 2025 og að fluginu seinkaði um þrjár og hálf klst. Álitafni þessa máls er hvort að seinkun á flugi kvartenda sé bótaskyld á grundvelli reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 466/2024. Í því samhengi kemur til skoðunar hvort að seinkun á flugi kvartenda megi rekja til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Í leiðbeiningum um túlkun reglugerðar EB nr. 261/2004 kemur fram:

In order to be exempted from its obligation to compensate passengers in the event of a long delay or cancellation of a flight, an operating air carrier may rely on an extraordinary circumstance that affected a previous flight which it operated using the same aircraft, if there is a direct causal link between the occurrence of this circumstance and the delay or cancellation of the subsequent flight.

Bótaskylda er því ekki fyrir hendi við seinkun flugs, sem nemur meira en þremur klukkustundum, þegar óviðráðanlegar aðstæður hafa valdið seinkun eða aflýsingu á fyrra flugi sömu flugvélar. Krafa er gerð um bein orsakatengsl milli hinna óviðráðanlegru aðstæðna og seinkunar á síðara flugi. Á þessari reglu er byggt á dómi Landsréttar frá 25. janúar 2019 í máli nr. 280/2018.

Við meðferð málsins var sérfræðingur flugrekstrardeildar SGS beðinn um að leggja mat á framlögð veðurgögn WA til að skera úr um hvort að veðuraðstæður í Katowice þann 3. júní 2025 hafi verið með þeim hætti að forsvaranlegt hafi verið af hálfu WA að seinka flugi kvartenda. Sérfræðingur flugrekstrardeildar SGS staðfesti framlögð gögn WA um óveður í Katowice, sem leiddi til seinkunar á fyrra flugi flugvélar þeirrar sem framkvæmdi flug kvartenda.

Með hliðsjón af þeim upplýsingum sem koma fram í svari sérfræðings flugrekstrardeildar SGS er það mat stofnunarinnar að seinkun á flugi kvartenda nr. W61168 þann 3. júní 2025 falli í flokk óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Að mati SGS hefur WA þannig sýnt fram á að félagið hafi lagt sig fram við að takmarka afleiðingar af hinum óviðráðanlegu aðstæðum eftir bestu getu. Er kröfu kvartenda um staðlaðar skaðabætur á grundvelli reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 466/2024, því hafnað.

Úrskurðarorð

Kröfum kvartenda um staðlaðar skaðabætur úr hendi Wizz air vegna seinkunar á flugi nr. W61168 þann 3. júní 2025 samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð 466/2024, er hafnað.

Samkvæmt 4. mgr. 208. gr. laga um loftferðir nr. 80/2022 verður úrskurði Samgöngustofu ekki skotið til annarra stjórnvalda. Þegar úrskurður hefur verið kveðinn upp geta aðilar lagt ágreining sinn fyrir dómstól á venjulegan máta. Málshöfðun frestar ekki heimild til aðfarar skv. 6. mgr. 208. gr.

Reykjavík, 14. október

Ómar Sveinsson

Ludvig Árni Guðmundsson