



LJÓSRIT

INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Ár 2011, þann 9. nóvember er í innanríkisráðuneytinu kveðinn upp svohljóðandi

úrskurður

í máli nr. IRR 11060060

**vegna ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands í máli
Iceland Express og Nicole Bosshard**

I. Kröfur, kærufrestir og kærheimild

Þann 6. júní 2011 barst ráðuneytinu kæra Iceland Express (hér eftir nefnt IE), kt. 700497-2919, Efstalandi 26, 108 Reykjavík, vegna ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands (hér eftir nefnd FMS) í máli Nicole Bosshard (hér eftir nefnd NB) nr. 24/2011 frá 3. mars 2011. Með ákvörðun FMS var IE gert að greiða NB bætur að fjárhæð 400 evrur samkvæmt b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 574/2005. Krefst IE þess að ákvörðun FMS verði felld úr gildi og félaginu verði ekki gert að greiða bætur vegna seinkunar á flugi AEU271 frá Keflavík til Basel þann 31. júlí 2010. FMS krefst þess að hin kærða ákvörðun verði staðfest og að vísað verði frá eða hafnað kröfu IE um að félaginu sé ekki skylt að greiða skaðabætur. NB hefur ekki gert sérstakar kröfur við meðferð málsins hjá ráðuneytinu og lítur ráðuneytið svo á að í því felist að krafist sé staðfestingar hinnar kærðu ákvörðunar.

II. Kæruefni og ákvörðun FMS

IE er ferðasali sem annaðist flug AEU271 sem áætlað var frá Keflavík til Basel kl. 7.00 þann 31. júlí 2010. Átti NB bókað far með vélinni en brottför hennar var kl. 19.00. Seinkaði brottför því um 12 klukkustundir. Er deilt um bótaábyrgð IE vegna seinkunarinnar.

Hinn kærði úrskurður er svohljóðandi:

I. Erindi

Þann 20. ágúst sl. var framsend frá svissneksu flugmálastjórninni, Federal Office of Civil Aviation, fyrir hönd Nicole Bosshard, kvörtun á grundvelli 16. gr. EB reglugerðar 261/2004, dags. 16. ágúst, til Flugmálastjórnar Íslands (FMS). Kvartandi átti bókað flug með flugi Iceland Express (IE) AEU271 frá Keflavík til Basel þann 31. júlí 2010. Í kvörtuninni kemur fram að upphafleg brottför var áætluð kl. 07.00 en raunbrottför verið kl. 19.00 að kvöldi sama dags eða seinkun á flugi um 12 klukkustundir. Hún var ekki upplýst um réttindi sín en IE úthlutaði matarmiðum að upphæð 2500 ISK.

II. Málavextir og bréfaskipti

FMS sendi IE framangreinda kvörtun til umsagnar með tölvupósti dags. 25. ágúst sl. og var beiðni ítrekuð þann 20. september sl. Með bréfi Andra Freys Stefánssonar hdl., dags. 28. september sl., barst FMS umsögn IE vegna framangreindrar kvörtunar þar sem fram kemur að fugl hafi flogið í hreyfil flugvélarinnar sem átti að fara til Basel. Viðgerð hafi tekið lengri tíma en búist var við og algjörlega útilokað að koma í veg fyrir þessa bilun eða takamarka áhrifin meira en gert var. Farþegum hafi verið boðið upp á mat og drykk á meðan á biðinni stóð og eins hafi verið reynt að halda öllum farþegum vel upplýstum um gang mála og ástæðu seinkunarinnar. Þann 30. september sendi FMS kvartanda umsögn IE til umsagnar. Með tölvupósti FMS dags. 30. september sl. var framangreind umsögn send kvartanda til athugasemda. Bárust engar frekari athugasemdir ah hálfu hennar.

III. Forsendur og niðurstaða Flugmálastjórnar Íslands

Um réttindi farþega vegna seinkunar á flugi er fjallað um í reglugerð EB nr. 261/2004, um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem neitað er um far og þegar

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 flugrekandans kvað á um, geta átt rétt á bótum skv. 7. gr., nema flugrekandi geti sýnt framá að töfin hafi verið vegna óviðráðanlegra aðstæðna sbr. 3. mgr. 5. gr.

Iceland Express hefur borið fyrir sig að seinkun á flugi AEU271 hafi orðið vegna þess að flugvélin sem átti að fara í þetta flug hafi fengið fugl í hreyfilinn. Það er mat Flugmálastjórnar að þegar atvik hafa áhrif á önnur eða síðari flug en það sem um er deilt, sé ekki um slíka víxlverkun að ræða að teljist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB 261/2004. Því leiði töf á síðari flugum til bótaskyldu flugrekanda skv. 7. gr. reglugerðarinnar.

Með hliðsjón að framangreindu er það mat Flugmálastjórnar Íslands að Iceland Express hafi ekki getað sýnt fram á að seinkun á flugi AEU271 frá Keflavík til Basel þann 31. júlí sl. hafi verið vegna óviðráðanlegra aðstæðna. Í ljósi þess er það niðurstaða Flugmálastjórnar að kvarandi eigi rétt á skaðabótum úr hendi Iceland Express skv. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005 vegna seinkunar á flugi AEU271 þann 31. júlí sl.

Ákvörðunarorð:

Iceland Express skal greiða kvartanda bætur að upphæð 400 evrur skv. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005.

III. Málsástæður, umsögn FMS og meðferð málsins í ráðuneytinu

Kæra IE barst ráðuneytinu með bréfi dags. 6. júní 2011 og var móttekin þann sama dag.

Í kæru IE kemur fram að áætluð brottför flugs AEU271 hafi verið kl. 7.00 frá Keflavík. Af óviðráðanlegum aðstæðum sem ekki hefði verið hægt að afstýra hafi þurft að seinka áætlaðri brottför flugsins. Ástæða seinkunarinnar hafi verið aðskotahlutur (fugl) sem lent hafi í hreyfli vélarinnar í flugferðinni næst á undan framangreindu flugi. Engin leið hafi verið fyrir IE að koma í veg fyrir seinkun á áætluðum brottfarartíma flugsins. Þegar í ljós hafi

Í reglugerð EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð 574/2005 sé ekki tekið fram að óviðráðanlegar aðstæður geti ekki haft áhrif á síðari flug. Eðli máls samkvæmt sé áætlun flugfélaga þéttskipuð og þegar og ef bilanir eigi sér stað sé sá möguleiki fyrir hendi að fá varavél. Þegar varavél sé fengin sé eigi að síður ljóst að þrátt fyrir það sé ekki hægt að koma í veg fyrir seinkun á áætlunum.

Í dómi Evrópudómstólsins frá 22. desember 2008 í máli C-549/07 komi fram að flugrekandi geti ekki borið fyrir sig óviðráðanlegum aðstæðum þegar tæknileg bilun eigi sér stað nema bilunin eigi rætur að rekja til aðstæðna sem ekki séu hluti af venjulegri starfsemi og hafi ekki verið hægt að afstýra. Þá segi í dómnum að ef flugrekandi hafi viðhaft allar ráðstafanir, hvort sem er fjárhagslegar, í formi mannafla eða tækjabúnaðar, án þess þó að það hafi valdið honum óbærilegu tjóni, hafi ekki verið hægt að koma í veg fyrir umrædda seinkun. Mat FMS á 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð 574/2005 sé því í andstöðu við dómaframkvæmd Evrópudómstólsins.

Þá tekur IE fram að ekki verði talið að atvik sem þetta flokkist sem venjulegt í umhverfi flugrekenda enda óviðráðanlegar aðstæður sem valdið hafi öryggisáhættu ef ekki hefði verið gripið til ráðstafana strax. Þrátt fyrir að afleiðingar atviksins hafi verið bilun í loftfarinu verði ekki séð að það eitt útiloki að force majure aðstæður hafi skapast í umrætt sinn þar sem engin leið hafi verið fyrir IE að afstýra atvikinu og þar með seinkun á framangreindu flugi og fluginu næst á eftir. Mat FMS á því hvenær flugrekandi geti borið fyrir sig óviðráðanlegum aðstæðum sé verulega íþyngjandi og styðjist hvorki við lagaheimild né dómaframkvæmd. NB hafi verið tilkynnt seinkunin og í öllu hafi verið fylgt reglum í samræmi við reglugerð EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð 574/2005.

Kæran var send FMS til umsagnar með bréfi ráðuneytisins dags. 10. júní 2011.

Umsögn FMS barst ráðuneytinu með bréfi dags. 20. júní 2011. Í henni veur FMS athygli á

Þannig geti 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 lögnum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra beint kvörtun til FMS. Stofnunin taki málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og stjórnarsýslulaga og skeri úr ágreiningi með ákvörðun ef hann verður ekki jafnaður með öðrum hætti. Ólíkt því sem verið hafi fyrir þessa síðustu breytingu á lögnum þá bindi sú ákvörðun flugrekandann.

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 hafi verið innleidd hér á landi með reglugerð nr. 574/2005 sem sett hafi verið með heimild í 126. gr. loftferðalaga nr. 60/1998. Samkvæmt 2. gr. reglugerðar 574/2005 sé FMS sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar sbr. 16. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Um seinkun á flugi og þá aðstoð sem flugrekandi skuli veita í slíkum tilvikum sé fjallað í 6. gr. reglugerðar nr. 261/2004. Þar komi hins vegar ekki fram að flugrekandi skuli greiða bætur samkvæmt 7. gr. reglugerðarinnar með sama hætti 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 hafi dómstóllinn hins vegar komist að þeirri niðurstöðu að túlka bæri reglugerð 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. Þetta þýði að allir farþegar sem verði fyrir þriggja tíma seinkun á flugi sínu eða meira, sem geri það að verkum að þeir komi á ákvörðunarstað þremur tímum síðar eða meira en upprunalega áætlun flugrekandans kvað á um, geti átt rétt á bótum samkvæmt 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.

Í hinni kærðu ákvörðun hafni FMS þeirri málsástæðu IE að umrædd seinkun á flugi AEU271 frá Keflavík til Basel þann 31. júlí 2010 hafi verið vegna aðstæðna sem fella eigi undir óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 og leiða ættu til þess að niður falli skylda IE til greiðslu skaðabóta samkvæmt b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðarinnar, sbr. reglugerð nr. 574/2005. Ekki sé loku fyrir það skotið að atvik þar sem aðskotahlutur lendir í hreyfli vélar geti talist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 enda liggja fyrir að seinkun eða aflýsing á því tiltekna flugi leiði af ákvörðun tekinni af öryggisástæðum í kjölfar atviksins. Hins vegar geti flugrekandi í þeirri stöðu einungis borið fyrir sig undanþáguheimild 3. mgr. 5. gr. hvað farþega þess flugs varðar. Sú staða hafi ekki sjálfkrafa í för með sér slíka víxlverkun að atvik teljist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 að því er síðari flugferðir snertir. Því leiði töf á síðari flugferðum til bótaskyldu flugrekanda samkvæmt 7. gr. reglugerðarinnar sé ekki sýnt fram á annað.

Þá sé vakin athygli á dómi Evrópudómstólsins frá 22. desember 2008 í máli C-549/07. Í dóminum hafi dómstóllinn skýrt í hvaða tilvikum tæknileg vandamál gætu ekki talist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar Eb nr. 261/2004. Þar segi dómstóllinn að 3. mgr. 5. gr. feli í sér undanþágu frá meginreglu og undanþágu frá Evrópureglum um neytendavernd sem verði að túlka þröngt. Hafi dómstóllinn komist að þeirri niðurstöðu að túlka bæri reglugerð nr. 261/2004 með þeim hætti að tæknileg vandamál sem vart verði við viðhald eða sé afleiðing misbrests við viðhald verði að telja hluta af venjulegri starfsemi flugrekanda og geti ekki eitt og sér talist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar. Þá hvíli á þeim aðila er byggja vilji rétt sinn á óviðráðanlegum aðstæðum að sýna fram á að ekki hafi verið hægt að afstýra þeim jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir er gera hafi mátt kröfu til. Þá vísar FMS til þeirra ríku krafna sem dómurinn geri til flugrekenda um allar nauðsynlegar ráðstafanir til að forða aflýsinu. Í dóminum komi fram að þar sem það sé ekki sjálfgefið að

Evrópudómstólsins enn og aftur fram á hina ríka vernda neytenda sem reglugerð EB nr. 26/2004 sé ætlað að tryggja og hversu þröngt beri að túlka þá undanþáguheimild sem er að finna í 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar.

Meginmáli EES-samningsins hafi verið veitt lagagildi hér á landi með lögum nr. 2/1993 um Evrópska efnahagssvæðið. Í 3. gr. laganna sé kveðið á um að skýra skuli lög og reglur, að svo miklu leyti sem við á, til samræmis við EES-samninginn og þær reglur sem á honum byggjast. Þá sé í 3. gr. EES-samningsins hnekkð á þeirri skyldu samningsríkja til ráðstafana til að tryggja að staðið verði við þær skuldbindingar sem af samningnum leiða. Grundvallarmarkmið EES-samningsins sé að tryggja samræmi innan alls svæðisins. Í því skyni sé sú túlkunarregla í 6. gr. EES-samningsins að samningsákvæði beri að túlka í samræmi við þá úrskurði Evrópudómstólsins sem máli skipta og varða þau ákvæði EB réttar sem eru efnislega samhljóða EES-reglum. Þetta gildi þó aðeins um þá úrskurði sem upp hafi verið kveðnir fyrir undirritunardag EES-samningsins en í 3. gr. samnings um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls EFTA sé gert ráð fyrir að tilhlýðilegt tillit sé tekið til dómsúrlausna Evrópudómstólsins sem kveðnir eru upp eftir þann dag. Í framkvæmd hafi enginn munur verið talinn á fordæmisgildi dómsúrlausnar dómstólsins fyrir og eftir undirritunardag EES-samningsins. Liggi fyrir að leitast skuli við eftir mætti að tryggja samræmda túlkun samningsákvæða.

Hafnar FMS þeim málatilbúnaði IE að mat stofnunarinnar á því hvenær flugrekandi geti borið fyrir sig óviðráðanlegum aðstæðum styðjist hvorki við lagaheimild né dómaframkvæmd. Í niðurstöðu FMS sé stuðst við ákvæði loftferðalaga og reglugerð EB nr. 261/2004 eins og hún hafi verið túlkuð í dómum Evrópudómstólsins sem fallið hafi frá gildistöku hennar. Þá bendir FMS á að öruggur flugrekstur sé alltaf á ábyrgð flugrekandans og öryggi farþega verði að sitja í fyrirrúmi óháð öðrum rétti þeirra.

Með bréfi ráðuneytisins dags. 30. júní 2011 var IE gefinn kostur á að gæta andmælanáttu

IV. Niðurstaða ráðuneytisins

Líkt og fram kemur í umsögn og ákvörðun FMS fjallar reglugerð EB/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. 574/2005. Samkvæmt 2. gr. þeirrar reglugerðar er FMS sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar sbr. 16. gr. reglugerðar EB/261/2004.

Þá kemur og fram í umsögn og ákvörðun FMS að um seinkun á flugi og þá aðstoð sem flugrekandi skuli veita er fjallað í 6. gr. reglugerðar EB/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 Evrópudómstólsins 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.

Óumdeilt er að meira en þriggja klukkustunda seinkun varð á flugi AEU271 frá Keflavík til Basel þann 31. júlí 2010. Nam seinkunin tólf klukkustundum. Ber IE því við í málinu að seinkun flugsins hafi komið til vegna þess að fugl hafi flogið í hreyfil flugvélarinnar í flugferðinni næst á undan framangreindu flugi og hafi engin leið verið fyrir IE að koma í veg

Því að óviðráðanlegar aðstæður hafi verið uppi hvílir alfarið á flugrekandanum og ber honum að sýna fram á að allar nauðsynlegar ráðstafanir hafi verið gerðar til að koma í veg fyrir aflýsinguna eða seinkunina. Takist sú sönnun ekki ber flugrekandinn hallann af þeim sönnunarskorti. Þar sem reglugerð EB nr. 261/2004 er ætlað að tryggja ríka vernd fyrir farþega ber að skýra undantekningarreglu 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar þröngt. Með vísan til þessa er það mat ráðuneytisins að IE hafi ekki tekist sönnun þess að um óviðráðanlegar aðstæður hafi verið að ræða sem leiddu til seinkunar á flugi AEU271. Á NB því rétt á skaðabótum að fjárhæð 400 evrur sbr. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005.

Þá hefur ráðuneytið yfirfarið málsmeðferð FMS og er hún í samræmi við fyrirmæli stjórnslulaga og vandaða stjórnsluhætti.

Með vísan til þess sem að framan hefur verið rakið er það niðurstaða ráðuneytisins að staðfesta beri hina kærðu ákvörðun, sbr. ákvæði b-liðar 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB/261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005.

Vegna mikilla anna í ráðuneytinu hefur uppkvaðning úrskurðar dregist og er beðist velvirðingar á því.

Úrskurðarorð:

Hin kærða ákvörðun er staðfest.

Fyrir hönd ráðherra

