

## Úrskurður

### **Samgöngustofu nr. 212/2024 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Play nr. OG101 þann 20. desember 2023**

#### **I. Erindi**

Þann 22. apríl 2024 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá ABCDEF (kvartendur). Kvartendur áttu bókað far með flugi nr. OG101 á vegum Play (PA) þann 20. desember 2023 frá Baltimore, Bandaríkjunum til Keflavíkur. Áætlaður komutími var kl. 16:55. Fluginu seinkaði og raunverulegur komutími var kl. 00:28 eða 7 klukkustundum og 33 mínútum 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 kvörtunina til umsagnar PA með tölvupósti þann 26. apríl 2024. Í svari PA, sem barst þann 21. maí 2024, kom eftirfarandi fram:

**Laugardagur 16. desember:** Tekin var ákvörðun að breyta leiðarkerfi PLAY dagana 18.-20. desember, 2023, vegna yfirvofandi verkfallsaðgerða flugumferðarstjóra. Var það fyrst og fremst gert með hagsmuni og þægindi farþega að leiðarljósi og komast hjá sem mestum óþægindum fyrir alla hlutaðeigandi.

**Mánudagur 18. desember.** Verkfall skellur á og stendur yfir frá 04:00 – 10:00. Farþegar voru vel upplýstir. Seinna um kvöldið, eða kl. 22:30 hófst eldgos í Grindavík og talsmaður flugumferðarstjóra gaf út yfirlýsingu, rétt fyrir miðnætti, þess efnis að þeir hafi aflýst fyrirhuguðu verkfalli þann 20. desember vegna þessara náttúruhamfara.

**Þriðjudagur 19. desember og miðvikudagur 20. desember.** Á þessum dögum erum við að rétta okkur af eftir verkfallsaðgerðir 18. desember. Flugvél sem notuð var til að fljúga farþegum frá IAD-KEF þann 20. desember var TFPPC Upprunalegur áætlaður komutími var kl. 16:55, en raunverulegur komutími var hins vegar ekki fyrr en kl. 00:28. Sjá neðangreint (...)

Vegna verkfallsins skapaðist keðjuverkun, en allt kapp lagt á að rétta okkur af eins fljótt og hægt var m.v. aðstæður. Bilið sem myndaðist á milli OG101 og OG102 er vegna þess að vélin var að bíða eftir VIA farþegum frá Evrópu. Sjá neðangreint: (...)

Ekki verður séð skv. ofangreindu að PLAY hefði getað rétt sig af eftir verkfallsaðgerðir 18. desember fyrir 20. desember, en óumdeilt er að verkfallið þann 18. desember hafði gríðarleg áhrif á leiðarkerfi okkar. Breytir þar engu að verkfallsaðgerðum þann 20. desember var aflýst.

Ef flugrekandi sýnir fram 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, fellur réttur farþega til bóta niður, sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, en verkfall flugumferðarstjóra fellur undir „óviðráðanlegar aðstæður“ í skilningi reglugerðarinnar. Ljóst er að verkfall getur haft keðjuverkandi áhrif, sbr. flugáætlun flugvélar TF-PPC hér að ofan. Við gerðum hvað við gátum til að koma farþegum á lokaákvörðunarstað eins fljótt og auðið var m.v. aðstæður, en við gerðum breytingar á leiðarkerfi okkar vegna verkfallsins og ekki gengið að því að breyta því til baka. Það tók okkur því tíma að rétta okkur af eftir verkfallsaðgerðir þann 18. Desember, en við erum lítið flugfélag, staðsett á Íslandi og ekki gengið að því að fá leiguvélar frá Evrópu á skömmum tíma. Þessu til stuðnings vísast til mála Evrópudómstólsins C-74/19 Transportes Aéreos Portugueses og C-826/19 Austrian Airlines auk niðurstöðu dóms Landsréttar nr. 280/2018 þar sem því var slegið föstu að flugfélög eiga rétt á að fá tíma til að rétta sig af eftir óviðráðanlegar aðstæður.

Farþegar geta átt rétt á skaðabótum frá flugrekanda þegar seinkun á flugáætlun verður skv. Reglugerð EB nr. 261/2004. Flugfélag er hins vegar ekki skaðabótaskyld skv. Reglugerðinni þegar rekja má seinkun til óviðráðanlegra aðstæðna eins og t.d. verkfalls.

Farþegar fengu neðangreinda valkosti, en völdu hins vegar ekkert. (...)

Meðfylgjandi voru gögn sem vísað er til í svarinu.

SGS sendi kvartendum svar PA til umsagnar þann 24. maí 2024. Í svari kvartenda kom fram:

Ég hef farið í gegnum athugasemdir Play og get ekki séð að þar sé neitt nýtt eða einhverjar þær upplýsingar sem ættu að breyta kröfu minni um bætur vegna tafa á fluginu, í raun þvert á móti.

Ég vil byrja á að benda á að vélin var ekki „lent“ í Baltimore kl. 00:28. Ég veit ekki hvernig Play fær það út þrátt upplýsingar þeirra, samkvæmt minni upplifun var vélin ekki lent fyrr en eftir eitt um nóttina, allavega ekki kominn að hliði fyrr en þá. En ég held að það breyti engu í þessu máli, og heldur ekki sú staðreynd að það var allt orðið lokað og enga þjónusta að fá á vellinum, bílaleigur þar sem við áttum pantaða bíla löngu lokaðar, og við föst á flugvelli um 3 um nóttina án leigubíla eða annarrar þjónustu. Og ekki veitti Play neina þjónustu, aðstoð eða upplýsingar!

Þar sem í svari Play eru dregnir eru fram valkostir sem okkur var boðið fyrir flugið þá var augljóst að engin af þeim var ásættanlegur fyrir okkur og þegar valið stóð til boða var breytt áætlun og upplýsingar sem við fengum frá Play þannig að við hefðum getað hjargað ferðinni. Vegna frekari seinkanna hjá Play gekk það aftur á móti ekki eftir.

Það er gaman að sjá, ef ég les þessar upplýsingar rétt (sem er ekki verið að setja fram fyrir leikmenn) að sú vél sem við fórum með var löngu tilbúin á Keflavíkurflugvelli. Sem gerir tilvísun Play í fyrri mál athyglisverð, að minnsta kosti C-826/19 Austrian Airlines auk niðurstöðu dóms Landsréttar nr. 280/2018, því þar er fjallað um tafir og síðan seinni flug sömu flugvélar. Það væri því gaman að vita hvort hægt hefði verið að halda áætlun sem hefði verið nær í tíma og jafnvel innan „marka fyrir bætur“ ef ekki hefði verið beðið eftir öðrum vélum (ef ég skil þessar myndir rétt en þessar klippur eru ekki skýrar fyrir leikmanni).

En til að svara efnislega athugasemdum Play til viðbótar við það sem þegar hefur komið fram í bréfum mínum til Ráðuneytis, þar með talið afrit af samskiptum mínum við Play.

Það verkfall sem hafði áhrif á leiðarkerfi Play lauk mánudaginn 18. desember 2023 klukkan 10:00. Ekki urðu neinar frekari verkfallsaðgerðir á næstu dögum og verkfalli sem hafði verið boðað miðvikudaginn 20. desember ef ekki næðust samningar fyrir þann tíma var aflýst um kvöldið 18. desember 2023. Fram að áætlaðri brottför okkar, 15:15 þann 20. desember frá því að verkfalli lauk voru yfir 53 klukkustundir, sem hefðu átt að vera nægur tími fyrir Play til að bregðast við og ná að fylgja áætlun. Þess í stað yrðu frekari tafir hjá Play frá því sem upphaflega var sett fram við okkur og sem ekki er heldur hægt að kenna verkfalli meira en 2 sólarhringum áður um.

*„Hvað varðar kröfur um bætur samkvæmt reglugerð Evrópusambandsins þá vil ég benda á að öllum verkfallsaðgerðum var lokið fyrir 10:00 GMT á mánudeginum 18. desember 2023, meira en tveimur sólarhringum áður en okkar flug var áætlað (yfir 53 klukkustundir) á miðvikudeginum 20. desember klukkan 15:15. Það er því ekki gild ástæða fyrir töfum sem urðu á okkar flugi. Engar frekari verkfallsaðgerðir voru þann 19. og 20. desember 2023 og lofthelgi Íslands og allir flugvöllir opnir og höfðu verið opnir frá 10:00 GMT 18. desember 2023.*

*Þá er rétt að benda á nokkur atriði þessu til frekari stuðnings:*

- Öllum frekari verkfallsaðgerðum hafði verið aflýst að kvöldi 18. desember 2023, sem hefði átt að gera Play kleift að halda fyrri áætlunum, ekkert verkfall hafði nokkurn tímann verið boðað á þriðjudeginum 19. desember 2023, og eins og áður sagði var okkar flug ekki áætlað fyrr en 15:15 miðvikudaginn 20. desember 2023.*
- Annað flugfélag sem notar Keflavíkurflugvöll sem millilendingarstað, og var í nær nákvæmlega sömu stöðu og Play var í, hélt áætlun þann 20. desember 2023, þar með talið til sama áfangastaðar og okkar flug var.“*

Play segir enn fremur að á ***Þriðjudagur 19. desember og miðvikudagur 20. desember.*** Á þessum dögum erum við að rétta okkur af eftir verkfallsaðgerðir 18. desember. Flugvél sem notuð var til að fljúga farþegum frá IAD-KEF þann 20. desember var TFPPC. Upprunalegur áætlaður komutími var kl. 16:55, en raunverulegur komutími var hins vegar ekki fyrr en kl. 00:28. Sjá neðangreint: (mynd). Vegna verkfallsins skapaðist keðjuverkun, en allt kapp lagt á að rétta okkur af eins fljótt og hægt var m.v. aðstæður. Bilið sem myndaðist á milli OG101 og OG102 er vegna þess að vélin var að bíða eftir VIA farþegum frá Evrópu. Sjá neðangreint: (mynd)

Það er ekki að sjá að Play hafi gert alvarlegar tilraunir til að rétta sig af, enda var þeirra rökstuðningur að einhverju leiti að þeir hafi ákveðið að gera það ekki, og ekki er að sjá að ef þeir hafi reynt að rétta sig af að það hafi tekist vel. Allavega varð um ennþá frekari seinkanir að ræða hjá Play. Ekki er mér kunnugt um hvort Play hafi reynt að fá aðrar flugvélar inn í áætlun eða reynt að koma farþegum á réttum tíma á áfangastað eftir öðrum leiðum, og því hæpin sú fullyrðing að Play hefði ekki getað rétt sig af, þeir höfðu til þess 53 klukkutíma og það er ekkert í þeirra rökstuðningi sem bendir til þess að þeir hafi reynt allt sem hægt var til að ná að rétta sig af eða koma farþegum á áfangastað á réttum tíma.

Play segir, réttilega, að „*ef flugrekandi sýnir fram 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, fellur réttur farþega til bóta niður, sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, en verkfall flugumferðarstjóra fellur undir „óviðráðanlegar aðstæður” í skilningi reglugerðarinnar.*“

En eins og ég tek fram líðu 53 klukkutímar frá því að verkfalli lauk og erfiðleikar Play virtust bara aukast á þeim tíma. Ég tel að Play hafi þannig ekki gert allt sem hægt var til að koma farþegum á lokaákvörðunarstað eins fljótt og auðið var miðað við aðstæður, enda segist Play hafa gert breytingar á leiðarkerfi sínu vegna verkfallsins og ekki gengið að því að breyta því til baka. Ég veit því ekki einu sinni hvort þeir voru að reyna, eða hvort Play hafi ákveðið að halda sig við fyrri áætlun eins og verkfall yrði á miðvikudeginum.

Það að Play sé lítið flugfélag, staðsett á Íslandi, á ekki að hafa áhrif á rétt farþega, og ekkert hefur komið fram hvort Play hafi reynt að fá leiguvélar á skömmum tíma eða reynt að leysa mál farþega með að koma þeim með öðrum leiðum og auðvelda Play þannig að ná að halda sinni áætlun. Því er ekki hægt að fullyrða að Play hafi reynt allt til að koma farþegum á lokaákvörðunarstað eins fljótt og auðið var miðað við aðstæður.

Þau 3 dæmi, mál Evrópudómstólsins C-74/19 Transportes Aéreos Portugueses og C-826/19 Austrian Airlines auk niðurstöðu dóms Landsréttar nr. 280/2018, sem Play tilgreinir afstöðu þeirra til stuðnings eiga alls ekki við í þessu tilviki. Þar eru atvik allt önnur og tímaramminn allt annar. Það verður að hafa í huga að Play hafði yfir 53 klukkustundir til að bregðast við. Það er til dæmis samfella/tenging í flugunum

sem valda töfum á seinni flugum og þar er sýnt fram á að ekki hefði verið mögulegt, þrátt fyrir að það hafi verið reynt, að bregðast við og koma farþegum fyrir á áfangastað, svo fátt eitt sé nefnt. Þannig er í dómi Landsréttar tekið tillit til þess að að morgni þess dags sem tafir urðu á flugi kæranda urðu tafir á brottför véla frá Keflavíkurflugvelli vegna óveðurs og ofankomu. Megin ástæðuna megi þannig einkum rekja til slæms veðurs og erfiðra aðstæðna á Keflavíkurflugvelli að morgni þessa dags og keðjuverkunaráhrifa þeirrar seinkunar. En upphaflega töfin á brottför þeirrar flugvélar var frá 6:45 til 9:30 og kærundur lentu í seinkun á komu til Keflavíkur (4. flug vélarinnar) þann daginn frá 23:25 til 3:23. Þannig gafst einungis um hálfur sólarhringur frá því að ljóst var hverjar tafir urðu á fyrsta flugi þar til flugið var áætlað, og enn styttri tíma þegar ljóst var að tafir stefndu myndu verða yfir 3 tímar. Þetta mál er því í grundvallar atriðum ólíkt því máli sem hér er rætt þar sem Play hafði yfir 53 klukkustundir til að bregðast við. Það sama á við um önnur mál, jafnvel þótt að sýnt hefði verið fram á að tafir væru vegna óviðráðanlegra aðstæðna, þurfti að sýna fram á að allt hefði verið gert sem hægt var að bregðast við þeim aðstæðum og þannig hægt að réttlæta þeir tafir sem farþegar urðu fyrir, auk þess sem flugfélögin brugðust við eins fljótt og hægt væri þótt það hefði í einu tilfelli leitt til nærri 24 tíma tafa. Það á ekki við hér, Play notar sem afsökun verkfall sem hafði lokið yfir 53 tímum áður og hafði nægan tíma til að bregðast við og hefur ekki sýnt með nokkru móti fram á að allt hefði verið gert sem hægt væri til að bregðast við.

*Article 5(3) of Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91, read in the light of recital 14 of that regulation, must be interpreted as meaning that the unruly behaviour of a passenger which has justified the pilot in command of the aircraft in diverting the flight concerned to an airport other than the airport of arrival in order to disembark that passenger and his baggage falls within the concept of 'extraordinary circumstances', within the meaning of that provision, unless the operating air carrier contributed to the occurrence of that behaviour or failed to take appropriate measures in view of the warning signs of such behaviour, which it is for the national court to verify;*

*Article 5(3) of Regulation No 261/2004, read in the light of recital 14 of that regulation, must be interpreted as meaning that, 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' which affected a previous flight which it operated using the same aircraft, provided that there is a direct causal link between the occurrence of that circumstance and the delay or cancellation of the subsequent flight, which is for the national court to determine, having regard in particular to the conditions of operation of the aircraft in question by the operating air carrier concerned;*

*Article 5(3) of Regulation No 261/2004, read in the light of recital 14 of that regulation, must be interpreted as meaning that for an air carrier to re-route a*

*passenger, on the ground that the aircraft carrying that passenger was affected by an extraordinary circumstance, by means of a flight operated by that carrier and resulting in that passenger arriving on the day following the day originally scheduled, does not constitute a 'reasonable measure' releasing that carrier from its obligation to pay compensation under Article 5(1)(c) and Article 7(1) of that regulation, unless there was no other possibility of direct or indirect re-routing by a flight operated by itself or any other air carrier and arriving at a time which was not as late as the next flight of the air carrier concerned or unless the implementation of such re-routing constituted an intolerable sacrifice for that air carrier in the light of the capacities of its undertaking at the relevant time, which is a matter for the national court to assess.*

Til að taka saman þá segir PLAY: „Þessu til stuðnings vísast til mála Evrópudómstólsins C-74/19 Transportes Aéreos Portugueses og C-826/19 Austrian Airlines auk niðurstöðu dóms Landsréttar nr. 280/2018 þar sem því var slegið föstu að flugfélög eiga rétt á að fá tíma til að rétta sig af eftir óviðráðanlegar aðstæður.“ Þetta er alveg rétt en í hverju þessara tilfella var um miklu styttri tíma að ræða sem flugfélagið hafði til að bregðast við óvenjulegum aðstæðum, í sumum tilfellum aðeins klukkutímar og upp í um hálfan sólarhring . Óvenjulegar aðstæður PLAY hafði lokið yfir 53 klukkutímum áður en flug okkar var áætlað sem hefði átt að geta gefið PLAY nægan tíma til að bregðast við.

Ég ítreka því kröfur okkar um skaðabætur frá Play vegna seinkunar á flugáætlun skv. Reglugerð EB nr. 261/2004.

### **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 SGS 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. OG101 frá Baltimore, Bandaríkjunum til Keflavíkur þann 20. desember 2023 og að fluginu seinkaði um 7 klukkustundir og 33 mínútur. Álitæfni 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.

Varðandi fyrra álitæfnið ber að líta til þess að verkfallsaðgerðir sem hafa áhrif á starfsemi flugrekanda geta ótvírætt talist til óviðráðanlegra aðstæðna, sbr. 14. inngangslíður reglugerðar EB nr. 261/2004. Verkfall flugumferðarstjóra á Keflavíkurflugvelli hafði staðið yfir frá kl. 4 til 10 dagana 12., 14. og 18. desember 2023 og var ráðgert annað verkfall þann 20. desember 2023. Ljóst er að verkfallsaðgerðir flugumferðarstjóra heyrðu ekki til innri starfsemi PA og olli talsverðri röskun á leiðakerfum þess.

Síðara álitæfni þessa máls er hvort PA hafi sýnt fram á að félagið hafi lagt sig fram við að takmarka afleiðingar af hinum óviðráðanlegu aðstæðum eftir bestu getu. Samkvæmt því sem kemur fram í svari PA frá 21. maí 2024 var verkfalli flugumferðarstjóra aflýst með tilkynningu rétt fyrir miðnætti þann 18. desember 2023. Fyrirhugað flug kvartenda var á áætlun kl. 15:20 eða rúmum 39 klukkustundum eftir að ljóst var að hinu fyrirhugaða verkfalli var aflýst. PA hefur ekki sýnt fram á að félaginu hafi ekki verið kleift að koma í veg fyrir seinkun á flugi kvartenda eins og gert er ráð fyrir í 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Í ljósi þess að túlka ber undantekningarregluna í 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 þröngt er það mat SGS að PA hafi ekki sýnt fram á að umræddri seinkun á flugi kvartenda hafi verið valdið af

óviðráðanlegum aðstæðum sem ekki hefði verið hægt að afstýra í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar.

Er það mat SGS að kvartendur eigi rétt á stöðluðum skaðabótum úr hendi PA samkvæmt c-lið 1. mgr. 7. gr. og c-lið 1. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2003 vegna seinkunar á flugi PA þann 20. desember 2023. Eru skilyrði bótaskyldu skv. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 því uppfyllt og krafa kvartenda um skaðabætur samþykkt.

### *Úrskurðarorð*

Play ber að greiða hverjum kvartanda fyrir sig staðlaðar skaðabætur að upphæð 600 evrur skv. c-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 466/2024, vegna seinkunar á flugi nr. OG101 þann 20. desember 2023.

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.

Í 5. mgr. 208. gr. laga um loftferðir nr. 80/2022 er kveðið á um að vilji flugrekandi eða rekstraraðili flugvallar ekki una úrskurði skal hann tilkynna Samgöngustofu um það með skýrum og sannanlegum hætti innan 30 daga frá því að honum er tilkynnt um úrskurðinn. Flugrekandi eða rekstraraðili flugvallar getur óskað eftir endurupptöku úrskurðar skv. 1. mgr. 24. gr. stjórnisýslulaga, nr. 37/1993, og frestar það réttaráhrifum úrskurðar. Að liðnum fresti verður mál ekki endurupptekið að ósk aðila.

Samkvæmt 6. mgr. 208. gr. laga um loftferðir nr. 80/2022 eru úrskurðir Samgöngustofu aðfararhæfir þegar frestur skv. 5. mgr. 208. gr. laganna er liðinn og tilkynning hefur ekki borist stofnuninni frá flugrekanda eða rekstraraðila flugvallar.

Reykjavík, 20. desember 2024

Ómar Sveinsson

Ludvig Árni Guðmundsson