

Úrskurður

Samgöngustofu nr. 102/2025 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Icelandair nr. FI208 þann 24. apríl 2025

I. Erindi

Þann 7. maí barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá A (kvartandi). Kvartandi átti bókað far með flugi nr. FI208 á vegum Icelandair (IA) kl. 10:35 þann 24. apríl 2025 frá Keflavík til Kaupmannahafnar. Áætlaður komutími var kl. 13:45. Fluginu seinkaði og raunverulegur komutími var kl. 20:00 eða seinkun um sex og hálf klst. eftir áætlaðan komutíma.

Kvartandi fer 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 IA kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 7. maí 2025. Í svari IA, sem barst þann 21. maí 2025, kom eftirfarandi fram:

Kvartandi krefst bóta samkvæmt reglugerð (EB) nr. 261/2004 vegna seinkunar á flugi FI208 frá Keflavík til Kaupmannahafnar þann 24. apríl 2025.

Seinkun flugsins varð til vegna þess að aðskotahlutur, nánar tiltekið þykkt plast, sogaðist inn í hreyfil flugvélarinnar þegar verið var að kveikja á hreyflunum. Atvikið olli skemmdum á hreyfli og nauðsynlegt reyndist að stöðva brottför þar til viðgerð og öryggisrannsókn fór fram, í samræmi við gildandi reglur um flugöryggi.

Við viljum taka fram að samkvæmt reglugerð 261/2004 er flugrekanda ekki skylt að greiða bætur ef seinkun er rakin til óviðráðanlegra aðstæðna enda sýni flugfélagið fram á að gripið hafi verið til allra viðeigandi ráðstafana til að koma í veg fyrir töfina eða milda áhrif hennar.

Dómafordæmi þessu til stuðnings má fyrst nefna C-549/07 Wallentin Hermann en þar kom fram að tæknileg bilun hafi orsakast af atvikum utan venjubundinnar starfsemi og viðhalds, sem á vafalaust við í umræddu flugi þann 24. apríl síðastliðinn, og flokkaðist því sem óviðráðanlegar aðstæður í skilningi reglugerðarinnar. Þá má nefna C-315/15 Peskova en þar féllst dómstóllinn á að fugl sem sogaðist inn í hreyfil teldist til óviðráðanlegra aðstæðna þar sem slíkt teldist vera utanaðkomandi og utan stjórnar flugrekandans. Þar að auki var undirstrikað í dómnum að flugrekandi ber ekki ábyrgð

ef gerðar voru allar viðeigandi ráðstafanir til að forðast seinkun. Þá má nefna C-501-17 þar sem tekið er sérstaklega fram að ef bilun eða skemmd á flugvél sem má eingöngu rekja til utanaðkomandi hlutar þá telst sú bilun ekki hluti af eðlilegri starfsemi flugrekandans og er því óviðráðanlegt í skilningi reglugerðarinnar.

Í þessu tilviki telur Icelandair að uppfyllt séu skilyrði til undanþágu frá bótaskyldu. Aðskotahluturinn var utanaðkomandi hlutur sem barst óvænt inn í hreyfilinn og er atvikið því sambærilegt því sem Evrópudómstóllinn hefur áður flokkað sem óviðráðanlegt sbr. Peskóva dómurinn. Atvikið telst ekki vera hluti af eðlilegri starfsemi félagsins og einnig telst ljóst að ekki hefði verið hægt að koma í veg fyrir atvikið þrátt fyrir viðeigandi ráðstafanir. Eðlilegt viðhald og eftirlit höfðu farið fram samkvæmt reglum og því ekki um vanrækslu að ræða af hálfu flugfélagsins.

Af því sögðu telur Icelandair að ekki séu forsendur til bótagreiðslu samkvæmt evrópureglugerð nr. 261/2004 í þessu tilviki. Málinu til stuðnings er AOG skýrsla í viðhengi.

Verður félagið því að hafna bótakröfu kvartanda í umræddu máli.

Þann 22. maí bað SGS IA um frekari gögn til að meta atvikið, þ.e. upplýsingum úr aircraft journey and technical log (AJTL) bók vegna þessa atviks og önnur viðhaldsgögn ef við á, t.d. task card/work card o.s.frv. Umbeðin gögn bárust frá IA þann 23. maí.

SGS sendi kvartanda svar IA til umsagnar þann 23. maí 2025. Engin svör bárust frá kvartanda.

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 kvartandi átti bókað far með flugi nr. FI208 frá Keflavík til Kaupmannahafnar þann 24. apríl 2025 og að fluginu seinkaði um sex og hálfa klst. Álitaefti þessa máls er hvort að seinkun á flugi kvartanda 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 kvartanda megí rekja til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Við meðferð málsins var sérfræðingur lofthæfideildar SGS beðinn um að leggja mat á framlögð viðhaldsgögn IA til að skera úr um hvort að aðskotahlutur hafi borist í hreyfilinn. Sérfræðingur lofthæfideildar staðfesti gögn IA.

Í leiðbeiningum ESB um framkvæmd reglugerðar EB nr. 261/2004¹ kemur fram í gr. 5.2.3

c) Tjón á flugvél vegna utanaðkomandi hlutar

Tjón á flugvél sem stafar af utanaðkomandi hlut, svo sem lausu rusli sem liggur á flugbraut flugvallar, fellur undir hugtakið óviðráðanlegar aðstæður.

Með hliðsjón af þeim upplýsingum sem koma fram í svari sérfræðings flugrekstrardeildar SGS er það mat stofnunarinnar að seinkun á flugi kvartanda nr. FI208 þann 24. apríl 2025 falli í flokk óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Að mati SGS hefur IA þannig sýnt fram á að félagið hafi lagt sig fram við að takmarka afleiðingar af

¹ Commission Notice – Interpretative Guidelines on Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights and on Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents

hinum óviðráðanlegu aðstæðum eftir bestu getu. Er kröfu kvartanda um staðlaðar skaðabætur á grundvelli reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 466/2024, því hafnað.

Ú r s k u r ð a r o r ð

Kröfu kvartanda um staðlaðar skaðabætur úr hendi Icelandair vegna seinkunar á flugi nr. FI208 þann 24. apríl 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, 28. maí 2025

Ómar Sveinsson

Ludvig Árni Guðmundsson