



INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Ár 2013, þann 17. janúar er í innanríkisráðuneytinu kveðinn upp svohljóðandi

ú r s k u r ð u r

í máli nr. IRR 12060119

vegna kæru á ákvörðun Flugmálastjórnar Íslands í máli Martin Debusman og Iceland Express

I. Kröfur, kærufrestir og kæruheimild

Þann 11. júní 2012 barst ráðuneytinu kæra Martin Debusman (hér eftir nefndur MD), búsettum í Þýskalandi, vegna ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands (hér eftir nefnd FMS) í máli hans nr. 22/2012 frá 14. mars 2012. Með ákvörðun FMS var kveðið á um að MD ætti hvorki rétt á skaðabótum úr hendi Iceland Express (hér eftir nefnt IE), kt. 700497-2919, Efstalandi 26, 108 Reykjavík, vegna aflýsingar flugs 5W511 þann 2. júlí 2011 né vegna seinkunar flugs 5W511 þann sama dag. Krefst MD þess að hin kærða ákvörðun verði felld úr gildi og IE verði gert að greiða honum 400 evrur auk vaxta skv. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 574/2005. Þá krefst MD málskostnaðar. IE 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. Ákvörðun FMS

Hinn kærði úrskurður frá 14. mars 2012 er svohljóðandi:

I. Erindi

Þann 29. september sl. barst Flugmálastjórn Íslands (FMS) kvörtun frá A. Kvartandi átti bókað far með flugi Iceland Express (IE) 5W511 frá Keflavík til London Gatwick kl. 07:10 þann 2. júlí sl. Að sögn kvartanda var hann færður yfir á flug 5W501 síðar sama morgun. Telur kvartandi að hvað hann varðar hafi flugi 5W511 verið aflýst í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004. Vísar kvartandi til dóms Evrópudómstólsins frá 19. nóvember 2009, í sameinuðum málum C-402/07 og C-432/07, varðandi túlkun á því hvort flugi teljist hafa verið aflýst í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004. Tekur kvartandi fram að í því máli hafi dómstóllinn komist að þeirri niðurstöðu að í þeim tilvikum þar sem seinkað flug er fært yfir á annað flug, þ.e.a.s. þar sem hætt er við áætlun upprunalega flugsins og farþegar með því flugi færðir yfir á annað flug sem hafi verið áætlað óháð því flugi sem farþegar áttu bókað far með, verði að líta svo á að fluginu hafi verið aflýst í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004. Fer kvartandi fram á greiðslu skaðabóta vegna aflýsingar flugs %W511 þann 2. júlí sl.

II. Málavextir og bréfaskipti

FMS sendi IE kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 29. september sl. og var beiðni um umsögn ítrekuð 17. og 25. október sl. Þann 14. febrúar sl. tilkynnti FMS að umsögn vegna málsins hefði ekki borist og að ákvörðunar væri að vænta í málinu. Í kjölfarið óskaði IE eftir frekari fresti til að skila inn umsögn vegna kvörtunarinnar. Með tölvupósti þann 16. febrúar sl. var IE veittur frestur til og með 22. febrúar sl. til skila inn umsögn í málinu. Engar athugasemdir bárust frá IE.

Þann 14. febrúar sl. hafði FMS samband við B hjá Isavia ohf., og óskaði eftir upplýsingum um aflýsingu flugs 5W511. Í svari sem barst síðar sama dag kemur fram að flugi 5W511 var ekki aflýst

flugs 5W501 til London Gatwick þann 2. júlí sl. Í svari frá kvartanda sem barst 16. febrúar sl. kemur fram að af hálfu IE hafi því verið haldið fram að flugi 5W511 hafi verið aflýst, aðrar skýringar hafi ekki verið gefnar. Í svari kvartanda kemur einnig fram að hann hafi ekki upplýsingar um raunverulegan komutíma flugs 5W501 til London Gatwick þann 2. júlí sl. Í svari sínu tekur kvartandi fram að orðalag það sem notað var af IE eða sú staðreynd að flug 5W11 hafi verið starfrækt síðar um daginn eigi ekki að ráða úrslitum varðandi það hvort flugi 5W511 teljist hafa verið aflýst í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004. Í svari sínu ítrekar kvartandi tilvísun sína til dóms Evrópudómstólsins í sameinuðum málum C-402/07 og C-432/07 varðandi það hvort flugi teljist hafa verið aflýst í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004. Jafnframt vísar kvartandi til dóms Evrópudómstólsins í máli C-83/10. Þar hafi dómstóllinn komist að þeirri niðurstöðu að ekki sé nauðsynlegt að allir þeir farþegar sem áttu bókað far með upphaflegu áætluðu flugi séu fluttir yfir á annað flug. Það sem ráði úrslitum séu einstaklingsbundnar aðstæður hvers farþega, sem er fluttur yfir á annað flug., þ.e.a.s. að hvað varðar þann farþega hafi verið hætt við upphaflega áætlun flugsins.

Þann 24. febrúar sl. hafði FMS samband við Airport Coordination Limited (ACL), sem er fyrirtæki sem sér um úthlutun afgreiðslutíma (e. slot), gagnasöfnun og fleira fyrir fjölda flugvella, og óskaði eftir upplýsingum um raunverulegan komutíma flugs 5W501 til London Gatwick þann 2. júlí sl. Í svari ACL sem barst síðar sama dag kemur fram að raunverulegur komutími flugs 5W501 hafi verið kl. 12:44 þann 2. júlí sl.

III. Forsendur og niðurstaða Flugmálastjórnar Íslands

Neytendur flughjónustu eða aðrir sem hafa 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 Flugmálastjórnar Íslands, sbr. 1. mgr. 126. gr. c. loftferðalaga. Stofnunin tekur málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og stjórnisýslulaga og sker úr ágreiningi með ákvörðun, sbr. 3. mgr. 126. gr. c og 140. gr. loftferðalaga, ef hann verður ekki jafnaður með öðrum hætti. Sú ákvörðun er bindandi.

samræmi við 7. gr., hafi ekki verið tilkynnt um aflýsingu á þann hátt sem mælt er um í i) – iii) liðum c-liðar 1. mgr. 5. gr., nema flugrekandi geti sýnt 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, sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar.

Í kvörtun sinni fer kvartandi fram á skaðabætur á þeim grundvelli að flugi %W511 frá Keflavík til London Gatwick þann 2. júlí sl. hafi verið aflýst í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004 og vísar því til stuðnings til dóma Evrópudómstólsins í máli C-83/10 og í sameinuðum málum C-402/07 og C-432/07. Að mati Flugmálastjórnar er ekki hægt að fallast á þá túlkun kvartenda á dómum Evrópudómstólsins í framangreindum málum að flugi 5W511 hafi verið aflýst í skilningi reglugerðarinnar. Í dómi Evrópudómstólsins í sameinuðum málum C-402/07 og C-432/07 útskýrir dómstóllinn muninn á seinkun og aflýsingu í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004. Í dómnum kemur fram að um seinkun í skilningi 6. gr. reglugerðarinnar sé að ræða í þeim tilvikum sem flug er starfrækt í samræmi við upprunalega ferðaáætlun en raunverulegur brottfarartími er síðar en áætlaður brottfarartími. Samkvæmt 1. mgr. 2. gr. reglugerðarinnar teljist það hins vegar aflýsing þegar áður áætlað flug er ekki starfrækt. Í dómnum er jafnframt tekið fram að við mat á því hvort að um aflýsingu sé að ræða sé ekki hægt að miða við upplýsingar sem birtast á brottfararskjá flugvalla eða tilkynningar starfsfólks flugrekenda þar sem atriði af þessu tagi tengjast ekki hlutlægum eiginleikum flugsins sem slíks. Í málinu liggur fyrir að ekki var hætt við áætlun flugs 5W511. Þvert á móti var flugið starfrækt í samræmi við upprunalega ferðaáætlun en raunverulegur brottfarartími var síðar en áætlaður brottfarartími. Er það því niðurstaða FMS að flugi 5W511 hafi ekki verið aflýst í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004.

Því má bæta við að samkvæmt iii) lið c. liðar 1. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 fellur skylda flugrekanda til greiðslu skaðabóta vegna aflýsingar niður í þeim tilvikum sem farþegum er tilkynnt um aflýsingu innan 7 daga frá áætlaðri brottför og boðið að breyta flugleið sinni, sem gerir þeim kleift að leggja af stað innan klukkustundar fyrir áætlaðan brottfarartíma og komast á lokaákvörðunarstað innan tveggja klukkustunda eftir áætlaðan brottfarartíma. Áætluð brottför flugs 5W511 frá Keflavík til London Gatwick var kl. 07:55 þann 2. júlí sl. og áætlaður komutími til London kl. 11.50.

sameinuðum málum C-402/07 og C-432/07, komst dómstóllinn hins vegar 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. 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, eiga rétt á bótum skv. 7. gr., nema flugrekandi geti sýnt framá 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.

Það liggur fyrir að flugi 5W511 frá Keflavík til London Gatwick, sem kvartandi átti bókað far með, var seinkað og var raunverulegur brottfarartími flugsins kl. 12:25 þann 2. júlí sl. rúmum 5 klukkustundum síðar en áætlaður brottfarartími. Kvartandi fór hins vegar ekki með því flugi heldur með flugi 5W501 frá Keflavík til London Gatwick þennan sama dag. Eins og rakið var hér að framan var raunverulegur komutími flugs 5W501 til London Gatwick kl. 12:44 tæpum klukkutíma síðar en áætlaður komutími flugs 5W511. Af þessu leiðir að kvartandi á ekki rétt á skaðabótum vegna seinkunar flugs 5W511 frá Keflavík til London Gatwick þann 2. júlí sl.

Ákvörðunarorð:

A á hvorki rétt á skaðabótum vegna aflýsingar flugs 5W511 þann 2. júlí sl. né seinkunar flugs 5W511 þann 2. júlí sl.

III. Málsástæður, umsögn FMS og meðferð málsins í ráðuneytinu

Kæra MD var send ráðuneytinu með bréfi dags. 11. júní 2012 og var móttekin þann sama dag.

Í kæru MD ítrekar hann kröfu sína um að IE greiði honum 400 evrur í skaðabætur. Bendir MD á að IE hafi í brígang við meðferð málsins hiá FMS verið gefinn kostur á að koma að

Kæran var send FMS til umsagnar með bréfi ráðuneytisins dags. 20. júní 2012. Umsögn FMS barst ráðuneytinu með bréfi dags. 23. júlí 2012. Kveðst FMS ekki fallast á rökstuðning MD og túlkun hans á dómum Evrópudómstólsins um að flugi 5W511 hafi verið aflýst í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004. Hafi fluginu verið seinkað og það starfrækt í samræmi við upprunalega ferðaáætlun en raunverulegur brottfarartími verið síðar en áætlaður brottfarartími. Þá bendir FMS á að MD hafi verið kominn á lokaákvörðunarstað innan tveggja klukkustunda eftir áætlaðan komutíma flugs 5W511 og eigi því ekki rétt til skaðabóta samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004. Vekur FMS þó athygli á því að réttur komutími flugs 5W501 hafi verið kl. 13:44 að staðartíma en ekki kl. 12:44 líkt og fram komi í hinni kærðu ákvörðun.

Með tölvubréfi ráðuneytisins dags. 22. október 2012 var MD gefinn kostur á að koma að frekari sjónarmiðum vegna málsins. Með tölvubréfi MD dags. 23. október 2012 kvaðst hann ekki hafa frekari athugasemdir fram að færa.

Með bréfi ráðuneytisins dags. 20. júní 2012 var IE gefinn kostur á að koma að athugasemdum vegna málsins. Engar athugasemdir bárust.

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.

Ráðuneytið bendir á að við meðferð kvörtunar MD bar FMS að gæta fyrirmæla 10. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993 enda hvílir á stofnuninni sem stjórnvaldi rannsóknarskylda samkvæmt ákvæðinu. Bar FMS því að leitast við að upplýsa um málsatvik líkt og gert var af hálfu stofnunarinnar og var meðferð kvörtunar FMS því í samræmi við fyrirmæli stjórnsýslulaga. Verður því ekki fallist á það með MD að taka beri kröfu hans til greina þar sem IE hafi ekki látið málið til sín taka við meðferð þess.

MD lítur svo á að flugi hans þann 2. júlí 2011 nr. 5W511 hafi verið aflýst en ekki seinkað. Eru rök MD rakin í hinni kærðu ákvörðun. Líkt og fram kemur í hinni kærðu ákvörðun liggur hins vegar fyrir að áætluð brottför flugs 5W511 hafi verið kl. 07:55 þann 2. júlí 2011 en raunverulegur brottfarartími hafi verið kl. 12:25 þann sama dag. Að mati ráðuneytisins ber að fallast á það með FMS að flug 5W511 hafi þannig farið fram þótt að raunverulegur brottfarartími hafi verið meira en fjórum klukkustundum síðar en áætlaður brottfarartími en ekki hafi verið hætt við áætlun flugsins líkt og MD heldur fram. Telur ráðuneytið því ljóst að flugi 5W511 frá Keflavík til London Gatwick þann 2. júlí 2011 hafi ekki verið aflýst í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004 heldur hafi því seinkað.

Um seinkun á flugi og þá aðstoð sem flugrekandi skal 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

Líkt og fram hefur komið var um all nokkra seinkun á flugi 5W511 frá Keflavík til London Gatwick þann 2. júlí að ræða og seinkaði brottför þess þannig um fjóra og hálfu klukkustund frá áætlaðri brottför. Hins vegar liggur fyrir að MD fór ekki með því flugi frá Keflavík til London Gatwick heldur flugi nr. 5W501 sem fór frá Keflavík kl. 09:25 þann 2. júlí 2011 og var komutími þess til London Gatwick kl. 13:44 þann sama dag. Áætlaður komutími flugs 5W511 til London Gatwick hafði verið kl. 11:50 þann 2. júlí 2011. Liggur þannig fyrir að MD kom til lokaákvörðunarstaðar tæpum tveimur klukkustundum eftir áætlaðan komutíma og er því ekki uppfyllt skilyrði 6. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sem kveður á um að lágmarki þriggja klukkustunda seinkun svo ákvæði reglugerðarinnar um bætur eigi við.

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

Hvað varðar kröfu MD um greiðslu málskostnaðar er henni vísað frá ráðuneytinu þar sem í lögum er ekki heimild til að úrskurða um slíkan kostnað.

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

Úrskurðarorð:

Hin kærða ákvörðun er staðfest.

Kröfu Martin Debusman um greiðslu málskostnaðar er vísað frá ráðuneytinu.