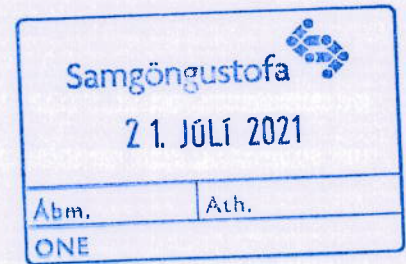




SAMGÖNGU- OG
SVEITARSTJÓRNARRÁÐUNEYTIÐ



Ár 2021, þann 12. júlí, er í samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytinu kveðinn upp
svohljóðandi
úrskurður
í máli SRN20030115

Kæra [REDACTED]
á ákvörðun
Samgöngustofu

I. Kröfur, kærheimild og kærufrestir

Þann 30. mars 2020 barst ráðuneytinu kæra [REDACTED] (hér eftir nefndur farþeginn) vegna ákvörðunar Samgöngustofu (hér eftir nefnd SGS) í máli nr. 7/2020 frá 8. janúar 2020. Með ákvörðun Samgöngustofu var kröfum farþegans um skaðabætur úr hendi Icelandair Group hf. (hér eftir nefnt IA) hafnað, en farþeginn hafði krafist bóta vegna aflýsingar á flugi IA nr. FI306 frá Keflavík til Stokkhólms þann 25. apríl 2019. Krefst farþeginn þess að hann fái greiddar skaðabætur vegna aflýsingarinnar samkvæmt 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Ákvörðun SGS er kærð til ráðuneytisins á grundvelli 3. mgr. 126. gr. c laga um loftferðir nr. 60/1998 og er fram komin innan lögmalets kærufrests, sbr. 1. mgr. 27. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993.

II. Kæruefni og ákvörðun SGS

IA annaðist flug FI306 sem var áætlað frá Keflavík til Stokkhólms þann 25. apríl 2019, en fluginu var aflýst vegna vélarbilunar sem kom í ljós stuttu eftir flugtak. Áætlaður

brottfarartími var kl. 07:35. Vegna aflýsingarinnar kom kærandi ekki á áfangastað fyrr en um sólarhring eftir áætlaðan komutíma.

Er deilt um bótaábyrgð IA vegna aflýsingarinnar.

Hin kærða ákvörðun er svohljóðandi:

I. Erindi

Þann 6. júní 2019 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá [REDACTED] (kvartanda). Kvartandi átti bókað far með flugi Icelandair (IA) FI306 frá Keflavík til Stokkhólms þann 25. apríl 2019. Áætluð brottför frá Keflavík var kl. 07:35, stuttu eftir flugtak kom í ljós vélarbilun og taldi flugáhöfnin nauðsynlegt að snúa vélinni til baka til Keflavíkurflugvallar.

Kvartandi fór 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. 1048/2012 um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum í flugi sem er neitað um far og þegar flugi er aflýst, seinkað eða flýtt eða vegna tapaðs farangurs eða tjóns á honum.

II. Málavextir og bréfaskipti

SGS sendi IA kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 7. júní 2019. Í svari IA sem barst SGS þann 12. júní 2019 kemur fram að félagið telji sér ekki skylt að greiða skaðabætur vegna atviksins. Að mati félagsins mátti rekja viðsnúning vélarinnar til öryggisákvörðunar flugáhafnarinnar. Slíkar ákvarðanir varði flugöryggi sem falli að mati félagsins undir óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 og því sé ekki um bótaskyld atvik að ræða í máli þessu.

SGS sendi kvartanda svar IA til umsagnar þann 12. júní 2019. Í svari kvartanda þann 13. júní 2019 bendir hann m.a. á að af gögnum IA sé ekki hægt að sjá að um óviðráðanlegar aðstæður hafi verið að ræða og að skv. dómi Evrópudómstólsins þá eigi flugrekandinn að lágmarka áhrif af atviki sem þessu. Það sé hægt að gera t.d. með því að vera með flugvél til taks til að bregðast við aðstæðum sem þessum. Hann bendir einnig á að félagið hafi ekki komið honum á ákvörðunarstað fyrr en tæpum sólarhring eftir áætlaðan komutíma og telur kvartandi því að IA hafi ekki gert allt sem í þeirra valdi stóð til að lágmarka afleiðingar af framangreindum aðstæðum. Kvartandi itrekar kröfu sína um staðlaðar skaðabætur.

III. Forsendur og niðurstaða Samgöngustofu

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 lögum

um loftferðir nr. 60/1998, eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra geta beint kvörtun til SGS, sbr. 1. mgr. 126. gr. c loftferðalaga. Stofnunin tekur málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og stjórnáskýringa og sker úr úgreiningi með ákvörðun, sbr. 3. mgr. 126. gr. c og 140. gr. loftferðalaga, ef hann verður ekki jafnaður með öðrum hætti. Sú ákvörðun er bindandi.

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. 1048/2012. Samkvæmt 3. gr. reglugerðar nr. 1048/2012 er SGS sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar samanber 16. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Um aflýsingu flugs og þá aðstoð sem flugrekandi skal veita í slíkum tilvikum er fjallað um í 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Samkvæmt 1. mgr. 5. gr. skal farþegum ef flugi er aflýst, boðin aðstoð af hálfu flugrekandans í samræmi við 8. gr. og a-lið 1. mgr. 9. gr. og 2. mgr. 9. gr. Í 8. gr. reglugerðarinnar er fjallað um rétt farþega til þess að fá endurgreitt eða að fá flugleið breytt. Þar kemur nánar tiltekið fram að flugfarþegar eigi eftirfarandi kosta vól; að fá innan sjö daga endurgreitt að fullu upprunalegt verð farmiðans, að breyta flugleið, með sambærilegum flutningsskilyrðum, til lokaákvörðunarstaðar eins fljótt og auðið er, eða að breyta flugleið, með sambærilegum flutningsskilyrðum og komast til lokaákvörðunarstaðar síðar meir.

Auk framangreinds gildir að sé flugi aflýst eiga farþegar rétt á skaðabótum frá flugrekanda í samræmi við 7. gr. EB nr. 261/2004, hafi ekki verið tilkynnt um aflýsingu á þann hátt sem mælt er um í i) – iii) liðum c-liðar 1. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar. Þetta gildir 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. Loftferðalög nr. 60/1998 og reglugerð EB nr. 261/2004 er ætlað að tryggja ríka vernd fyrir farþega sem neytendur flugþjónustu. Meginreglan samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 er réttur farþega til skaðabóta skv. 7. gr. reglugerðarinnar sé um að ræða aflýsingu eða mikla seinkun á brottfarartíma flugs og ber að skýra undantekningarreglu 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar þröngt, sbr. dóm Evrópuðómstólsins frá 22. desember 2008, í máli C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia og almennar meginreglur um túlkun lagaákvæða.

Fyrir liggur að kvartandi átti bókað far með flugi Icelandair nr. FI306 frá Keflavík til Stokkhólms þann 25. apríl 2019 og að flugvélinni var snúið við skömmu eftir brottför vegna bilunar. Atvikið varð til þess að komu kvartanda á ákvörðunarstað seinkaði um tæpan sólarhring.

Álitaefni í þessu máli er hvort óviðráðanlegar aðstæður hafi valdið aflýsingu á flugi kvartanda. Í 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 kemur fram að flugrekandi sé undanþegin bótaskyldu vegna aflýsingar flugs skv. 7. gr. reglugerðarinnar ef hann getur fært sönnur á að fluginu hafi verið aflýst vegna óviðráðanlegra aðstæðna. Við skýringu á hugtakiinu óviðráðanlegar aðstæður ber að líta til 14. inngangslíðar reglugerðarinnar þar en þar segir að óviðráðanlegar aðstæður geti t.a.m. skapast af völdum öryggisáhættu og ófullnægjandi flugöryggis. Miðað við framkomin gögn frá IA telur SGS að félagið hafi nægjanlega sýnt fram á að ákvörðun flugáhafnar flugs FI306 um að snúa aftur til Keflavíkurflugvallar megi rekja til

flugöryggis. Var því um óviðráðanlegar aðstæður að ræða í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Þrátt fyrir að 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 eigi við verður engu að síður að gera kröfu til viðkomandi flugrekanda um að lágmarka neikvæðar afleiðingar af hinu óviðráðanlega atviki. Viðsnúningur flugvélar vegna bilunar á vélbúnaði eftir flugtak er að mati SGS til þess fallinn að raska verulega áætlunum flugrekanda og farþega. Af framangreindu má telja að IA hafi sýnt nægjanlega fram á að félagið hafi takmarkað afleiðingar af hinum óviðráðanlegu aðstæðum eftir bestu getu.

Með vísan til ofangreinds telur SGS að skilyrði 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 1048/2012 séu uppfyllt og því sé ekki til staðar bótaskylda af hálfu IA vegna aflýsingar á flugi nr. FI306 þann 25. apríl 2019. Ber því að hafna skaðabótum kvartanda.

Ákvörðunarorð:

Kröfum kvartanda um skaðabætur úr hendi Icelandair skv. reglugerð EB nr. 261/2014 sbr. reglugerð 1048/2012, er hafnað.

III. Málsástæður farþegans, umsögn SGS, afstaða IA og meðferð málsins í ráðuneytinu

Kæra farþegans barst ráðuneytinu með tölvubréfi móttæknu þann 30. mars 2020.

Í kæru kemur fram að farþeginn líti svo á að IA hafi ekki gert allt sem í valdi félagsins stóð til þess að bregðast við fyrirliggjandi aðstæðum. Þá hafi félagið ekki með fullnægjandi hætti sýnt fram á að það hafi eftir bestu getu leitast við að takmarka afleiðingar hins aflýsta flugs á farþega. Þá verði heldur ekki séð af þeim gögnum sem IA hefur lagt fram að um hafi verið að ræða óviðráðanlegar aðstæður sem félaginu hafi ekki verið unnt að afstýra, jafnvel þó að allar nauðsynlegar ráðstafanir hefðu verið gerðar, sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Það væri á ábyrgð IA að hafa til taks flugvél ef slíkar aðstæður kæmu upp eða þess í stað viðbragðsáætlun til þess að lágmarka afleiðingar af aflýstu flugi.

Farþeginn telur skýringar IA ekki studdar neinum gögnum. Við það gerir farþeginn verulegar athugasemdir þar sem flugfélagið beri sönnunarbyrði fyrir því að hafa gert allt

sem í valdi þess stóð til þess að takmarka afleiðingar aflýsingarinnar. Það sé það mat kæranda að sönnun um það liggi ekki fyrir og verði félagið að bera hallann af því.

Þá vísar farþeginn til þess að það sé gildandi meginregla samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 að farþegi eigi rétt til skaðabóta skv. 7. gr. reglugerðarinnar þegar um sé að ræða aflýsingu eða mikla seinkun á brottfarartíma flugs. Skýra beri undantekningarreglu 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar þröngt. IA beri þar af leiðandi að greiða honum skaðabætur samkvæmt ákvæðum reglugerðar EB nr. 261/2004.

Þá gerir farþeginn athugasemdir við að ekki hafi verið tekin rökstudd afstaða til sjónarmiða hans í ákvörðun Samgöngustofu frá 8. janúar 2020.

Kæran var send SGS til umsagnar með tölvubréfi ráðuneytisins dags. 30. mars 2020. Umsögn SGS barst ráðuneytinu með tölvubréfi móttæknu 28. apríl 2020.

Í umsögn SGS kemur fram að í ákvörðun stofnunarinnar frá 8. janúar 2020 hafi SGS komist að þeirri niðurstöðu að um óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 hafi verið að ræða og kröfu farþegans þess vegna verið hafnað. Niðurstaðan hafi byggt á framkomnum gögnum frá IA sem hafi að mati stofnunarinnar sýnt að ákvörðun flugáhafnar flugs FI306 um að snúa vélinni við hafi mátt rekja til flugöryggis og að félagið hafi eftir bestu getu leitast við að takmarka afleiðingar þeirra óviðráðanlegu aðstæðna sem skapast hefðu.

SGS vísar til þess að í sambærilegum málum og í samræmi við túlkun Evrópudómstólsins á hugtakinu óviðráðanlegar aðstæður hafi verið litið svo á að vélarbilum sem kemur upp við reglubundið eftirlit sé hluti af venjulegri starfsemi flugrekanda og hann verði að bera hallann af því ef slík bilun veldur miklum töfum. Hins vegar hafi verið litið svo á að vélarbilun sem kemur upp eftir að reglubundnu eftirliti líkur og eftir að vélin hefur verið útskrifuð án athugasemda feli það í sér að um óviðráðanlegar aðstæður sé að ræða.

SGS tekur þá fram að við meðferð málsins hafi IA lagt fram gögn sem sýndu að tæknilegt vandamál hefði komið upp í flugi eftir flugtak, sem væri að liðnu reglubundnu eftirliti og eftir að heimild fékkst til brottfarar frá Keflavík. Gögn tæknideildar félagsins staðfesti að bilunin hafi komið upp skyndilega og á flugi. Þá komi fram í gögnum félagsins að áhöfnin

hafi metið öruggast að snúa vélinni við og tekur SGS þá fram að hún endurskoðar ekki mat flugstjóra sem snýr að öryggi farþega. Tilvísun kæranda til ákvörðunar SGS í máli nr. 21/2017 eigi ekki við þar sem málin séu ósambærileg.

Kæran var send IA til umsagnar með bréfi ráðuneytisins dags. 30. mars 2020. Umsögn IA barst ráðuneytinu með tölvubréfi móttæknu þann 15. apríl 2020.

Í umsögn IA kemur fram að flugi FI306, þann 25. apríl 2019 hafi verið aflýst eftir að áhöfn vélarinnar varð vör við titring í hreyfilsblaði annars hreyfils vélarinnar sem áhöfnin taldi vera yfir öruggum viktörkum. Vísar IA um það til viðhaldsskýrslna vegna atviksins. Því hafi sú ákvörðun verið tekin á grundvelli flugöryggissjónarmiða að snúa vélinni aftur til Keflavíkurflugvallar.

IA telur ekki nokkurn vafa á því að umrædd aflýsing teljist vera vegna óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra, jafnvel þó að gripið hefði verið til allra viðráðanlegra ráðstafana, sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. einnig 14. inngangslíður reglugerðarinnar sem mælir fyrir um öryggisástæður.

Varðandi þær ráðstafanir sem félaginu stóðu til boða vill IA koma því á framfæri að þegar flug FI306 lenti á Keflavíkurflugvelli hefðu vélar félagsins til nálægra áfangastaða þegar verið farnar og því ekki önnur vél tiltæk. Af þeim ástæðum hafi ekki verið unnt að seinka fluginu um takmarkaðan tíma líkt og kærandi heldur fram. Honum hafi þess vegna, í samræmi við b-lið 1. mgr. 8. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, verið boðið far með öðrum leiðum við fyrsta mögulega tækifæri.

Þá tekur IA fram með tilliti til athugasemda farþegans varðandi skyldu félagsins til þess að hafa aðra vél til taks, að Evrópudómstóllinn hafi í máli C-549/07 skýrlega tekið fram að þær kröfur verði ekki gerðar til flugrekanda að gripið sé til aðgerða sem teljist honum óþolandi. Félagið telur það skýrt og í fullu samræmi við dómaframkvæmd Evrópudómstólsins að ekki verði gerð krafa til þess að flugrekandi hafi tiltæka fleiri en eina vél til að starfrækja hvert flug líkt og farþeginn haldi fram.

Að öðru leyti ftrekar IA þær athugasemdir sem fram komu við málsmeðferð SGS.

IV. Niðurstaða ráðuneytisins

Krafa farþegans lýtur að því að hin kærða ákvörðun verði felld úr gildi og fallist verði á kröfur hans um greiðslu skaðabóta úr hendi IA. IA krefst þess að hin kærða ákvörðun verði staðfest.

Líkt og fram kemur í ákvörðun SGS fjallar 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. Var reglugerð þessi innleidd hér á landi með reglugerð nr. 1048/2012. Samkvæmt 2. gr. þeirrar reglugerðar er SGS sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar sbr. 16. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Um aflýsingu flugs og þá aðstoð sem flugrekandi skal veita er fjallað í 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Samkvæmt 1. mgr. 5. gr. skal farþegum í slíkum tilvikum boðin aðstoð af hálfu flugrekandans í samræmi við 8. gr. og a-lið 1. mgr. 9. gr. og 2. mgr. 9. gr. reglugerðarinnar. Þá eiga farþegar rétt á skaðabótum frá flugrekanda í samræmi við 7. gr. hafi ekki verið tilkynnt um aflýsingu á þann hátt sem mælt er fyrir um í i) – iii) liðum c-liðar 1. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar. Gildir þetta nema flugrekandi geti sýnt fram á 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. Samkvæmt 4. mgr. 5. gr. hvílir sönnunarbyrðin á flugrekandanum.

Fyrir liggur að flugi farþegans frá Keflavík til Stokkhólms sem var áætlað kl. 07:35 þann 25. apríl 2019 var aflýst vegna vélarbilunar. Fór farþeginn með flugi daginn eftir. Var það niðurstaða SGS að um óviðráðanlegar aðstæður hafi verið að ræða og því væru skilyrði bótaskyldu ekki uppfyllt.

Ráðuneytið bendir á að samkvæmt 1. gr. reglugerðar nr. 1048/2012 er með reglugerðinni leitast við að auka neytendavernd með því að skýra réttindi farþega og kveða á um meðferð kvartana með það fyrir augum að einfalda málsmeðferð og auðvelda úrlausn mála. Þá bendir ráðuneytið á að það er meginregla samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 að farþegar eigi rétt á skaðabótum verði þeir fyrir aflýsingu eða mikilli seinkun á flugi. Sönnunarbyrði fyrir 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 sönnunarskortí. 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. Í því sambandi bendir ráðuneytið á 14. inngangслиð reglugerðar EB nr. 261/2004 þar sem fram kemur að slíkar aðstæður geti t.a.m. skapast af völdum ótryggs stjórn málaástands, veðurskilyrða sem samrýmast ekki kröfum sem gerðar eru til viðkomandi flugs, öryggisáhættu, ófullnægjandi flugöryggis og verkfalla sem hafi áhrif á starfsemi flugrekandans.

Samkvæmt fyrirbyggjandi gögnum varð áhöfn flugs FI306, þann 25. apríl 2019, stuttu eftir flugtak vör við titring í hreyfilsblaði hægri hreyfils vélarinnar þegar flughæð var aukin. Vélinni var þess vegna verið snúið aftur til Keflavíkur þar sem viðgerð fór fram. Samkvæmt IA er sú ákvörðun að snúa vélinni við öryggisákvörðun sem flugáhöfnin tekur vegna upp kominna aðstæðna. Samkvæmt 14. inngangслиð reglugerðar EB nr. 261/2004 eru öryggisáhættur meðal þess sem fallið getur undir óviðráðanlegar aðstæður.

Ráðuneytið tekur fram að þær aðstæður sem taldar eru í 14. inngangслиð reglugerðar EB nr. 261/2004 fela ekki í öllum tilvikum í sér óviðráðanlegar aðstæður heldur eru til dæmis um það þær aðstæður sem talist geta frumorsakir þess að óviðráðanlegar aðstæður skapast. Þá vísar ráðuneytið til þess að meginregla reglugerðar EB nr. 261/2004 felur í sér sakarlíkindareglu. Svo að undanþága 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar eigi við og vikið verði frá fyrrgreindri meginreglu þarf flugrekandi að sýna að umrætt atvik sem veldur aflýsingu sé óviðráðanlegt af hans hálfu og að umrætt atvik sé að eðli og uppruna utan venjulegrar flugrekstrarstarfsemi hans og ber að leggja þrönga túlkun á það hvað fellur að eðli og uppruna utan venjulegrar flugrekstrarstarfsemi, sbr. dómur Evrópudómstólsins í máli C-549/07. Því til viðbótar verður flugrekandinn að sýna fram á að gripið hafi verið til allra viðeigandi ráðstafana í því skyni að afstýra hinum óviðráðanlegu aðstæðum.

Eins og fram kemur í máli C-549/07 sem SGS gagnályktar frá þurfa flugrekendur að takast á hendur ýmis ólík verk í því skyni að tryggja flugöryggi þegar kemur að viðhaldi flugvéla og gilda þess vegna um það mjög strangar reglur. Þegar þær aðstæður skapast að aflýsa verður flugi vegna bilunar felur það ekki í sér óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 ef bilunin er vegna ófullnægjandi viðhalds eða hún kemur í ljós við reglubundið eftirlit, og verður þá að telja viðgerðina að eðli og uppruna

innan venjulegrar flugrekstrarstarfsemi flugrekandans. Það liggur þó ljóst fyrir að bilun getur falið í sér óviðráðanlegar aðstæður og vísar dómstóllinn í sama máli til þess í dæmaskyni um slíkt tilvik þegar eftirlitsaðili eða framleiðandi tilkynnir flugrekanda um galla í vél hans. Í máli C-257/14 skýrir Evrópudómstóllinn nálgun sína enn frekar. Í málinu komst Evrópudómstóllinn að þeirri niðurstöðu að bilun sem varð með ófyrirséðum hætti og mátti ekki rekja til ófullnægjandi viðhalds og kom ekki fram við reglubundið eftirlit félli samt sem áður ekki undir hugtakið „óviðráðanlegar aðstæður“ í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Það er því ljóst að mikið þarf til að koma svo að undanþága verði veitt vegna bilunar.

Það verður því ekki annað séð en að tæknilegar bilanir falli almennt ekki undir hugtakið óviðráðanlegar aðstæður og undanþágureglu 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. IA hefur þá ekki fullnægt þeim sönnunarkröfum sem gerðar eru til þess skv. 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar og sýnt fram á að þær öryggisáhættur sem upp komu í flugi FI306 þann 25. apríl 2019 hafi hvorki stafað af ófullnægjandi viðhaldi, né að félagið hefði ekki geta komið í veg fyrir aflýsinguna með því að grípa til allra nauðsynlegra ráðstafana í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar í því skyni að afstýra hinum óviðráðanlegu aðstæðum. Þegar að því er sögðu er það mat ráðuneytisins að IA hafi ekki fullnægt þeim sönnunarkröfum sem gera verður til félagsins og verður því að fallast á bótaskyldu þess.

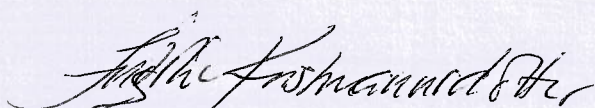
Með vísan til þess sem að framan hefur verið rakið er það niðurstaða ráðuneytisins að fella beri úr gildi hina kærðu ákvörðun SGS og að viðurkenna rétt farþegans til skaðabóta.

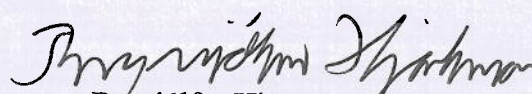
Uppkvaðning úrskurðar hefur dregist vegna mikilla anna í ráðuneytinu og er beðist velvirðingar á því.

Úrskurðarorð:

Hinni kærðu ákvörðun Samgöngustofu nr. 7/2020 frá 8. janúar 2020, er breytt á þann veg að Icelandair ber að greiða farþeganum bætur að fjárhæð 400 evrur samkvæmt b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 1048/2012, vegna aflýsingar á flugi Icelandair frá Keflavík til Stokkhólms þann 25. apríl 2019.

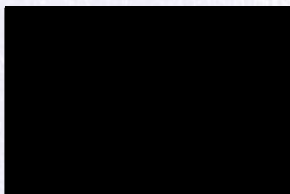
Fyrir hönd ráðherra


Ingilín Kristmannsdóttir


Brynjólfur Hjartarson

Frumrit:

Icelandair Group hf.
Reykjavíkurlugvelli
101 Reykjavík



Ljósrit:

Samgöngustofa
Ármúla 2
108 Reykjavík