

Úrskurður

Samgöngustofu nr. 76/2025 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Icelandair nr. FI554 þann 5. desember 2024

I. Erindi

Þann 13. janúar 2025 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá A (kvartandi). Kvartandi átti bókað far með flugi nr. FI554 á vegum Icelandair (IA) kl. 07:35 þann 5. desember 2024 frá Keflavík til Brussel. Áætlaður komutími var kl. 11:55. Fluginu seinkaði og raunverulegur komutími var kl. 15:26 eða seinkun um þrjár klst. og 31 mínútu 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 15. janúar. Í svari IA, sem barst þann 24. janúar, kom eftirfarandi fram:

Við er í kvörtun með tilvísunarnúmer 2501986 vegna seinkunar á flugi FI 554 þann 5. desember 2024.

Tvær ástæður eru fyrir seinkuninni á umræddu flugi annars vegar 158 mínútna seinkun vegna veðuraðstæðna á Keflavíkurflugvelli og hins vegar 60 mínútna seinkun vegna þess að framkvæma þurfti flugið á annarri flugvél en þeirri sem upphaflega var áætluð í verkið vegna bilunar. Heildar seinkun á brottför var 218 mínútur en það náðist að vinna upp 7 mínútur og var því heildarseinkunin á komu vélarinnar til Brussels, 211 mínútur.

Seinkunin er því tilkomin vegna óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB 261/2004 og er afstaða félagsins sú að hafna beri kröfu kvartanda.

Aðfaranótt 5. desember var aðgerðaráætlun vegna slæms skyggis (LVP) í gildi til 7:30 (sjá gögn þessu til staðfestingar). Nokkrar flugvélar sem koma inn um morguninn til landingar um 7 leitið þurfa að bíða með landingu vegna veðurs. Því var á þeim tímapunkti ljóst að einhverjar tafir yrðu á flugumferð þennan daginn.

Umrætt flug FI 554 var með upphaflega áætlaðan brottfara tíma klukkan 7:35 en raunverulegur brottfaratími var 11:29. Aðstæður á flugvellinum á þessu tímabili þ.e. frá klukkan 7- 12 um morguninn voru eftirfarandi; viðvarandi snjócoma með lélegu skyggi, sjá í þessu samhengi veðurgögn (metar). Gögn um ástand á flugbrautum

(snowtam) bera einnig með sér að aðstæður voru erfiðar vegna snjókomu, snjór þakti bæði flugbrautir og akstursbrautir þannig að ástand á brautunum var lélegt.

Ofangreindar veðuraðstæður hafa það óhjákvæmilega í för með sér að starfsemi á flugvellinum raskast og það tekur lengri tíma að leysa hefðbundin verk af hendi en ella. T.d. vegna þess að ryðja þarf flugbrautir og biðraðir myndast í afisingar.

Með vísan í ofangreint er ljóst að það voru að meginstefnu veðuraðstæður á Keflavíkurflugvelli sem ollu röskuninni á flugi FI 554 og því um óviðráðanlegar aðstæður í skliningi reglugerðar EB 261/2004 að ræða.

Eins og kvartandi kemur inná þá má hluta seinkunarinnar rekja til tæknilegra ástæðna sem ekki verða flokkaðar sem óviðráðanlegar aðstæður í skilningi áðurnefnds reglugerðarákvæðis.

Í því samhengi vísar félagið til dóms Evrópudómstólsins C-315/15 í máli Peskova og Peska gegn Travel Services, þar sem komist var að þeirri niðurstöðu að draga eigi frá tíma vegna seinkunnar sem má rekja til óviðráðanlegra aðstæðna frá heildarseinkun flugs, þegar skorið er úr því hvort seinkun teljist bótaskyld. Þar sem seinkunin á flugi FI 554 þann 5. desember sl. sem má rekja til óviðráðanlegra aðstæðna var 158 mínútur er því ekki um bótaskylda seinkun að ræða.

Meðfylgjandi eru veðurgögn og önnur gögn.

SGS sendi kvartanda svar IA til umsagnar þann 24. janúar. Í svari kvartanda kom fram:

Ég er ósammála því að það sé hægt að skipta ástæðu fyrir seinkuninni í tvo aðskilda hluta eins og flugrekandinn gerir.

Í þessu flugi þá voru farþegarnir komnir um borð um kl 08:00 og það varð ljóst um leið og flugmennirnir ræstu hreyflana og vélbúnaðinn að eitthvað var að enda varð farþegarýmið afar heitt. Bilunin var því kunn þá strax en ekki eftir 158 mínútur. Fljótlega komu flugvirkjar/tæknimenn um borð og greinilega var einhver reikistefna í gangi. Flugstjórinn afsakaði tafirnar með því að tala um hitann í farþegarýminu sem hafi ekki farið framhjá neinum. Eftir nokkra stund þá tilkynnti hann að viðgerð hefði heppnast en taldi þó réttast af öryggisástæðum að skipta um flugvél.

Þær kringumstæður sem sköpuðust í kringum þetta flug hafa ekkert með veðurskilyrði að gera því vélinni hefði ekki verið flogið, miðað við bilunina og ákvörðun flugstjórans um að skipta um flugvél, sama hvernig veður og flugskilyrði hefðu verið. Þessar ástæður eru ríkari ástæða en veðurskilyrðin sem flugrekandinn vitnar til og öll seinkunin á fluginu ber að skoðast í því ljósi.

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. FI554 frá Keflavík til Brussel þann 5. desember 2024 og að fluginu seinkaði um þrjár klst. og 31 mínútu. Álitafni 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 megi rekja til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Við meðferð málsins var sérfræðingur flugrekstrardeildar SGS beðinn um að leggja mat á framlögð veðurgögn IA til að skera úr um hvort að veðuraðstæður í Keflavík þann 5. desember 2024 hafi verið með þeim hætti að forsvaranlegt hafi verið af hálfu IA að seinka flugi kvartanda. Sérfræðingur flugrekstrardeildar staðfesti framlögð gögn IA um veðuraðstæður á Keflavíkurflugvelli. Líta ber til þess sem kemur fram í h-lið gr. 5.2.3 leiðbeininga ESB um túlkun reglugerðar EB nr. 261/2004¹ um óviðráðanlegar aðstæður:

h) Airport congestion due to bad weather conditions

In accordance with recital 14 of Regulation (EC) No 261/2004, the case of an operating air carrier being obliged to delay or cancel a flight at a congested airport due to bad weather conditions, including if these conditions result in capacity shortages, would stem from extraordinary circumstances.

Með hliðsjón af þeim upplýsingum sem koma fram í svari sérfræðings flugrekstrardeildar SGS og leiðbeiningum ESB er það mat stofnunarinnar að seinkun á flugi kvartanda nr. FI554 þann 5. desember 2024 falli í flokk óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 og að truflun á flugi kvartanda vegna þeirra hafi numið meira en 31 mínútu. Þar með hafi seinkun vegna viðráðanlegra aðstæðna numið minna en þremur klukkustundum, sem er skilyrði bótaskyldu skv. 6. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. 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. FI554 þann 5. desember 2024 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, 17. mars 2025

Ómar Sveinsson

Ludvig Árni Guðmundsson

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](#)

