

Ákvörðun Samgöngustofu nr. 28/2015 vegna kvörtunar um aflýsingu á flugi FI272 þann 19. maí 2014

I. Erindi

Þann 13. febrúar sl. barst Samgöngustofu kvörtun frá danska innheimtufyrirtækinu Flyforsinkelse.dk fyrir hönd A og B, hér eftir kvartendur. Kvartendur áttu bókað flug með Icelandair (IA) flug FI272 þann 19. maí 2014, frá Keflavík til Billund og var flugi þeirra aflýst.

Kvartendur fara fram á skaðabætur vegna seinkunarinnar skv. EB reglugerð 261/2004 sbr. reglugerð nr. 1048/2012.

II. Málavextir og bréfaskipti

Samgöngustofa sendi Icelandair kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 13. febrúar og ítrekaði beiðni um umsögn þann 4. mars. Umsögn Icelandair barst þann 5. mars þar sem kröfu um bætur var hafnað með eftirfarandi hætti:

„Icelandair hefur ákveðið að hafna kröfu þeirra um bætur þar sem Flugmálastjórn í Danmörku hefur dæmt svo að Icelandair eigi ekki að greiða bætur vegna niðurfellingar á flugi FI273 þann 19/05/2014.

Ég læt fylgja sem viðhengi ákvörðun þeirra en það er bæði á ensku og dönsku.

"As mentioned, Icelandair has stated that the cancellation was caused by a strike.

The Danish Transport Authority has made an operational and legal evaluation regarding this information and the information detailed in the sub-mitted documentation, and can state that there was an illegal strike amongst the pilots of Icelandair, during which the pilots stayed away from work. In accordance with Regulation (EC) 261/2004, strikes that affect the operation of an operating carrier are considered as extraordinary circumstances, which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken."

Umsögn Icelandair var send til Flyforsinkelse.dk til umsagnar þann 5. mars. Svar barst sama dag þar sem bent var á að danska ákvörðunin snérist um annað flug heldur en hér væri til umræðu.

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 Samgöngustofu, sbr. 1. mgr. 126. gr. c. loftferðarlaga. Stofnunin tekur málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og stjórnslulaga 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.

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 [Samgöngustofa] 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. Ef flugleið farþega er breytt og brottför nýja flugsins er a.m.k. degi eftir áætlaða brottför flugsins sem var aflýst eiga farþegar einnig rétt á aðstoð sem tilgreind er í b- og c-lið 1. mgr. 9. gr. Sé flugi aflýst eiga farþegar rétt á skaðabótum frá flugrekanda í 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.

Loftferðalögum 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 Evrópudómstólsins frá 22. desember 2008, í máli C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia og almennar meginreglur um túlkun lagaákvæða.

Í þeirri ákvörðun dönsku flugmálastjórnar sem Icelandair sendi Samgöngustofu, er fjallað um aflýsingu á flugi Icelandair FI273, áætlað þann 19. maí 2014 frá Billund til New York, með millilendingu í Keflavík. Í málinu kemur fram að danska flugmálastjórn fékk gögn frá IA um verkfallsaðgerðir sem hafi leitt til þess að fluginu var aflýst. Þá staðfesti danska flugmálastjórn að um „ólögmætt verkfall“ flugmana Icelandair hafi verið að ræða, og þar sem verkföll sem hafi áhrif á starfsemi flugrekanda séu óviðráðanlegar aðstæður á grundvelli reglugerðar nr. 261/2004, var kröfu kvartenda um bætur hafnað.

Fyrir liggur að flug kvartenda FI272 frá Keflavík til Billund þann 19. maí er ekki sama flugið og ákvörðun dönsku flugmálastjórnar tekur til. Engu að síður liggur fyrir að þar sem IA sendir umrætt álit dönsku flugmálastjórnar sem umsögn í málinu, að IA telur að sami rökstuðningur eigi við í þessu máli. Þannig hefur Samgöngustofa skoðað málið út frá þeim forsendum að flugi kvartenda hafi verið aflýst vegna „ólögmæts verkfalls“ flugmanna IA.

Við skoðun á umræddu „ólögmætu verkfalli“ liggur fyrir að þann 15. maí 2014 höfðu verið sett lög á verkfall flugmanna IA og var verkfalli þeirra því lokið þann 19. maí 2014. Hvað varðar þá stöðu sem upp kom þann 19. maí 2014 kom eftirfarandi fram í fréttum Ríkisútlagsins þann dag:

„Icelandair hefur felld nítu flugferðir niður í dag vegna manneklu og líka seinkað ferðum. Yfirvinnubann tók gildi í gærmorgun hjá Flugfreyjufélagi Íslands en röskunin er vegna þess að flugmenn hjá félaginu hafa ekki viljað aukavinnu.

Lög voru sett í síðustu viku á aðgerðir Félags íslenskra atvinnuflugmanna og þau taka líka til yfirvinnubanns en Hafsteinn Pálsson formaður félagsins segir það undir hverjum og einum komið hvort hann taki að sér aukavinnu. Nú sé einfaldlega lítill áhugi á því og mikil reiði í röðum flugmanna vegna lagasetningarinnar.“¹

Í c-lið 1. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 kemur fram að skaðabótaskylda flugrekanda vegna aflýsingar á flugi falli niður við óviðráðanlegar aðstæður. Álitafnið í þessu máli er hvort að aflýsing flugs IA, FI272 hafi verið vegna óviðráðanlegra aðstæðna. Við túlkun á hugtakinu óviðráðanlegar aðstæður samkvæmt 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 ber m.a. að líta til 14. inngangslíðar reglugerðarinnar þar sem meðal annars er tekið fram að óviðráðanlegar aðstæður geti skapast af völdum verkfalla sem hafa áhrif á starfsemi flugrekandans. Samgöngustofa hefur metið það svo að verkföll geti flokkast undir óviðráðanlegar aðstæður en að slíkt þurfi að meta hverju sinni.

Að mati Samgöngustofu verður að líta til þeirrar staðreyndar að verkfalli flugmanna IA lauk þann 15. maí 2014. Það sem mál þetta snýst um er sú staðreynd að flugmenn Icelandair höfnuðu því að taka að sér aukavinnu. Þá ber að líta til þess að þann 19. maí 2014 voru áætluð 54 flug hjá IA og að einungis var 9 þeirra aflýst. Þannig hélst áætlun IA þann 19. maí 2014 fyrir 45 flug félagsins².

Eins og að framan greinir var ekki um verkfall flugmanna Icelandair að ræða, heldur neitun flugmanna á því að vinna yfirvinnu. Icelandair vísar í danska ákvörðun máli sínu til stuðnings, en leggur ekki fram nein gögn sem styðja þá niðurstöðu. Félagið hefur heldur ekki sýnt fram á að um samræmdar aðgerðir hafi verið að ræða hjá flugmönnum félagsins þegar þeir neituðu aukavinnu þennan dag né skyldu þeirra til að taka aukavinnu, og hve margir neituðu að vinna aukavinnu. Telja verður að tilhögun á aukavinnu flugmanna sé hluti af innra

¹ <http://www.ruv.is/frett/flug-felld-nidur-og-verkfoll-framundan>

² Upplýsingar úr Axis gagnagrunni Isavia

skipulagi Ícelandair og beri félagið ábyrgð á því að sú tilhögun virki. Það er því mat Samgöngustofu að Ícelandair hafi ekki sýnt fram á að sú aðstaða sem upp kom þann 19. maí 2014 geti flokkast sem óviðráðanlegar aðstæður. Ber IA því að greiða kvartendum skaðabætur að upphæð 400 evrur skv. c- lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 1048/2012.

Ákvörðunarorð

Ícelandair skal greiða hvorum kvartanda bætur að upphæð 400 evrur skv. c-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 1048/2012.

Ákvörðun þessi er kæránleg til innanríkisráðuneytis skv. 3. mgr. 126. gr. c loftferðalaga nr. 60/1998 og 18. gr. laga nr. 119/2012 um Samgöngustofu, stjórnslustofnun samgöngumála. Kæra skal berast ráðuneytinu innan þriggja mánaða frá því að viðkomandi var tilkynnt um ákvörðun þessa.

Reykjavík 16. júní 2015

Ómar Sveinsson

Sigrún Henrietta Kristjánsdóttir