

## Ákvörðun Samgöngustofu nr. 44/2021 vegna kvörtunar um seinkun á flugi W65054 þann 14. febrúar 2020.

### I. Erindi

Þann 8. júní 2021 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá AB (kvartendur). Kvartendur áttu bókað far með flugi Wizz Air (IA) nr. W65054 þann 14. febrúar 2020 frá Keflavík til Kraków.

Áætlaður komutími kvartenda til Kraków var kl. 00:15, raunverulegur komutími var kl. 05:38. Seinkun á komu kvartenda til Kraków var því fimm klukkustundir og 23 mínútur.

Kvartendur fara 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 neitað er um far og þegar flugi er aflýst, seinkað eða flýtt eða vegna tapaðs farangurs eða tjóns á honum.

### II. Málavextir og bréfaskipti

Kvörtunin var send WA til umsagnar þann 10. júní 2021. Í svari WA sem barst þann 27. júní 2021 kom fram eftirfarandi:

„I would like to kindly advise you that Wizz Air flight W6-5054 KEF-KRK 14 February 2020 was delayed due to the weather conditions at KEF on the previous flight of the rotation. The strong winds made the scheduled time of arrival of the preceding flight W6 5053 KRK-KEF impossible at that time. Consequently this led to the delay of flight W6 5053. Please be informed that our flights operate on rotational principle of aircraft, therefore if one flight is delayed, cancelled or diverted, the following flights get delayed or cancelled, depending on aircraft availability.

Below you can find the METAR reports, a METAR decoder could be found at: <http://heras-gilsanz.com/manuel/METAR-Decoder.html>. I am also sending you the list of activities of the aircraft, the information for both flights and the duty manager report.

Please consider that Wizz Air as operating air carrier shall not be obliged to pay compensation, if cancellation or long delay is caused by extraordinary circumstances according to Art. 5. par. (3) of 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.

Originally Art.5. par. (3) of the Regulation applies to flight cancellations but the European Court of Justice in its judgments concerning compensations for long delays of

flights extended the application of Art.5. par. (3), stating that the airline shall not pay compensation for long delays, if even if all reasonable measures had been taken. (the most recent relevant judgment of the court was delivered on 23th October 2012 in joined cases C-581/10 and C-629/10.).

In conclusion, we believe that no further compensation is due having in mind that flight delay was caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken, namely circumstances beyond the actual control of Wizz Air.“

SGS sendi kvartendum svar WA til umsagnar þann 27. júní 2021. Í svári kvartenda sem barst þann næst dag kom fram eftirfarandi:

“Thank you very much for handling this case and providing me with all that information. Unfortunately i'm not a law expert, however, according to The Eglitis et Ratnieks court case (Case C-294/10) - "an airline can be required to organize its resources in good time so that it's possible to operate a scheduled flight once the extraordinary circumstances have ceased, that is to say, during a certain period following the scheduled departure time". So it shouldn't matter if the previous flight was delayed or not. Weather conditions were good at the time our flight was scheduled. Other airline's planes took off. But we had to wait for over 5 hours. Wizzair should have one more plane to handle this situation. Since they failed to organize its resources in good time we should get the compensation.”

### **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. loftferðalaga. Stofnunin tekur málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og stjórnisýslulaga nr. 37/1993 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 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.

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

Álitaefni þessa máls er hvort að seinkun á flugi kvartenda frá Keflavík til Kraków megi rekja til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

WA hefur lýst því svo að seinkun flugs nr. W65054 frá Keflavík til Kraków þann 14. febrúar 2020 sem framvæmt var af vélinni með skrásetningarnúmerið HA-LXW megi rekja til veðurs og erfiðra aðstæðna í Keflavík í fyrra flugi sömu vélar sem átti síðar að framkvæma flug kvartenda, þ.e. flug nr. W65053 frá Kraków til Keflavíkur.

WA hefur lagt fram gögn við meðferð málsins sem sýna fram á erfiðar veðuraðstæður á Keflavíkurflugvelli þann 14. febrúar 2020. apríl Við meðferð málsins var sérfræðingur SGS í flugrekstrardeild, beðin um að leggja mat á framlögð veðurgögn WA. Í svari sérfræðingsins kom fram eftirfarandi:

„Snarvitlaust veður allan þennan dag. Spáin gerði ráð fyrir að vindurinn yrði ekki þolanlegur fyrr en eftir 23:00. Þeir seinkuðu flugunum miðað við það.“

Að mati SGS hefur WA því nægjanlega sýnt fram á að veðuraðstæður voru slæmar í Keflavík þann 14. febrúar 2020 sem orsakaði keðjuverkandi seinkunaráhrif á flug kvartenda síðar þann þann sama daga.

Telur SGS því að rekja megi seinkun á flugi kvartenda til óviðráðanlegra aðstæðna sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 1048/2012. Eru skilyrði bótaskyldu skv. 7. gr. reglugerðarinnar því ekki uppfyllt.

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.

Slæmar veðuraðstæður eru til þess fallnar að raska verulega áætlunum flugrekenda og farþega. Með hliðsjón af framangreindu verður að telja að WA hafi sýnt nægjanlega fram á að félagið hafi lagt sig fram við að takmarka afleiðingar af hinum óviðráðanlegu aðstæðum eftir bestu getu með því að koma kvartendum til Kraków um leið og veðuraðstæður leyfðu.

### *Ákvörðunarorð*

Kröfu kvartenda um staðlaðar skaðabætur úr hendi Wizz Air skv. reglugerð EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð 1048/2012, er hafnað.

Ákvörðun þessi er kæránleg til samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins 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, 5. október 2021

Ómar Sveinsson

Andri Rúnar Gunnarsson