

## Ákvörðun Samgöngustofu nr. 179/2020 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Wizz air, W61540 þann 31. júlí 2020.

### I. Erindi

Þann 19. ágúst sl. barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá A (kvartandi). Kvartandi átti bókað far með flugi Wizz air (WA) nr. W61540 þann 31. júlí 2020 frá Keflavík til Varsjár í Póllandi. Áætluð brottför var kl. 00:25 en raunveruleg brottför var kl. 10:17. Komu kvartanda á áfangastað seinkaði því um níu klukkustundir og fjórutíu og fimm mínútur.

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. 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 til WA til umsagnar 19. ágúst sl.. Í svari WA sem barst SGS þann 30. ágúst kom m.a. fram að:

*I would like to inform you that after investigating your complaint, we can confirm that Wizz Air flight W6-1540 KEF-WAW on 31 July 2020 was delayed due to bird strike that affected the aircraft HA-LXF. These conditions made impossible for the flight to be operated on time, since our main concern was safe operation and the safety of our passengers, and mandatory inspection needed to be performed. The aircraft was changed to HA-LVA.*

*In the attachment you may find the actual and the flight leg information, the aircraft activities and the email from our duty manager regarding the disruption. We will provide you with the work order for the inspection of the aircraft as soon as we receive it.*

*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 since the flight's 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 kvartanda svar WA til umsagnar þann 31. ágúst sl. í svar kvartanda sem barst þann sama dag kom fram:

*Takk fyrir aðstoðina. Ég kann ekki vel að lesa úr þessum gögnum, en mér finnst athyglisvert að pósturinn frá þessum duty manager berst mörgum klukkutímum eftir að flugið átti að leggja af stað. Fólk var byrjað að ganga um borð í vélina þegar hún var allt í einu tæmd aftur og fluginu frestað um fyrst klukkutíma, svo hálf tíma til viðbótar og loks enn lengur. Hvenær á þetta bird strike að hafa átt sér stað, meðan vélin var á jörðinni? En ég veit auðvitað ekki hvernig þetta virkar, finnst bara tímalínan skrítin. Takk fyrir þetta, bið áteka eftir ákvörðun ykkar.*

Þann 16. september bárust gögn frá WA sem staðfestu að skemmdir eftir árekstur við fugl hefðu fundist við skoðun í Keflavík.

### **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 stjórnarsýslulaga 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 SGS 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. Þetta dómafordæmi var staðfest með dómi Evrópudómstólsins í máli C-11/11 og hefur nú einnig verið lögfest með 6. gr. reglugerðar nr. 1048/2012.

Lofthæðalög 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 í þessu máli er hvort að óviðráðanlegar aðstæður hafi valdið seinkun á flugi kvartanda. Miðað við framkomin gögn frá WA telst sannað að fugl hafi farið á nef vélarinnar sem átti að framkvæma flug kvartanda. Þetta atvik uppgötvaðist við eftirlit í Keflavík. Vegna atviksins þurfti WA að fá aðra flugvél til landsins til að framkvæma flugið og að rekja megi seinkun flugs W61540 til þessa atviks. Í 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 kemur fram að flugrekandi sé undanþegin bótaskyldu vegna aflýsingar skv. 7. gr. reglugerðarinnar ef hann getur fært sönnur á að flugi hafi verið aflýst vegna óviðráðanlegra aðstæðna. Við skýringu á hugtakinu óviðráðanlegar aðstæður ber að líta til 14. skýringarákvæðis reglugerðarinnar en þar segir m.a. að skyldur flugrekenda skv. reglugerðinni geti fallið niður ef óviðráðanlegar aðstæður skapast sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið nauðsynlegar ráðstafanir.

Að mati SGS teljast þau atvik þegar árekstur við fugl veldur skemmdum á flugvél vera tilviljanakennd og óviðráðanleg af hálfu viðkomandi flugfélags. Þá er ómögulegt fyrir flugrekendur að afstýra slíkum atvikum og afar erfitt eða ómögulegt að gera einhverskonar ráðstafanir til að koma í veg fyrir slík atvik.

Í dómi Evrópudómstólsins í máli Peska og Peskova gegn Travel Service nr. C-315/15 komst dómurinn að þeirri niðurstöðu að árekstur fugls við flugvél teljist óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Þá er ekki heldur um að ræða tilvik sem á rætur að rekja til nauðsynlegra þátta í starfsemi flugvallar eða rekstri og notkun flugvéla sbr. sjónarmið í máli Evrópudómstólsins í máli Siewert gegn Condor nr. C-394/14 um lyftubifreiðar.

Að mati SGS telst því „birdstrike“, þ.e. þegar árekstur við fugl veldur skemmdum á flugvél, til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Kröfu kvartanda um staðlaðar skaðabætur er því hafnað.

### *Ákvörðunarorð*

Kröfu kvartanda 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, stjórnarsýslustofnun samgöngumála. Kæra skal berast ráðuneytinu innan þriggja mánaða frá því að viðkomandi var tilkynnt um ákvörðun þessa.

Reykjavík, 4. desember 2020

Ómar Sveinsson

Andri Rúnar Gunnarsson