

Ú R S K U R Ð U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 29. nóvember 2012 í máli nr. E-837/2012:

Icelandair ehf.

(Jóhannes Sigurðsson hrl.)

gegn

Flugmálastjórn Íslands og

(Soffía Jónsdóttir hrl.)

Stefaníu Björk Helgadóttur

(sjálf ólöglerð)

Mál þetta, sem var tekið til úrskurðar þann 13. nóvember sl. um frávísunarkröfu stefnda, er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Icelandair ehf., Reykjavíkflugvelli, Reykjavík, gegn Flugmálastjórn Íslands, Reykjavíkflugvelli, Reykjavík, og Stefaníu Björk Helgadóttur, Blásölum 16, Kópavogi, með stefnu birtri 23. febrúar 2012.

Stefnandi gerir þá kröfu að ógild verði með dómi ákvörðun stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, frá 21. janúar 2011 í máli nr. 12/2011, um að stefnanda beri að greiða stefndu Stefaníu Björk Helgadóttur bætur að fjárhæð 400 evrur vegna aflýsingar á flugi FI-213 þann 4. júlí 2010.

Þá krefst stefnandi þess að stefndu verði dæmd til að greiða stefnanda málskostnað að mati dómsins í samræmi við hagsmuni málsins, vinnu málflytjanda og annan kostnað af málinu eða samkvæmt málskostnaðarreikningi er lagður verður fram við aðalmeðferð málsins og að tillit verði tekið til þess að stefnandi er virðisaukaskattsskyldur.

Stefndi, Flugmálastjórn Íslands, krefst þess aðallega málinu verði vísað frá dómi og að stefnandi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar en til vara sýknu af öllum kröfum stefnanda og að hann verði dæmdur til að greiða honum málskostnað að mati dómsins.

Stefnda, Stefanía Björk Helgadóttir, krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða henni málskostnað að mati dómsins.

Af hálfu stefnanda er þess krafist að frávísunarkröfu verði hafnað og að stefndi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar að mati dómsins.

Stefnda Stefanía Björk tók ekki afstöðu til framkominnar frávísunarkröfu.

Málsatvik, málsástæður og lagarök

Þann 4. júlí 2010 kl. 19:45 átti stefnda, Stefanía Björk, bókað flugfar frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur með flugi stefnanda nr. FI-213. Fluginu var aflýst vegna bilunar sem komið hafði upp í þeirri flugvél stefnanda er annast átti flugið. Vélinni hafði verið snúið við vegna bilunar þegar hún var á flugi frá Kaupmannahöfn fyrr þennan sama dag en hún var í áætlunarflugi til Keflavíkur og ætlunin hafði verið sú að henni yrði flogið til baka til Kaupmannahafnar kl. 13:15 og færi síðan til baka til Keflavíkur kl. 19:45 sem flug FI-213. Klukkan 17:00 þann sama dag var stefndu tilkynnt að flugið félli niður. Hún var þá bókuð í nýtt flug hjá stefnanda og fór hún frá Kaupmannahöfn, með flugi stefnanda, en annarri vél, sólarhring síðar en upphaflega var áætlað eða þann 5. júlí 2010 kl. 19:45.

Fleiri flug voru farin á vegum stefnanda milli Keflavíkur og Kaupmannahafnar daganna 4. og 5. júlí.

Viðgerð á flugvélinni lauk þann 4. júlí, kl. 22:40 að staðartíma.

Stefnandi endurgreiddi stefndu hótलगistingu vegna aflýsingarinnar en hafnaði kröfu hennar um skaðabætur þar sem ástæðan fyrir töfinni á fluginu hefði verið vélarbilun

Þann 11. ágúst 2010 sendi stefnda, Stefanía Björk, kvörtun til stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, þar sem sett var fram krafa um skaðabætur vegna aflýsingar á ofangreindu flugi.

Í ákvörðun stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, frá 21. janúar 2011, kemur fram að kveðið sé á um réttindi farþega vegna aflýsingar á flugi í reglugerð 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, sem innleidd var í íslenskan rétt með reglugerð nr. 574/2005. Þar er rakið að í 3. mgr. 5. gr. EB reglugerðarinnar sé mælt fyrir um að ekki sé skylt að greiða bætur ef flugi hefur verið aflýst af óviðráðanlegum orsökum. Einnig er lagt til grundvallar að sú tæknilega bilun sem varð í flugi umræddrar flugvélar teljist til óviðráðanlegra orsaka enda var flugvélinni réttilega snúið við af öryggisástæðum til þess að unnt væri að gera við bilunina. Í úrskurðinum kemur hins vegar fram að þessi bilun geti ekki réttlætt aflýsingu á seinna flugi sem fara átti fram með sömu flugvél.

Í ákvörðun stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, um þennan þátt segir orðrétt:

„Það er mat Flugmálastjórnar að slíkar kringumstæður, þ.e. þegar atvik hafa áhrif á annað flug en það sem deilt er um, geti ekki haft slíka víxlverkun að teljist geti til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB 261/2004 að því er það flug varðar, er leiði til þess að bótaskylda flugrekanda skv. 7. gr. reglugerðarinnar falli niður. Þá verður hin mikla töf á að kvartandi fengi far frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur ekki réttlætt með vísan til umræddrar viðgerðar, en viðgerð á vélinni lauk tæpum tveimur klukkustundum eftir áætlaða brottför flugs FI213 en hún fór ekki í loftið fyrr en tæpum sólarhring síðar.“

Í ákvörðuninni er einnig vísað til þess að það hafi ekki verið réttlætanlegt að seinka fluginu um sólarhring þar sem viðgerðinni hafi lokið tæpum tveimur tímum eftir áætlaða brottför hins aflýsta flugs. Niðurstaða stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, var því sú að kvartandi ætti rétt á skaðabótum að fjárhæð 400 evrur.

Þann 19. apríl 2011 kærði stefnandi ákvörðun stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, til Innanríkisráðuneytisins sem þann 11. október 2011 staðfesti ákvörðunina og féllst á þær forsendur sem fram komu í ákvörðun stefnda, Flugmálastjórnar Íslands.

Stefnandi greiddi stefndu, Stefaníu Björk, bætur að fjárhæð 400 evrur þann 11. nóvember 2011.

Í þinghaldi þann 29. ágúst sl. upplýsti lögmaður stefnanda að stefndu, Stefaníu Björk, hefðu verið greiddar bætur á grundvelli þeirrar ákvörðunar sem krafist er ógildingar á. Í kjölfar þess setti lögmaður stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, fram kröfu um frávísun málsins og vísaði til þess að þar sem bæturnar hefðu þegar verið greiddar hefði stefnandi ekki lengur lögvarða hagsmuni af því að fá dóm um stefnukröfu málsins. Stefnandi mótmæli þá frávísunarkröfunni sem of seint fram kominni. Í þinghaldi þann 6. september 2012 kynnti dómari málsaðilum þá ákvörðun að hann teldi að ekki væru rök til þess að svo stöddu að vísa málinu frá dómi af sjálfsdáðum og ákvað að málið skyldi flutt um frávísunarkröfuna.

Stefnandi byggir kröfur sínar á því að hann hafi aflýst flugi FI-213 vegna óviðráðanlegra aðstæðna sem voru þær að flugvélin sem átti að annast flugið bilaði í flugferð sama dag og flug FI-213 átti að eiga sér stað. Vegna bilunarinnar og af öryggisástæðum var flugvélinni snúið við og hún látin lenda á brottfararstaðnum þannig að unnt væri að gera við bilunina. Samkvæmt 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur o.fl., sem innleidd var í íslensk lög með reglugerð nr. 574/2005 samkvæmt heimild í 3. mgr. 126. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir, ber flugrekanda ekki skylda til að greiða skaðabætur hafi flugi verið aflýst af völdum óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir.

Í málinu er ekki um það deilt að umrædd bilun teljist til óviðráðanlegra aðstæðna eins og það hugtak hefur verið túlkað bæði af Evrópudómstólnum, sjá hér dóm í máli C-549/07 Friederike Wallentin v. Alitalia, og Hæstarétti Íslands, sbr. dóm í málinu nr. 375/2003, Birgir Hauksson gegn Nesfiski ehf. Ákvörðun stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, er hins vegar byggð á því að þótt aflýsa þurfi einu flugi

vegna bilunar þá teljist sú bilun ekki vera óviðráðanlegar aðstæður vegna næsta flugs sem vélin átti að sinna. Þá byggir ákvörðunin ranglega á því að bilunin hafi endað tveimur tímum eftir áætlaða brottför og því hafi ekki verið réttlæt看legt að seinka fluginu fram á næsta dag. Á því er byggt að þessar forsendur séu ekki lögmæt sjónarmið þar sem þær viðmiðanir sem þarna komi fram séu ekki hluti af þeim reglum sem gildi um bótaskyldu í tilvikum af þessum toga. Verður nú nánar vikið að þessum tveimur meginforsendum í úrskurðinum.

Í málinu liggur fyrir að flugi FI-213 var aflýst kl. 17:00 þann 4. júlí 2010 á þeim grundvelli að flugvélin sem átti að annast flugið hefði bilað og að talið var að ekki tækist að gera við flugvélinna þannig að unnt væri að fljúga á áætluðum tíma eða fljótlega þar á eftir. Talið var ótækt að halda farþegum í óvissu í flugstöð, sérstaklega þar sem ekki var gert ráð fyrir að unnt yrði að fljúga um kvöldið. Var farþegum vísað á hótél og endurgreiddi stefnandi gistingu stefndu, Stefaníu Bjarkar. Þær staðreyndir að flugvélin bilaði og að ekki náðist að gera við hana í tæka tíð fyrir brottför verða að teljast jafn óviðráðanlegar aðstæður og í fyrra tilvikinu þegar snúa varð flugvélinni við og aflýsa fluginu. Enginn eðlismunur er á þessum tveimur tilvikum þar sem sama orsök veldur því að ekki tókst að fljúga með farþegana.

Stefnandi gerði allar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að koma flugi FI-213 á áætlun. Þær ráðstafanir fólu í sér að fá sérfróða aðila til þess að gera við bilunina eins fljótt og kostur var. Upphaflega var vonast til að unnt yrði að gera við bilunina þannig að unnt yrði að fljúga á áætlun eða a.m.k. síðar sama kvöld. Þar sem sýnt þótti að það myndi ekki takast þegar kom að innritunartíma var farþegum tilkynnt um aflýsinguna þannig að þeir þyrftu ekki að eyða tíma í óvissu á flugstöðinni fram á nótt. Ekki er unnt að gera frekari kröfur til flugrekanda en þær að hann reyni að gera við bilun í flugvél eins fljótt og kostur er til að mæta hinum óviðráðanlegu aðstæðum. Ekki var heldur raunhæft að fá aðra flugvél á þeim tíma sem var til stefnu. Af þessu er ljóst að engin heimild er til þess að byggja á því að svokallaðar „víxlverkanir“ teljist ekki til óviðráðanlegra aðstæðna. Meta verður í raun hvert tilvik fyrir sig en í málinu er sannað að ekki hafi verið unnt að gera við bilunina fyrr en þremur tímum eftir áætlaða brottför.

Til frekari stuðnings þessu má benda á að ef gerðar eru of miklar kröfur á hendur flugrekendum um að koma vélum sem bila í flug þá eykst hættan á því að fullnægjandi viðgerð fari ekki fram. Sjónarmið um öryggi farþega hlýtur að vera í fyrirrúmi þegar metið er hvort aðstæður séu óviðráðanlegar eða ekki.

Hitt atriðið sem tilgreint er sem forsenda fyrir ákvörðuninni er að viðgerð hafi verið lokið tæpum tveimur klukkustundum eftir áætlaða brottför. Eins og áður er vikið að þá er þessi staðhæfing röng og því þegar af þeirri ástæðu ekki unnt að byggja á henni. Þá er ekki tekið tillit til þess að jafnvel þótt stefnandi hefði gert sér ljóst að viðgerð myndi geta lokið um kvöldið þá hefði það tekið umtalsverðan tíma að undirbúa flugvélinna fyrir brottför. Kalla hefði þurft farþega saman, innrita þá og gefa þeim hæfilegan tíma til þess að komast um borð í flugvélinna. Hlaða hefði þurft töskum um borð og setja eldsneyti og birgðir í vélinna. Varlegt er að áætla að það hefði tekið um tvo til þrjú tíma frá því að viðgerð var lokið þar til flug hefði getað hafist og því komið vel yfir miðnætti sem telst ekki til hefðbundins brottfarartíma.

Horfa ber til þess að stefnandi gerði vel við farþegana að láta þá vita af því að fluginu væri aflýst þegar fyrirséð var að ekki tækist að gera við bilunina í tæka tíð þannig að unnt væri að hafa brottför á áætlun eða fljótlega þar á eftir. Það felst meiri röskun í því að láta farþega bíða í flugstöð upp á von og óvon en að gefa þeim upp nýjan flugtíma þar sem tekið er tillit til allra óvissuþátta. Þá fela næturflug einnig í sér mikla röskun hjá farþegum.

Í ljósi þessa sem að framan greinir telur stefnandi ljóst að ekki liggi lögsmæt sjónarmið að baki ákvörðun stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, og beri því að taka kröfur stefnanda um ógildingu ákvörðunarinnar til greina.

Stefnandi vísar til laga nr. 60/1998 um loftferðir, einkum 3. mgr. 126. gr., og reglugerðar nr. 574/2005 um gildistöku reglugerðar 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 og um að fella úr gildi reglugerð EB nr. 295/91, einkum 5. gr. reglugerðar EB. Kröfu um málskostnað byggir stefnandi á ákvæðum XXI. kafla laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Stefndi, Flugmálastjórn Íslands, byggir kröfu sína um frávísun málsins á því að stefnandi hafi ekki lögvarða hagsmuni af því að fá dóm um sakarefnið, sbr. 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991, þar sem hann hafi þegar efnt skyldu sína með greiðslu bóta til stefndu, Stefaníu Bjarkar. Því sé nú um að ræða lögspurningu sem sé í andstöðu við 1. mgr. sama lagaákvæðis.

Hann bendir einnig á að stefnda, Stefanía Björk, hafi skilað inn greinargerð vegna málsins hálfum mánuði eftir að stefndi, Flugmálastjórn Íslands, skilaði inn sinni. Í greinargerð stefndu, Stefaníu Bjarkar, kom fyrst fram að stefnandi væri búinn að greiða bætur á grundvelli þeirrar ákvörðunar sem krafist er ógildingar á.

Stefnandi krefst þess að frávísunarkröfunni verði hafnað. Hann telur að krafan sé of seint fram komin þar sem hennar hafi ekki verið getið í greinargerð. Einnig telur hann að hafna beri kröfunni þar sem stefnandi hafi lögvarða hagsmuni af því að krefjast ógildingar á ákvörðuninni og vísar til þess að hann gæti átt þess kost á að fá endurgreitt verði ákvörðun ógilt auk þess sem hann hafi hagsmuni af því að fá úr því skorið hvort annmarkar hafi verið á ákvörðuninni.

Niðurstaða

Stefndi byggir frávísunarkröfu sína á því að málatilbúnaður stefnanda fari gegn 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Stefnandi hafi ekki lögvarða hagsmuni af því að fá leyst úr dómkröfunni þar sem hann hafi þegar greitt bæturnar. Samkvæmt ákvæðinu verða dómstólar ekki krafðir álits um lögfræðileg efni eða hvort tiltekið atvik hafi gerst nema að því leyti sem er nauðsynlegt til úrlausnar um ákveðna kröfu í dómsmáli.

Stefndi, Flugmálastjórn Íslands, lagði fram greinargerð vegna málsins þann 26. apríl 2012 en stefnda, Stefanía Björk, þann 10. maí 2012, en þar komu fyrst fram upplýsingar um að bætunar hefðu verið greiddar. Næsta þinghald var háð þann 27. júní 2012 og skoraði stefndi, Flugmálastjórn Íslands, þá á stefnanda að upplýsa hvort stefndu, Stefaníu Björk, hefðu verið greiddar bætunar. Í næsta þinghaldi á eftir, þann 29. ágúst 2012, staðfesti stefndi í tilefni ofangreindar áskorunar að stefndu, Stefaníu Björk, hefðu verið greiddar bætunar. Í sama þinghaldi setti stefndi, Flugmálastjórn Íslands, fram frávísunarkröfu sína.

Þegar stefndi, Flugmálastjórn Íslands, lagði fram greinargerð sína voru ekki komnar fram upplýsingar um að bætunar hefðu verið greiddar. Það var fyrst þegar fram var komin staðfesting af hálfu stefnanda á því að greiðslan hefði farið fram að tilefni gafst til að koma fram með frávísunarkröfu á þessum grundvelli. Með vísan til þess hafnar dómari því að krafan sé of seint fram komin af hálfu stefnda.

Við úrlausn um kröfu stefnda, Flugmálastjórnar Íslands, um frávísun málsins verður að líta til þess að með úrlausn um aðalkröfu málsins fær stefnandi niðurstöðu um kröfu sína gagnvart stefnda hvað varðar þá hagsmuni sem hann lýsir og telur vera í húfi fyrir sig í málinu. Stefnandi byggir á því að verði krafa hans um ógildingu ákvörðunar tekin til greina kunni að stofnast réttur til endurgreiðslu auk þess sem hann hafi hagsmuni af því að fá úr því skori hvort annmarkar hafi verið á ákvörðuninni.

Í máli þessu er krafist ógildingar á ákvörðun stjórnvalda og byggir stefnandi á því að þótt þurft hafi að aflýsa einu flugi vegna bilunar þá teljist sú bilun ekki vera óviðráðanlegar aðstæður vegna næsta flugs sem vélin átti að sinna. Þá byggir ákvörðunin ranglega á því að bilunin hafi endað tveimur tímum eftir ætlaða brottför og því hafi ekki verið réttlætandi að seinka fluginu fram á næsta dag. Telur stefnandi að þessar forsendur séu ekki lögmæt sjónarmið þar sem þær viðmiðanir sem þarna koma fram séu ekki hluti af þeim reglum sem gilda um bótaskyldu í tilvikum af þessum toga.

Það leiðir af almennum reglum að unnt er að bera undir dómstóla lögmæti stjórnvaldsákvæðana ef sýnt er fram á að aðilar máls eigi lögvarinna hagsmuna að gæta og er sá réttur tryggður með 70. gr. stjórnarskrárinnar. Samkvæmt stefnu snúa þeir annmarkar sem stefnandi telur að séu á ákvörðuninni að efnisþáttum hennar, það er á hvern hátt reglugerð nr. 574/2005, sbr. reglugerð EB nr. 261/2004, verði túlkuð. Vera kann að með niðurstöðu dómsins kynni að stofnast fordæmi hvað varðar túlkun ákvæða reglugerðar nr. 574/2005. Telja verður að slíkir hagsmunir einir og sér séu krafa til dómstólsins um lögfræðilega álitagerð og því í andstöðu við 1. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991. Þá ber að líta til þess að stefnandi hefur lýst því að hann hafi fjárhagslega hagsmuni af niðurstöðinni, það er hún gæti leitt til endurgreiðslukröfu vegna greiddra bóta. Þar sem krafa stefnanda er sett fram sem ógildingarkrafa en ekki krafa um fjárgreiðslu vegna greiddra bóta verður ekki talið að stefnandi hafi með málatilbúnaði sínum sýnt fram á að hann eigi beinna lögvarinna hagsmuna að gæta með málshöfðuninni eins og málatilbúnaður hans liggur fyrir. Verður því ekki talið að með dómi um kröfuna fái stefnandi niðurstöðu um réttarstöðu stefnanda hvað varðar þá hagsmuni sem hann lýsir og telur vera í húfi fyrir sig í málinu. Með hliðsjón af þessu er það niðurstöðu dómsins að vísa málinu frá héraðsdómi.

Eftir þessari niðurstöðu, og með hliðsjón af 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991, er stefnandi dæmdur til að greiða stefnda 300.000 kr. í málskostnað og hefur þá verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Sigríður Elsa Kjartansdóttir, settur héraðsdómari, kvað upp úrskurð þennan.

Ú R S K U R Ð A R O R Ð:

Máli þessu er vísað frá héraðsdómi.

Stefnandi greiði stefnda, Flugmálastjórn Íslands, 300.000 kr. í málskostnað.

Sigríður Elsa Kjartansdóttir (sign.)