

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 31. október 2013 í máli nr. E-837/2012:

Icelandair ehf.

(Jóhannes Sigurðsson hrl.)

gegn

Flugmálastjórn Íslands

(Soffía Jónsdóttir hrl.)

og Stefaníu Björk Helgadóttur

(sjálf ólöglærð)

Mál þetta, sem var dómtekið 21. október sl., er höfðað 23. febrúar 2012 af Icelandair ehf., Reykjavíkurflugvelli í Reykjavík, gegn Flugmálastjórn Íslands, Skógarhlíð 12 í Reykjavík, og Stefaníu Björk Helgadóttur, Blásölum 16 í Kópavogi.

Stefnandi krefst þess að ógild verði með dómi ákvörðun stefnda Flugmálastjórnar Íslands frá 21. janúar 2011 í máli nr. 12/2011, um að stefnanda beri að greiða bætur til stefndu Stefaníu Bjarkar Helgadóttur að fjárhæð 400 evrur, vegna aflýsingar á flugi FI-213 þann 4. júlí 2010. Þá krefst stefnandi málskostnaðar.

Stefndi Flugmálastjórn Íslands krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda auk málskostnaðar. Stefnda Stefanía Björk Helgadóttir krefst einnig sýknu af öllum kröfum stefnanda auk málskostnaðar.

Með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur 29. nóvember 2012 var málinu vísað frá héraðsdómi. Með dómi Hæstaréttar 9. janúar 2013 í máli nr. 733/2012 var sá úrskurður felldur úr gildi og málinu vísað heim í hérað til löglegrar meðferðar. Tók dómari sá er dóminn kveður upp við meðferð málsins þann 1. júlí sl.

Málsatvik og ágreiningsefni

Þann 4. júlí 2010 kl. 19:45, átti stefnda Stefanía Björk Helgadóttur bókað flugfar frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur með flugi stefnanda FI-213. Fluginu var aflýst vegna bilunar sem komið hafði upp í þeirri flugvél stefnanda sem annast átti flugið. Áætlanir stóðu til þess að umrædd flugvél, TF-FIJ, flygi frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur að morgni 4. júlí 2010, til baka eftir hádegi og síðan á ný til Keflavíkur um kvöldið, sem var það flug sem stefnda Stefanía Björk átti bókað far í. Vélinni var hins vegar snúið við í fyrstefnda fluginu vegna bilunar. Vélín var komin í hendur viðgerðaraðila í Kaupmannahöfn kl. 7:00 að íslenskum tíma og lauk viðgerð kl. 22:40 að staðartíma í Kaupmannahöfn. Í fyrirliggjandi skýrslu um viðgerðina segir eftirfarandi um bilunina, í orðréttri þýðingu Ingvars H. Eggertssonar, sem lögð hefur verið fram í málinu: „TAKMARKARI Í H. HREYF. ÓVIRKUR. H. HREYFÍLS ÚTBLÁSTURS HITI HÆKKANDI. EF DREGIÐ ER ÚR AFLI HR. ÓEÐLIL. HÁR OG FLÖKTANDI.“ Þá segir þar um þá aðgerð sem framkvæmd var: „SKIPT UM AFHELYPISSTÝRISKERFI (BVCU) OG SÉRTSTAKAN RAFALSSTÝRI (DGCU)“.

Stefnandi kveður stefndu Stefaníu Björk hafa verið tilkynnt kl. 17:00 umræddan dag að flugi FI-213 þá um kvöldið hefði verið aflýst. Við málflutning greindi aðila á um hvernig þeim samskiptum nákvæmlega var háttað en í öllu falli er óumdeilt að stefndu Stefaníu Björk varð ljóst á umræddum tíma að fluginu hefði verið aflýst. Hún flaug síðan frá Kaupmannahöfn til Íslands sólarhring síðar, eða 5. júlí 2010 kl. 19:45 að staðartíma í Kaupmannahöfn, með flugi stefnanda FI-213. Til flugsins var notuð önnur flugvél en sú sem bilaði, eða TF-FIR, og lenti hún á Keflavíkurflugvelli kl. 20:57. Fleiri flug áttu sér stað á vegum stefnanda frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur þann 4. júlí 2010. Þannig lenti vél TF-FIX á Keflavíkurflugvelli kl. 15:37 (flug FI-205) og vél TF-FIR kl. 23:36 (flug FI-217). Daginn eftir lentu þrjár flugvélar frá Kaupmannahöfn á Keflavíkurflugvelli á vegum stefnanda á undan þeirri vél sem stefnda Stefanía Björk flaug með. Þannig lenti vél TF-FIV kl. 9:07 (flug FI-201), vél TF-FIU kl. 14:58 (flug FI-205) og vél TF-FII kl. 15:41 (flug FI-207).

Stefnandi endurgreiddi stefndu Stefaníu Björk hótélgistingu vegna aflýsingar á framangreindu flugi en hafnaði kröfu hennar um skaðabætur þar sem um bilun í vél hefði verið að ræða. Þann 11. ágúst 2010 sendi hún stefnda Flugmálastjórn Íslands kvörtun, þar sem sett var fram krafa um skaðabætur vegna aflýsingar flugsins. Með ákvörðun Flugmálastjórnar nr. 12/2011, frá 21. janúar 2011, var stefnanda gert að greiða stefndu Stefaníu Björk 400 evrur í bætur á grundvelli b-liðar 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 262/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður. Reglugerðin öðlaðist gildi hér á landi með þágildandi reglugerð nr. 574/2005, en samkvæmt 2. gr. síðarnefndu reglugerðarinnar bar Flugmálastjórn ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar. Í forsendum og niðurstöðu ákvörðunarinnar segir: „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 því 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 ljósi þess er það niðurstaða Flugmálastjórnar að kvartandi eigi rétt á skaðabótum úr hendi Icelandair að fjárhæð 400 evrur vegna aflýsingar á flugi FI213 þann 4. júlí sl., sbr. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2003 sbr. reglugerð nr. 574/2005.“

Þann 19. apríl 2011 kærði stefnandi ákvörðun Flugmálastjórnar til innanríkisráðuneytisins, sem staðfesti hana með úrskurði 11. október 2011. Í úrskurðinum segir: „Það er mat ráðuneytisins að fallast beri á þær forsendur sem fram koma í ákvörðun [Flugmálastjórnar] að atvik er varða annað flug en það sem um er deilt geti ekki valdið slíkri víxlverkun að teljist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Tilvísun [stefnanda] til Hæstaréttardóms í máli nr. 375/2003 breytir engu þar um. Þá beri einnig að fallast á það með [Flugmálastjórn] að hin mikla töf á því að [stefnda Stefanía Björk] fengi far frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur verði ekki réttlætt með vísan til fyrrnefndrar viðgerðar. Lauk viðgerð þannig tæpum tveimur klukkustundum eftir áætlaða brottför flugs FI-213 þann 4. júlí en vélin fór ekki í loftið fyrr en tæpum sólarhring síðar. Er það því mat ráðuneytisins að [stefnanda] hafi ekki tekist sönnun þess að um óviðráðanlegar aðstæður hafi verið að ræða sem leiddu til aflýsingar á flugi FI-213. Þá hefur ráðuneytið yfirfarið málsmeðferð [Flugmálastjórnar] og er hún í samræmi við fyrirmæli stjórnarsýslulaga og vandaða stjórnarsýsluhætti.“

Stefnandi greiddi stefndu, Stefaníu Björk, ofangreindar bætur þann 11. nóvember 2011 en í tölvubréfi til hennar, 7. þess mánaðar, kom fram að greiðslan væri innt af hendi „með fyrirvara um niðurstöðu úr væntanlegu dómsmáli“. Stefnandi höfðaði síðan mál þetta 23. febrúar 2012.

Við aðalmeðferð gaf Ellert Ellertsson, starfsmaður Icelandair Technical Services, vitnaskýrslu. Þar lýsti hann þeirri vélarbilun sem upp kom og ferlinu við viðgerðina. Þar hann m.a. á þann veg að ekkert hefði bent til umræddrar vélarbilunar áður en hún kom upp og hann teldi það hafa verið útilokað að afstýra henni. Þá kvað hann umrædda bilun vera sjaldgæfa en að hún hefði átt sér stað áður.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi byggir kröfur sínar á því að hann hafi aflýst flugi FI-213 vegna óviðráðanlegra aðstæðna. Hinar óviðráðanlegu aðstæður hafi falist í því 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, hafi flugvélinni verið 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, sem innleidd var í íslensk lög með reglugerð nr. 574/2005 samkvæmt heimild í 3. mgr. 126. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir, beri 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 sé ekki um það deilt að umrædd bilun teljist til óviðráðanlegra aðstæðna eins og það hugtak hafi verið túlkað bæði af Evrópudómstólnum, sbr. dóm í máli C-549/07, og Hæstarétti, sbr. dóm réttarins 2. apríl 2004 í máli nr. 375/2003, sem birtur er í dómasafni þess árs á bls. 1782. Ákvörðun stefnda Flugmálastjórnar sé 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 hafi átt 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. Stefnandi byggir á því 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.

Stefnandi vísar til þess að í málinu liggi fyrir að flugi FI-213 hafi verið aflýst kl. 17:00 þann 4. júlí 2010 á þeim grundvelli að flugvélin sem átti að annast flugið hafi bilað og að talið hafi verið að ekki tækist að gera við flugvélina þannig að unnt væri að fljúga á áætluðum tíma eða fljótlega þar á eftir. Talið hafi verið ótækt að halda farþegum í óvissu í flugstöð, sérstaklega þar sem ekki hafi verið gert ráð fyrir að unnt yrði að fljúga um kvöldið. Farþegum hafi verið vísað á hótél og stefnandi hafi endurgreitt gistingu stefndu Stefaníu Bjarkar. Þær staðreyndir, að flugvélin bilaði og ekki náðist að gera við hana í tæka tíð fyrir brottför, verði að teljast jafn óviðráðanlegar aðstæður og í fyrra tilvikinu þegar snúa varð flugvélinni við og aflýsa fluginu. Enginn eðlismunur sé á þessum tveimur tilvikum þar sem sama orsök valdi því að ekki hafi tekist að fljúga með farþegana.

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

Stefnandi bendir á að ef gerðar séu of miklar kröfur á hendur flugrekendum um að koma vélum sem bíla í flug þá aukist hættan á því að fullnægjandi viðgerð fari ekki fram. Sjónarmið um öryggi farþega hljóti að vera í fyrirrúmi þegar metið sé hvort aðstæður séu óviðráðanlegar eða ekki.

Stefnandi vísar til þess að sú forsenda ákvörðunar stefnda Flugmálastjórnar, að viðgerð hafi verið lokið tæpum tveimur klukkustundum eftir áætlaða brottför, sé röng og þegar af þeirri ástæðu sé ekki unnt að byggja á henni. Um það vísar stefnandi til þess að viðgerðinni hafi lokið kl. 22:40 að staðartíma en brottför verið áætluð 19:45 þannig að viðgerð hafi ekki lokið fyrr en þremur tímum eftir áætlaða brottför. Auk þess sé 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 flugvélinu fyrir brottför. Kalla hefði þurft farþega saman, innrita þá og gefa þeim hæfilegan tíma til að komast um borð í flugvélinu. Hlaða hefði þurft töskum um borð og setja eldsneyti og birgðir í vélinu. Varlegt sé 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 ekki teljist til hefðbundins brottfarartíma.

Stefnandi tekur fram að horfa beri til þess að hann hafi gert vel við farþegana með því að láta þá vita af því að fluginu væri aflýst þegar fyrirséð hafi verið að ekki tækist að gera við bilunina í tæka tíð þannig að unnt væri að hafa brottför á áætluð eða fljótlega þar á eftir. Meiri röskun felist í því að láta farþega bíða í flugstöð upp á von og óvon en að gefa þeim upp nýjan flugtíma þar sem tekið sé tillit til allra óvissuþátta. Þá feli næturflug einnig í sér mikla röskun hjá farþegum. Í ljósi þess sem að framan greini sé ljóst að ekki liggi fyrir lögmæt sjónarmið að baki ákvörðun stefnda Flugmálastjórnar og því beri að taka kröfur stefnanda um ógildingu til greina.

Stefnandi vísar til laga nr. 60/1998, um loftferðir, einkum 3. mgr. 126. gr. Þá vísar hann til 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 (EBE) nr. 295/91, einkum 5. gr. reglugerðar EB. Kröfu um málskostnað byggir stefnandi á ákvæðum XXI. kafla laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Málsástæður og lagarök stefnda Flugmálastjórnar Íslands

Stefndi Flugmálastjórn Íslands byggir sýknukröfu sína á því að ákvörðun stefnda frá 21. janúar 2011 sé í einu og öllu í samræmi við lög og stjórnvaldsfyrirmæli.

Lögmæt sjónarmið hafi legið henni til grundvallar. Engir form- eða efnisannmarkar séu á ákvörðuninni sem leitt geti til þess að hún verði felld úr gildi. Sama gildi um úrskurð innanríkisráðuneytisins, sem staðfesti ákvörðun stefnda.

Stefndi vísar til þess að stefnandi beri sönnunarbyrðina fyrir því að áætlunarflugi FI-213 hafi verið aflýst af völdum óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið nauðsynlegar ráðstafanir. Stefndi telur að stefnanda hafi ekki lánast sú sönnun og því beri þegar af þeirri ástæðu að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda. Stefndi telur þá staðhæfingu ósannaða, að stefnandi hafi aflýst hinu umþrætta flugi vegna vélarbilunar sem hann hefði ekki getað afstýrt þrátt fyrir að gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir. Engin gögn hafi verið lögð fram í málinu sem sanni með óyggjandi hætti að bilunin hafi ekki orðið vegna skorts á viðhaldi af hálfu stefnanda og ekki sé upplýst að ekki hafi verið hægt að tryggja stefndu Stefaníu Björk far með öðrum hætti.

Stefndi vísar til þess að um aflýsingu flugs og þá aðstoð sem flugrekandi skuli veita í slíkum tilvikum sé fjallað í 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. 1. gr. reglugerðar nr. 574/2005. Ef flugi er aflýst eigi 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. lið 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.

Af inngangслиðum nr. 1-25 í reglugerð EB nr. 261/2004 megi vera ljóst að með reglugerðinni sé stefnt að því markmiði að tryggja farþegum öfluga neytendavernd. Reglugerðin fjalli samkvæmt heiti sínu um afmarkað efni og kveði á um lágmarksréttindi farþega, sbr. 1. gr. Þá sé það meginreglan samkvæmt c-lið 1. mgr. 5. gr. að farþegar eigi rétt á skaðabótum frá flugrekanda ef flugi er aflýst, nema undantekning 3. mgr. 5. gr. eigi við. Allar undantekningar frá greiðslu skaðabóta beri því að túlka þröngt í samræmi við almenn lögskýringarsjónarmið. Tilvísun stefnanda til dóms Hæstaréttar í máli nr. 375/2003 eigi því augljóslega ekki við. Í dómi Evrópudómstólsins í máli C-549/07 hafi undantekningar frá bótaskyldu verið túlkaðar þröngt. Í inngangслиðum nr. 14 og 15 í reglugerð EB nr. 261/2004 sé að finna nokkur atvik sem flokkist undir óviðráðanlegar aðstæður, en sú talning sé augljóslega ekki tæmandi. Gagnályktun sé því ekki tækur lögskýringarkostur. Til þess að atvik geti talist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 þurfi að vera ljóst að ákvörðun um að snúa vél við sé tekin af öryggisástæðum. Óumdeilt sé að öryggisástæður hafi ráðið ákvörðun stefnanda um að snúa vélinni við.

Stefndi tekur fram að þegar vélarbilun uppgötvist í flugvél sem sé á flugi, og henni sé snúið við sökum hennar, geti sú aðstaða talist til óviðráðanlegra aðstæðna í

skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar, enda óneitanlega um að ræða viðbrögð til að tryggja fullnægjandi flugöryggi. Stefndi telur að flugrekandi í þeirri stöðu geti einungis borið fyrir sig undanþáguheimild 3. mgr. 5. gr. gagnvart farþegum þess flugs. Þær aðstæður að flugvél sem átti að sinna öðru flugi en því sem varð að snúa við og fella niður vegna viðgerðarinnar séu vart óviðráðanlegar gagnvart farþegum í öðrum skilgreindum flugferðum á vegum flugrekanda samkvæmt flugáætlun hans. Það stríði gegn markmiðum reglugerðarinnar að túlka ákvæði 3. mgr. 5. gr. svo rúmt að vélarbilun í flugvél geti falið í sér heimild stefnanda til að aflýsa fjölda flugferða án bóta. Af þessum sökum geti stefndi ekki fallist á það með stefnanda að það sé óumdeilt að umrædd bilun teljist til óviðráðanlegra aðstæðna þess að fella hafi þurft niður flug FI-213, sem hafi verið á áætlun kl. 19:45 frá Kaupmannahöfn þennan sama dag, enda sé það staðreynd að stefnda Stefanía Björk hafi ekki verið flutt heim með þeirri vél sem bilaði, heldur annarri flugvél í eigu stefnanda. Stefnanda beri því að sanna að hann hafi þurft að aflýsa hinu umþrætta flugi vegna aðstæðna sem annars hefðu haft í för með sér óásættanlegar fórnir. Það hafi hann ekki gert og því beri að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda.

Stefndi telur að einungis geti verið um óviðráðanlegar aðstæður að ræða í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 ef aðstæður skapast sem geta ekki með nokkru móti talist til venjulegrar starfsemi flugrekanda og eru þess eðlis að ómögulegt sé fyrir hann að hafa nokkra stjórn á, sbr. 14. inngangslíð reglugerðarinnar. Viðhald flugvéla og eftirlit með fullnægjandi viðhaldi þeirra teljist t.d. til venjulegrar starfsemi flugrekanda. Það að tryggja að flugáætlun standist þrátt fyrir bilun flugvélar í öðru flugi sé einnig hluti af venjulegri starfsemi. Stefnanda stóði því ekki að bera öryggissjónarmið fyrir sig til að koma sér undan skaðabótaábyrgð vegna annarra áætlaðra flugferða en þeirrar sem snúið var við.

Stefndi tekur fram að vegna eðlis og starfsemi flugrekstrar sé gert ráð fyrir að flugrekendur geti í flestum tilvikum brugðist við bilunum með skjótum hætti. Ljóst sé að af og til komi upp tilvik þar sem tekin sé ákvörðun um að snúa við flugvél vegna bilunar sem uppgötvist eftir flugtak. Viðbrögð flugrekanda við bilun og afleiðingum hennar eigi ekki að vera á kostnað farþega sem hafi engin tök á að hafa áhrif á ákvarðanir flugrekanda. Stefndi vísar til þess að í stefnu kveði stefnandi að varlegt sé að áætla að hann hefði getað haft vélinu tilbúna til flugtaks tveimur til þremur klukkustundum eftir viðgerð, þ.e. kl. 00:40 til 1:40 að staðartíma í Kaupmannahöfn. Óumdeilt sé að viðgerð á TF-FIJ hafi verið lokið kl. 22:40 að staðartíma í Kaupmannahöfn þann 4. júlí 2010. Vélin hafi samt sem áður ekki verið í neinni notkun frá því að viðgerð lauk og þar til hún fór frá Kaupmannahöfn kl. 19:45 þann 5. júlí 2010.

Stefndi telur að það hafi verið hagsmunir stefnanda sem réðu ákvörðun um að fella niður hið umþrætta flug en ekki hagsmunir farþeganna. Þannig hafi stefnandi ekki útskýrt hvaða óviðráðanlegu aðstæður töfðu för vélarinnar frá Kaupmannahöfn í heilan sólarhring eftir að viðgerð lauk. Á þeim sama tíma hafi stefnandi verið með a.m.k. fjórar ferðir frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur. Þá komi fram í

athugasemdom viðgerðaraðila kl. 10:00 að áhöfn vélarinnar sé komin í hvíld. Leiða megi að því líkur að stefnandi hafi því ekki haft áhöfn tiltæka til að sinna flugi vélarinnar fyrir en raun varð á. Stefndi telur a.m.k. ósannað að stefnandi hafi haft tiltæka áhöfn þegar hann tilkynnti stefndu Stefaníu Björk um að flugið yrði fellt niður. Þá tekur stefndi fram að flugi FI-213, sem TF-FIJ var ætlað að sinna, hafi ekki verið sinnt með þeirri vél stefnanda, heldur með annarri flugvél í eigu hans, TF-FIR. Ekki verði önnur ályktun af því dregin en að stefnandi sjálfur hafi ekki litið svo á að óviðráðanlegar aðstæður hafi hamlað þeirri ferð.

Stefndi mótmælir, sem órökstuddum og röngum, þeim málsástæðum stefnanda er lúta að því að í næturflugi felist mikil röskun fyrir flugfarþega, enda sé ljóst af gögnum málsins að stefnandi hafi skipulagt áætlunarflug að næturlagi bæði til og frá Kaupmannahöfn, a.m.k. dagana 3. til 5. júlí 2010. Þá mótmælir stefndi því, sem ósönnuðu og órökstuddu, að ekki hafi verið raunhæft að fá aðra flugvél á þeim tíma sem var til stefnu. Sú staðreynd að notuð hafi verið önnur vél, sólarhring síðar, til að flytja farþega í flugi FI-213, sýni með óyggjandi hætti að stefnanda hafi verið í lófa lagið að gera ráðstafanir til að flytja farþegana með öðrum hætti en með hinni biluðu vél. Kröfu sína um málskostnað styður stefndi við 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Málsástæður og lagarök stefndu Stefaníu Bjarkar Helgadóttur

Stefnda Stefanía Björk Helgadóttir vísar til þess að töf umrædds flugs hafi valdið henni bæði fjárhagslegu tjóni og erfiðleikum þar sem hún hafi átt að mæta til vinnu mánudaginn 5. júlí 2010 og þurft að taka þann dag af sumarfríi sínu. Stefnda hafi þurft að bíða í Malmö eftir heimflugi í sólarhring. Hún hafi þurft að tékka sig út af hóteli kl. 12:00 þann 5. júlí 2010 og eftir það að bíða eftir heimflugi. Skilaboðum um niðurfellingu umrædds flugs hafi einnig verið mjög ábótavant þar sem skilaboð hafi komið sem smáskilaboð (SMS), eftir að stefnda hafi verið búin að tékka sig út af hóteli í Malmö og taka leigubíl á jarnbrautarstöðina í Malmö á leið út á flugvöll. Þegar stefndu hafi loksins tekist að ná í starfsmann hjá stefnanda hafi svörin verið þau að hún þyrfti að sjá um sig sjálf, þ.e. að koma sér á hótél og ekkert annað væri í boði en að bíða í sólarhring eftir næsta flugi. Ekki hafi verið nefnt að hún gæti farið yfir á Kastrup og fengið gistingu þar á vegum stefnanda, eins og hægt sé að skilja að hafi verið í boði fyrir aðra farþega umrædds flugs. Stefnda hafi talið auðveldara og ódýrara að fá gistingu í Malmö en Kaupmannahöfn og því aftur tekið leigubíl í leit að gistingu í Malmö.

Þar sem stefnda hafi fengið skaðabæturnar greiddar, 16 mánuðum eftir umrædda ferð, hafi hún talið að málinu væri lokið. Svo hafi ekki reynst vera og stefnda fengið stefnu máls þessa. Stefnda vísar til greinargerðar stefnda Flugmálastjórnar þar sem því sé mótmælt sem ósönnuðu og órökstuddu að ekki hafi verið raunhæft að fá aðra flugvél á þeim tíma sem var til stefnu.

Niðurstæða

Þann 4. júlí 2010 kl. 19:45, átti stefnda Stefanía Björk Helgadóttir bókað flugfar frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur með flugi stefnanda FI-213. Fluginu var aflýst vegna bilunar sem komið hafði upp að morgni sama dags í þeirri flugvél stefnanda sem annast átti flugið. Flaug stefnda Stefanía Björk til Íslands með flugi stefnanda sólarhring síðar eða kl. 19:45 þann 5. júlí 2010. Stefnandi endurgreiddi henni hótalgistingu umrædda nótt en hafnaði kröfu hennar um skaðabætur þar sem um bilun í vél hefði verið að ræða. Stefnda Stefanía Björk leitaði til stefnda Flugmálastjórnar Íslands, sem komst að þeirri niðurstöðu að stefnanda bæri að greiða stefndu Stefaníu Björk skaðabætur. Í máli þessu leitar stefnandi ógildingar á þeirri ákvörðun.

Í upphafi skal þess getið að sú stjórnvaldsákvörðun, sem krafist er ógildingar á, var kærð til innanríkisráðuneytisins, sem staðfesti hina kærðu ákvörðun. Í ljósi fyrirbyggjandi dómaframkvæmdar verður að telja að nærtækara hefði verið að stefna stefnda Flugmálastjórn til ógildingar á úrskurði innanríkisráðuneytisins, enda var ákvörðun stefnda efnislega orðin hluti úrskurðarins. Stefndu hafa hins vegar ekki gert athugasemd við þessa tilhögun kröfugerðar stefnanda og í ljósi dóms Hæstaréttar 9. janúar 2013 í máli nr. 733/2012, þar sem máli þessu var vísað heim í hérað til löglegrar meðferðar, þykja ekki efni til þess að vísa málinu nú frá dómi án kröfu.

Óumdeilt er að stefnandi aflýsti áðurnefndu flugi og að um réttarstöðu stefndu Stefaníu Bjarkar gildi því 5. gr. 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 (EBE) nr. 295/1991, en umrædd reglugerð öðlaðist gildi hér á landi með þágildandi reglugerð nr. 574/2005. Í 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB er að finna svohljóðandi undantekningu frá skyldu flugrekanda til að greiða farþegum skaðabætur í tilviki aflýsingar á flugi: „Flugrekanda ber ekki skylda til að greiða skaðabætur í samræmi við 7. gr. ef hann getur fært sönnur 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.“ Samkvæmt þessu er ljóst að ákvæðið felur í sér tvö skilyrði, sem bæði þurfa að vera fyrir hendi svo að flugrekandi losni undan skaðabótaábyrgð á grundvelli þess. Annars vegar þarf flugrekandi að sanna að aflýsingin hafi verið af völdum óviðráðanlegra aðstæðna og hins vegar þarf hann að sanna að hann hefði ekki getað afstýrt þeim óviðráðanlegu aðstæðum er leiða til aflýsingar, jafnvel þótt hann hefði gert allar nauðsynlegar ráðstafanir.

Ljóst er að 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB felur í sér undantekningu frá hinni almennu reglu um að flugfarþegar eigi rétt á skaðabótum vegna aflýsingar og verður samkvæmt því að túlka ákvæðið þröngt. Í því sambandi má til hliðsjónar nefna að dómaframkvæmd Evrópudómstólsins um 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar

ber með sér þrönga túlkun á báðum framangreindum skilyrðum. Til dæmis virðist ljóst að Evrópudómstóllinn álitur að tæknileg vandamál teljist almennt ekki til óviðráðanlegra aðstæðna samkvæmt fyrrnefnda skilyrðinu. Þá hefur Evrópudómstóllinn talið að í síðarnefnda skilyrðinu felist að flugrekandi verði að sanna að þótt hann hefði nýtt öll sín úrræði, með tilliti til starfsfólks eða tækjabúnaðar, og þá fjármuni sem hann hafði til umræða, hefði honum skýrlega ekki verið fært – nema með því að færa óbærilegar fórnir í ljósi getu hans á umræddum tíma – að afstýra því að hinar óviðráðanlegu aðstæður sem hann stóð frammi fyrir leiddu til aflýsingar, sbr. dóm Evrópudómstólsins 22. desember 2008 í máli nr. C-549/07, Friederike Wallentin-Hermann gegn Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA.

Aðilar deila um það hvort sú staðreynd að vélarbilun kom upp í flugvél stefnanda að morgni leiði til þess að aflýsing flugs hans að kvöldi, sem sömu vél var ætlað að sinna, teljist bóttalaus samkvæmt framangreindu ákvæði. Að mati dómsins er skýrt að ákvæðið felur ekki í sér að óviðráðanlegar aðstæður er valda aflýsingu eins flugs, leiði sjálfkrafa til þess að aflýsing síðari flugferða af sömu orsökum teljist vera af völdum óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra. Flugrekanda kann enda með ýmsum hætti að vera fært að bregðast við aðstæðum sem voru óviðráðanlegar í tilviki fyrsta flugsins og koma þannig í veg fyrir að þær leiði til aflýsingar þeirra flugferða sem á eftir koma, t.d. með viðgerð á bilaðri vél eða notkun annarra flugvéla, og það væri í bersýnilegu ósamræmi við ákvæðið og markmið þess ef flugrekandi væri laus undan skaðabótaábyrgð án tillits til þess hvaða ráðstafana hann hefur gripið til í því skyni að afstýra aflýsingu síðari flugferða. Með öðrum orðum; þær aðstæður sem koma til skoðunar í máli þessu, þegar metið er hvort um óviðráðanlegar aðstæður hafi verið að ræða sem ekki var hægt að afstýra, lúta ekki einungis að vélarbiluninni sem slíkri, heldur eru aðstæðurnar þær að vélarbilun kom upp að morgni í flugvél sem fyrirhugað var að nýta til hins umdeilda flugs rúmum hálfum sólarhring síðar. Samkvæmt þessu stendur 3. mgr. 5. gr. til þess að stefnandi losni ekki undan skaðabótaábyrgð nema hann sanni að honum hafi verið óviðráðanlegt að koma í veg fyrir að sú vélarbilun sem kom upp í hinu fyrra flugi leiddi til aflýsingar þess flugs sem um er deilt, jafnvel þótt hann hefði gert allar nauðsynlegar ráðstafanir. Með vísan til þess sem fyrr er rakið, um að um undantekningu sé að ræða, sem skýra ber þröngt, er ljóst að gera verður fremur ríkar kröfur til sönnunar í framangreinda veru.

Stefnandi hefur ekki fært fram slíkar sönnur. Hann hefur lagt höfuðáherslu á sönnun þeirrar vélarbilunar sem upp kom í hinu fyrra flugi. Hann hefur að vísu lagt fram gögn um þá viðgerð sem fram fór vegna bilunarinnar, sem staðfesta að henni lauk ekki fyrr en tæpum þremur tímum eftir áætlaða brottför þess flugs sem um er deilt. Hins vegar liggja engin gögn fyrir um að stefnandi hafi reynt aðrar ráðstafanir til að afstýra aflýsingunni. Í aðdraganda ákvörðunar sinnar hafði stefndi Flugmálastjórn þó sérstaklega óskað eftir upplýsingum um það til hvaða ráðstafana stefnandi hefði gripið til að koma í veg fyrir aflýsinguna, sbr. tölvupóst, dags. 11. ágúst 2010. Umrædd vélarbilun kom upp rúmum hálfum sólarhring fyrir áætlaða brottför flugsins sem um er deilt. Fyrir liggur að stefnandi flaug fimm flugvélum milli Kaupmannahafnar og Keflavíkur dagana 4. og 5. júlí 2010. Þá flaug stefnandi

fjórar ferðir frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur milli þess sem stefnda Stefanía Björk átti að fara í loftið og þar til hún fór í loftið, rúmri 21 klst. eftir að áðurnefndri viðgerð lauk og þá með annarri flugvél en þeirri sem bilaði, en við málflytning byggði lögmaður stefnanda á því að vélin sem bilaði hefði farið í flug strax nóttina eftir að viðgerð lauk. Verður að telja að hinum ríku kröfum sem 3. mgr. 5. gr. EB-reglugerðarinnar felur í sér, um að stefnandi sanni að honum hafi verið óviðráðanlegt að koma í veg fyrir þá aflýsingu sem um ræðir, jafnvel þótt allar nauðsynlegar ráðstafanir hefðu verið gerðar, sé hvergi nærri fullnægt.

Með vísan til þess sem að framan greinir er ljóst að sá ágreiningur sem er meðal aðila, um það hvort ákvörðun stefnda Flugmálastjórnar fól í sér viðurkenningu á því að vélarbílunin í hinu fyrra flugi teldist til óviðráðanlegra aðstæðna, skiptir ekki máli, enda er ljóst að jafnvel þó slíkt væri lagt til grundvallar, hefur stefnandi ekki fært sönnur á að fluginu sem hér er um deilt hafi verið aflýst af völdum óviðráðanlegra aðstæðna, sem ekki hefði verið hægt að afstýra. Þá getur sú rangfærsla í ákvörðuninni, að viðgerð hafi lokið tæpum tveimur klukkustundum eftir áætlaða brottför, en ekki tæpum þremur klukkustundum eins og rétt er, ekki leitt til ógildingar ákvörðunarinnar, enda breytir hún engu um þá efnislegu niðurstöðu ákvörðunarinnar sem hér er fallist á.

Samkvæmt öllu framansögðu verða stefndu sýknuð af kröfu stefnanda. Eftir þessum úrslitum, og með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, verður stefnanda gert að greiða stefndu málskostnað. Telst hann hæfilega ákveðinn 350.000 kr. í tilviki stefnda Flugmálastjórnar en 50.000 kr. í tilviki stefndu Stefaníu Bjarkar.

Af hálfu stefnanda flutti málið Sigurður Logi Jóhannesson hdl.

Af hálfu stefnda Flugmálastjórnar Íslands flutti málið Soffía Jónsdóttir hrl.

Stefnda Stefanía Björk Helgadóttir flutti mál sitt sjálf.

Dóminn kveður upp Eiríkur Jónsson, settur héraðsdómari.

D Ó M S O R Ð:

Stefndu, Flugmálastjórn Íslands og Stefanía Björk Helgadóttir, eru sýkn af kröfum stefnanda, Icelandair ehf.

Stefnandi greiði stefnda Flugmálastjórn Íslands 350.000 krónur og stefndu Stefaníu Björk Helgadóttur 50.000 krónur í málskostnað.

Eiríkur Jónsson

Rétt endurrit staðfestir:

Héraðsdómi Reykjavíkur, 31. október 2013.

Gjald 2.000 krónur.

Greitt: