

Úrskurður

Samgöngustofu nr. 140/2025 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Transavia nr. HV6888 þann 11. desember 2024

I. Erindi

Þann 29. maí 2025 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá AB (kvartendur). Kvartendur áttu bókað far með flugi nr. HV6888 á vegum Transavia (TO) kl. 20:05 þann 11. desember 2024 frá Keflavík til Amsterdam. Fluginu var frestað til kl. 11:10 næsta dag. Seinkunin nam því rúmum 15 klst.

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. 466/2024 um réttindi flugfarþega.

II. Málavextir og bréfaskipti

SGS sendi kvörtunina til umsagnar TO með tölvupósti þann 30. maí 2025. Í svari TO, sem barst þann 27. júní 2025, kom eftirfarandi fram:

Transavia can indeed confirm that the flight in question was hit with a significant delay. In the planning phase of this flight, it was noticed that Egilsstaðir airport (IATA: EGS / ICAO: BIEG), as an en-route alternate, had forecasted weather conditions which were below the minima that Transavia uses for their en-route alternates.

Since the flight plan would not comply to Transavia standards, Transavia was forced to postpone the flight to December 12th, as the weather forecast for Egilsstaðir, did not seem to improve the rest of the day. Also, the passenger mentioned that there was other aviation traffic to and from KEF airport. This might be the case for aircrafts from other airlines which have different minima set for their en-route alternates.

Please see the attached documents for the documentation which supports the decision of postponing the flight.

In conclusion, Transavia maintains its position that the passengers for this flight are not entitled to compensation following EC Regulation no. 261/2004. As seen in the claim by the passenger, however, the passengers were compensated for costs made during the delay.

SGS sendi kvartendum svar TO til umsagnar þann 27. júní 2025. Í svari kvartenda kom fram:

Thank you for your message and for the explanation and supporting documents provided by Transavia.

Questionable explanation

I would like to point out that, in my view, the information submitted by Transavia does not directly relate to the flight for which compensation is being claimed, namely flight HV6888 of 11 December 2024. From the documents, it appears that the weather conditions and the issue regarding the alternate airport concern an earlier flight presumably the preceding rotation of the aircraft that was subsequently scheduled to operate HV6888. I can only guess that by providing the information of another (previous) flight, Transavia is intending to use this as proof of extraordinary circumstance resulting to the knock on delay of flight HV6888.

Knock on delay

I wish to emphasise that this essentially concerns what is known as a “knock-on delay.” Even if poor weather affected the aircraft operating the previous leg of the journey, this is legally considered a “*knock-on*” or reactionary delay, which is not classified as an extraordinary circumstance under Regulation 261/2004. The European Court of Justice has ruled (e.g. in Case C-394/14 – Siewert v. Condor Flugdienst GmbH) that delays resulting from earlier disruptions do not qualify as extraordinary if the cause of the original disruption itself was not extraordinary, or if the airline had control over its operational planning and did not act sufficiently to prevent the delay from propagating. The mere fact that the inbound aircraft could not land on time due to earlier weather conditions does not absolve Transavia from its obligations under EU law.

Strict interpretation of the Court of Justice

In addition, I wish to stress that the concept of force majeure or extraordinary circumstances must be interpreted strictly, precisely because of the broad protection granted to passengers under Regulation 261/2004. Weather conditions are inherently part of an airline’s normal operations and at least to a certain extent are foreseeable. Especially if they concern the previous flight in the schedule. This means that an airline is expected to take reasonable measures to limit or prevent delays due to adverse weather conditions.

Reasonable measures

Finally, I wish to point out that in addition to the question of whether there was an extraordinary circumstance, Transavia is also required under Regulation 261/2004 to demonstrate that it took all reasonable measures to avoid the delay. This follows directly from Article 5(3) of the Regulation. The Court of Justice of the European Union has repeatedly held that air carriers are not only permitted to invoke an extraordinary circumstance, but they are also obliged to prove that they took all measures reasonably required to prevent the effects of that circumstance (see, inter alia, CJEU 22 December 2008, Case C-549/07 – Wallentin-Hermann, and CJEU 4 April 2019, Case C-501/17 –

Germanwings). This is a proactive obligation which Transavia failed to comply with. The Court has consistently emphasised that these are cumulative conditions: the mere existence of an extraordinary circumstance is not sufficient. To date, Transavia has not provided any information demonstrating whether, and if so which, reasonable measures were taken to prevent the delay of flight HV6888. Without such substantiation, it cannot be concluded that the requirements of Article 5(3) have been met to exempt the airline from its obligation to pay compensation. The fact that other airlines were able to operate and land at the destination clearly demonstrates that it was indeed possible to carry out the flight. If certain internal criteria or minimums set by Transavia were not met according to its own operational standards, this does not automatically qualify as force majeure under Regulation 261/2004. This is an operational decision.

Summary

In summary, the explanation provided by Transavia does not relate to the flight for which compensation is being claimed, and the delay incident itself therefore cannot qualify as an extraordinary circumstance. Insofar as the information concerns a previous flight that affected my flight, this constitutes a knock-on delay. Either way, and in any case, Transavia has failed to demonstrate whether and which measures were taken to prevent the delay or to limit its duration. The airline could, for example, have arranged a ferry flight or made use of capacity offered by other airlines. This may not have been economically attractive, but that is irrelevant: the Regulation and the Court do not impose an economic test. The obligation is to show that all reasonable measures were taken.

I therefore kindly ask you to take this into account in your assessment. I'm requesting Transavia to pay the compensation to Ms Marrietje Linda van Zanten and Marinus Adriaan Witvliet because we are entitled to compensation under Regulation (EC) No. 261/2004.

III. Forsendur og niðurstaða Samgöngustofu

SGS fer með eftirlit með réttindum neytenda samkvæmt ákvæðum XVI. kafla laga um loftferðir nr. 80/2022 og skal grípa til viðeigandi aðgerða til að tryggja að réttindi farþega séu virt, sbr. 2. mgr. 207. gr. laganna.

Farþegar og aðrir sem eiga hagsmuna að gæta geta skotið ágreiningi er varðar fjárhagslegar kröfur og einkaréttarlega hagsmuni samkvæmt ákvæðum XVI. kafla laga um loftferðir til SGS, sbr. 1. mgr. 208. gr. laganna. Náist ekki samkomulag eða sátt skal SGS skera úr ágreiningi með úrskurði.

Samkvæmt 1. mgr. 204. gr. sömu laga er flugrekanda skylt að veita farþegum aðstoð og eftir atvikum greiða þeim bætur, í samræmi við þau skilyrði sem sett eru í reglugerð sem ráðherra setur, ef: tjón hefur orðið vegna tafa á flutningi, farþega er neitað um far, flugi er aflýst eða þegar flutningi er flýtt.

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. 466/2024. Samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 466/2024 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.

Staðlaðar skaðabætur

Fyrir liggur í málinu að kvartendur áttu bókað far með flugi nr. HV6888 frá Keflavík til Amsterdam þann 11. desember 2024 og að fluginu seinkaði um rúma 15 klst. Álitæfni þessa máls er hvort seinkunin á flugi kvartenda sé bótaskyld á grundvelli reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 466/2024. Í því samhengi kemur til skoðunar hvort að seinkun á flugi kvartenda megi rekja til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar ESB¹ um túlkun reglugerðar EB nr. 261/2004 kemur fram:

In order to be exempted from its obligation to compensate passengers in the event of a long delay or cancellation of a flight, an operating air carrier may rely on an extraordinary circumstance that affected a previous flight which it operated using the same aircraft, if there is a direct causal link between the occurrence of this circumstance and the delay or cancellation of the subsequent flight.

Af þessu leiðir að ekki er fyrir hendi réttur til skaðabóta þegar seinkun á flugi, sem nemur meira en þremur klukkustundum, stafar af óviðráðanlegum aðstæðum sem höfðu áhrif á síðara flug

¹ [Commission Notice – Interpretative Guidelines on 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 and on Council Regulation \(EC\) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents](#)

sömu flugvélar. Þessi regla birtist t.a.m. í dómi Landsréttar frá 25. janúar 2019 í máli nr. 280/2018.

Við meðferð málsins var sérfræðingur flugrekstrardeildar SGS beðinn um að leggja mat á framlögð veðurgögn TO til að skera úr um hvort að veðuraðstæður í Keflavík þann 11. desember 2024 hafi verið með þeim hætti að forsvaranlegt hafi verið af hálfu TO að seinka flugi kvartenda. Sérfræðingur flugrekstrardeildar SGS staðfesti að seinkun á flugi kvartenda hafi verið vegna óviðráðanlegra aðstæðna.

Með hliðsjón af þeim upplýsingum sem koma fram í svari sérfræðings flugrekstrardeildar SGS er það mat stofnunarinnar að seinkun á flugi kvartenda nr. HV6888 þann 11. desember 2024 falli í flokk óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Að mati SGS hefur TO þannig sýnt fram á að félagið hafi lagt sig fram við að takmarka afleiðingar af hinum óviðráðanlegu aðstæðum eftir bestu getu. Er kröfu kvartenda um staðlaðar skaðabætur á grundvelli reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 466/2024, því hafnað.

Ú r s k u r ð a r o r ð

Kröfum kvartenda um staðlaðar skaðabætur úr hendi Transavia vegna seinkunar á flugi nr. HV6888 þann 11. desember 2024 samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð 466/2024, er hafnað.

Samkvæmt 4. mgr. 208. gr. laga um loftferðir nr. 80/2022 verður úrskurði Samgöngustofu ekki skotið til annarra stjórnvalda. Þegar úrskurður hefur verið kveðinn upp geta aðilar lagt ágreining sinn fyrir dómstól á venjulegan máta. Málshöfðun frestar ekki heimild til aðfarar skv. 6. mgr. 208. gr.

Reykjavík, 15. október 2025

Ómar Sveinsson

Ludvig Árni Guðmundsson