

Úrskurður

Samgöngustofu nr. 13/2026 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Transavia nr. HV6888 þann 11. desember 2024

I. Erindi

Þann 26. september 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 6. október 2025. Í svari TO, sem barst þann 7. október 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 7. október 2025. Í svari kvartenda kom fram:

"Extraordinary circumstances should be deemed to exist where the impact of an air traffic management decision in relation to a particular aircraft on a particular day gives rise to a long delay, an overnight delay or the cancellation of one or more flights by that aircraft, even though all reasonable measures had been taken by the air carrier concerned to avoid the delays or cancellations."

Moreover, we would like to refer you to Jager vs easy Jet case, which provided that a compensation is payable, if an earlier delay is affecting later flights – or causing a knock-on effect, even if it was caused by the weather conditions beyond the airline's control.

Taking into account the recital 15 of the abovementioned regulation, the legal precedent (Jager vs easyJet case), and that passengers started their journey in Keflavik, problems, experienced by the aircraft before the starting point of the journey should not be taken into account.

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. Álitafni 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 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.

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](#)

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, 4. febrúar 2026

Ómar Sveinsson

Ludvig Árni Guðmundsson