

Úrskurður

Samgöngustofu nr. 24/2026 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Delta Airlines nr. DL179 þann 29. september 2025.

I. Erindi

Þann 30. október 2025 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá ABCD (kvartendur). Kvartendur áttu bókað far með flugi nr. DL179 á vegum Delta Airlines (DA) kl. 08:45 þann 29. september 2025 frá Keflavík til Detroit. Áætlaður komutími var kl. 11:13. Fluginu seinkaði og raunverulegur komutími var kl. 14:20 eða seinkun um þrjár klst. og 7 mínútum eftir áætlaðan komutíma.

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 DA kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 31. október 2025. Í svari DA, sem barst þann 6. nóvember 2025 kom eftirfarandi fram:

Our records indicate that Flight 179 KEF-DTW was delayed due to the weather conditions [winds] which constitute extraordinary circumstances.

Veðurgögn fylgdu umsögninni.

SGS sendi kvartendum svar DA til umsagnar þann 7. nóvember 2025. Í svari kvartenda kom fram:

Delta's submission cites "local winds" as the cause of delay, supported by their internal "Flight Leg Advisory Messages" and the attached weather data. After reviewing this information, I would like to clarify the following:

- | 1. Normal | wind | conditions: |
|--|-------------|--------------------|
| The weather report provided by Delta shows surface winds of 10–25 mph (~ 9–22 knots) with light rain. These values are well within normal operational limits for commercial aircraft, whose demonstrated crosswind capabilities typically exceed 33 knots (~ 38 mph). There is no indication of unsafe gusts, airport closures, or weather minima being exceeded at Keflavík on that date. | | |

2. **Indirect cause – operational delay:**

Delta's own operational messages repeatedly state "LATE EQUIPMENT DUE KEF LOCAL WINDS." This language confirms that the inbound aircraft arrived late, rather than that DL179 itself was unable to depart due to weather. EU 261 case law (notably *Wallentin-Hermann v. Alitalia C-549/07* and *Pešková & Peška v. Travel Service C-315/15*) establishes that knock-on delays from earlier flights — even if triggered by weather — are operational and within the airline's control, and thus compensable.

3. **Conclusion:**

The weather data provided does not demonstrate an extraordinary circumstance directly affecting DL179's operation. The delay was operational and within Delta's responsibility.

Accordingly, I respectfully maintain my claim for compensation under EU Regulation 261/2004, Article 7 (€600 per passenger × 4 passengers = €2,400 total).

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 Samgöngustofa 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. DL179 frá Keflavík til Detroit þann 29. september 2025 og að fluginu seinkaði um þrjár klst. og 7 mínútur. Álitafni þessa máls er hvort að seinkun 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.

Við meðferð málsins var sérfræðingi flugrekstrardeildar SGS falið að leggja sjálfstætt og faglegt mat á þau veðurgögn sem DA lagði fram. Markmiðið var að kanna hvort veðuraðstæður í Keflavík hinn 29. september 2025 hefðu verið þess eðlis að réttlætanlegt væri af hálfu DA að seinka brottför flugs kvartenda.

Sérfræðingur flugrekstrardeildar fór yfir framangreind gögn, þar á meðal flugveðurspá (TAF) fyrir áætlaðan brottfarartíma vélarinnar. Niðurstaða hans var sú að á þeim áætlaða komutíma vélarinnar, sem átti að framkvæma flug kvartenda til Keflavíkur, hefði verið spáð mjög erfiðum og óhagstæðum veðurskilyrðum. Þessi spá leiddi til seinkunar á komu vélarinnar og skýrir því þá seinkun sem varð á brottför flugs kvartenda frá Keflavík.

Með hliðsjón af þeim upplýsingum sem koma fram í svari sérfræðings flugrekstrardeildar SGS er það mat stofnunarinnar að seinkun á flugi kvartenda nr. DL179 þann 29. september 2025 falli í flokk óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

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

Úrskurðarorð

Kröfum kvartenda um staðlaðar skaðabætur úr hendi Delta Airlines vegna seinkunar á flugi nr. DL179 þann 29. september 2025 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, 13. mars 2026

Ómar Sveinsson

Yngvi Hommersand