

Úrskurður

Samgöngustofu nr. 110/2025 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Air Baltic nr. BT170 þann 31. mars 2025

I. Erindi

Þann 5. maí 2025 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá A (kvartandi). Kvartandi átti bókað far með flugi nr. BT170 á vegum Air Baltic (AB) kl. 00:30 þann 31. mars 2025 frá Keflavík til Riga. Áætlaður komutími var kl. 07:05 staðartíma. Fluginu seinkaði um rúman sólarhring.

Kvartandi fer 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 AB kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 6. maí 2025. Í svari AB, sem barst þann 15. maí 2025 kemur fram:

Airline would like to inform that the Flight was delayed due to aircraft rotation and weather conditions. The same aircraft YL-CSM previously operated flight BT169 on the route Riga – Keflavik. The flight from Riga departed 25 hours 30 minutes later than planned (scheduled time of departure (Departure) – 19.45 (UTC); actual time of departure (AD) – 21.15 (UTC); please see attachment no. 1 – extract from Network Planning System) due weather conditions at Keflavik airport. There were strong winds with gusts over 50 knots (please see attachment no.2 – extract from Network Planning remarks; attachment no.3 – extract from METAR). Therefore, flight BT169 arrived in Keflavik 25 hours 51 minutes later than planned (scheduled time of arrival (Arrival) – 23.40 (UTC); actual time of arrival (AA) – 1.31 (UTC); please see attachment no. 1). Due to previous flight's BT169 delay Passenger's Flight departed 25 hours 49 minutes later than planned (scheduled time of departure (Departure) – 00.30 (UTC); actual time of departure (AD) – 02.19 (UTC); please see attachment no.4 – extract from Network planning System) and arrived in Riga 25 hours 42 minutes later than planned (schedule time of arrival (Arrival) – 4.05 (UTC); actual time of arrival (AA) – 5.53 (UTC); please see attachment no.4).

As Airline cannot precisely forecast weather conditions in advance as well as have no influence upon it, Airline has to conclude that in this case Flight delay was caused by extraordinary circumstances. Current Regulation (EC) 261/2004 “establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and

of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91” Article 5 (3) states that “(..) air carrier shall not be obliged to pay compensation (..) if (..) cancellation is caused by extraordinary circumstances which could not have been avoided even if all reasonable measures had been taken”. As European Court of Justice has acknowledged in its practice (please see, for example, decision made by European Court of Justice on 23rd of October, 2012 in joined cases No. C-581/10 and C-629/10), then, also deciding on compensations for passengers if the flight is delayed, air carrier should evaluate, if delay is caused by extraordinary circumstances, and in case of affirmation, carrier is entitled to refer to Regulation (EC) 261/2004 Article 5 (3) not only in case of flight cancellation, but also – delay. Furthermore, in accordance with the judgement of the Court of Justice of the European Union on June 11th, 2020 in Case No. C 74/19, 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’ which affected a previous flight which it operated using the same aircraft, provided that there is a direct causal link between the occurrence of that circumstance and the delay or cancellation of the subsequent flight.

Airline also would like to explain to you that it took all reasonable measures to minimize delay and negative impact on passengers; however, due to delay reason the possibilities to avoid the delay were very limited and especially taking into consideration the delay reason.

SGS sendi kvartanda svar AB til umsagnar þann 23. maí 2025. Í svari kvartanda kom fram:

1. Weather Conditions:

While I acknowledge that the weather may have been challenging, I am submitting official arrival and departure data from Keflavik Airport (attached), which shows that numerous other flights (including those operated by Icelandair, Play, SAS, Lufthansa, and others) landed and took off on that date with minimal or no delays. This indicates that weather conditions were not so extraordinary as to prevent airBaltic from operating its flight.

2. Previous Flight BT169 Delay:

It is stated that BT170 was delayed due to the late arrival of flight BT169. However, the Court of Justice of the European Union (Case C-74/19) has clearly established that such “previous delay” justifications only apply when there is a direct causal link and when the airline has taken all reasonable measures to mitigate the disruption. In this case, no evidence has been provided that airBaltic attempted to use an alternative aircraft or adjust operations.

3. Flight Status:

As shown on the boarding pass, flight BT170 was scheduled for departure at 00:30 on March 31, 2025, but was in fact cancelled ("Aflýst" as recorded in the Keflavik departures list), not merely delayed, as airBaltic suggests.

Therefore, I believe that the circumstances in this case do not constitute "extraordinary circumstances" under Regulation (EC) No. 261/2004. Compensation should be granted to affected passengers, as the flight was cancelled or subject to a significant delay without adequate alternative arrangements.

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 kvartandi átti bókað far með flugi nr. BT170 frá Keflavík til Riga þann 31. mars 2025 og að fluginu seinkaði um rúman sólarhring. Álitafni þessa máls er hvort að seinkun á flugi kvartanda 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 kvartanda megi rekja til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Í leiðbeiningum framkvæmdastjórnar ESB 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 réttur til skaðabóta þegar seinkun á flugi, sem nemur meira en þremur klukkustundum, stafar af óviðráðanlegum aðstæðum sem höfðu áhrif á fyrra flug sömu flugvélar. Þessi regla byggir á *dómi Landsréttar frá 25. janúar 2019 í máli nr. 280/2018*.

Við meðferð málsins var sérfræðingur flugrekstrardeildar SGS beðinn um að leggja mat á framlagðar upplýsingar úr flugrekstrarkerfum AB til að skera úr um hvort að veðuraðstæður í Keflavík þann 31. mars 2025 hafi verið með þeim hætti að forsvaranlegt hafi verið af hálfu AB að seinka/aflýsa fyrra flugi þeirrar vélar sem framkvæmdi flug kvartanda. Sérfræðingur SGS staðfesti framlagðar upplýsingar, sem tilgreina slæma flugvallarveðurspá kvöldið 30. mars og aðfararnótt 31. mars. Það er vissulega rétt að önnur flugumferð í Keflavík var að mestu á áætlun en í ljósi þess að mat flugrekanda á aðstæðum var byggt á haldbærum veðurgögnum verður það ekki endurskoðað af hálfu SGS. Telur SGS því sýnt fram á óviðráðanlegar aðstæður, sem urðu til seinkunar á fyrra flugi þeirrar vélar sem framkvæma átti flug kvartanda, og orsakatengsla milli hinna óviðráðanlegra aðstæðna og seinkunar á flugi kvartanda.

Með hliðsjón af þeim upplýsingum sem koma fram í svari sérfræðings flugrekstrardeildar SGS er það mat stofnunarinnar að seinkun á flugi kvartanda nr. BT170 þann 31. mars 2025 falli í flokk óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Að mati SGS hefur AB 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

Kröfu kvartanda um staðlaðar skaðabætur úr hendi Air Baltic vegna seinkunar á flugi nr. BT170 þann 31. mars 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, 18. júlí 2025

Ómar Sveinsson

Ludvig Árni Guðmundsson