

Úrskurður

Samgöngustofu nr. 58/2026 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Air Baltic nr. BT170 þann 7. júlí 2025.

I. Erindi

Þann 6. mars 2026 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá ABCDE (kvartendur). Kvartendur áttu bókað far með flugi nr. BT170 á vegum Air Baltic (BT) kl. 00:30 þann 7. júlí 2025 Keflavík til Tallinn með millilendingu í Riga. Áætlaður komutími var kl. 08:25. Fluginu seinkaði og raunverulegur komutími var kl. 16:05 eða seinkun um tæpar átta klst. 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 BT kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 9. mars 2026. Í svari BT, sem barst þann 19. mars 2026 kom eftirfarandi fram:

Air Baltic Corporation AS (Airline) hereby informs you that it had received a claim from Dmitri Hljupin's representative Compensair (Passenger) regarding delayed flight BT170 on the route Reykjavík– Riga on July 7th, 2025 (Flight) which led to missing connecting flight BT311 Riga – Tallinn.

Airline would like to inform that the Flight was delayed due to aircraft rotation. The same aircraft YL-ABR previously operated flight BT653 on the route Riga – London on July 6th, 2025. The flight departed from Riga as planned (scheduled time of departure (Departure) – 12:40 (UTC); actual time of departure (AD) – 12:39 (UTC); please see attachment no.1 – extract from Network Planning System), however arrival at destination was delayed for 40 minutes (scheduled time of arrival (Arrival) – 15:30 (UTC); actual time of arrival (AA) – 16:10 (UTC); please see attachment no. 1). Delay occurred due to unsuitable weather conditions (thunderstorm) at London airport (please see attachment no. 2 – METAR and attachment no. 3 – voyage report). Due to airport's restrictions also other airlines' arrivals were impacted at that time (please see attachment no.4 – extract form Flightstats).

Mentioned delay affected departure times of the next flights in rotation, namely, BT654 on the route London – Riga and BT169 on the route Riga – Reykjavík. Considering the

delays due to aircraft rotation also Passenger's Flight's departure time was impacted and it departed 48 minutes later than planned (scheduled time of departure (Departure) – 00:30 (UTC); actual time of departure (AD) – 01:18 (UTC); please see attachment no. 5 – extract from Network planning System) and arrived at Riga airport 44 minutes later than planned (schedule time of arrival (Arrival) – 04:05 (UTC); actual time of arrival (AA) – 04:49 (UTC); please see attachment no. 5).

As Airline cannot precisely forecast weather conditions in advance as well as has 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.

In addition, Airline also explains that when a flight is delayed Airline always looks at opportunities to bring passengers to their destinations as fast as possible through their own or partner's airlines' flights. Airline is not interested in delaying passengers to reach their destinations without offering the fastest possible flight, as any delay will result in additional financial costs for the Airline in providing care and possible compensation if the flight has not been canceled due to extraordinary circumstances. Flights delays are a significant cost for the Airline, so the Airline always makes every effort to bring passengers to their destinations as fast as possible and minimize the inconvenience to them.

Therefore, according to information Airline possess Passenger was provided with alternative flight BT315 on the route Riga – Tallinn on July 7th, 2025, and reached the final destination with this flight.

Based on the abovementioned, Airline does not consider Passenger's request for delayed flight compensation justified.

SGS sendi kvartendum svar BT til umsagnar þann 19. mars 2026. Í svari kvartenda kom fram:

The Recital 15 of the Regulation (EC) No 261/2004 Of The European Parliament And Of The Council states:
"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.

From our point of view, there is no extraordinary circumstance, that could cause such a delay and our mutual clients are entitled to a rightful compensation.

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. BT170 frá Keflavík til Tallinn með millilendingu í Riga þann 7. júlí 2025 og að fluginu seinkaði um tæpar átta klst.

Álitaefni þessa máls er hvort að seinkun á flugi kvartanda nr. BT170 sem varð til þess að kvartandi missti af tengiflugi á lokaáfangastað, 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.

Við meðferð málsins var sérfræðingur flugrekstrardeildar SGS beðinn um að leggja mat á framlögð veðurgögn BT til að skera úr um hvort að veðuraðstæður í London þann 7. júlí 2025 hafi verið með þeim hætti að forsvaranlegt hafi verið af hálfu BT að seinka flugi kvartenda. Sérfræðingur flugrekstrardeildar SGS staðfesti að þrumuveður hefði seinkaði fyrra flugi vélarinnar sem átti að framkvæma upphafsflug kvartenda um u.þ.b. 50 mínútur. Sú seinkun flokkast sem óviðráðanlegar aðstæður, sem hafði svo keðjuverkandi áhrif á flug kvartanda.

Í dómi Evrópudómstólsins 4. maí 2017 nr. C-315/15 í máli Peskova og Peska gegn Travel Services var leyst úr því álitaefni þegar seinkun mátti bæði rekja til viðráðanlegra og óviðráðanlegra aðstæðna. Í 4. niðurstöðulið dómsins má sjá þá vísireglu að draga eigi frá tíma vegna seinkunar sem má rekja til óviðráðanlegra aðstæðna frá heildarseinkun flugs við mat á því hvort að seinkun teljist bótaskyld skv. 7. gr. reglugerðarinnar, sbr. undanþágu í 3. mgr. 5. gr. Sé heildarseinkun að frádreginni seinkun vegna óviðráðanlegra aðstæðna undir þremur klukkustundum er ekki um bótaskylda seinkun að ræða. Var þessi reikniregla staðfest í úrskurði samgöngu- og sveitarstjórnarráðuneytisins í máli nr. SRN17050104.

Heildarseinkun á komu kvartenda til Tallinn var tæpar átta klukkustundir samkvæmt því sem fram kemur í kvörtun og hefur þeirri staðhæfingu ekki verið mótmælt af hálfu BT.

Heildarseinkun á komu kvartanda á lokaákvörðunarstað að frádregnum 50 mínútum er því lengri en 3 klst. Eins og áður hefur komið fram eiga farþegar rétt á bótum ef þeir verða fyrir þriggja tíma seinkun eða meira, sbr. b-liður 1. mgr. 6. gr., sbr. einnig b-liður 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Að mati SGS er umrædd seinkun kvartanda á lokaákvörðunarstað því bótaskyld.

Úrskurðarorð

Air Baltic ber að greiða kvartendum staðlaðar skaðabætur að upphæð 400 evrur skv. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 466/2024, vegna seinkunar á flugi nr. BT170 þann 7. júlí 2025.

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.

Í 5. mgr. 208. gr. laga um loftferðir nr. 80/2022 er kveðið á um að vilji flugrekandi eða rekstraraðili flugvallar ekki una úrskurði skal hann tilkynna Samgöngustofu um það með skýrum og sannanlegum hætti innan 30 daga frá því að honum er tilkynnt um úrskurðinn. Flugrekandi eða rekstraraðili flugvallar getur óskað eftir endurupptöku úrskurðar skv. 1. mgr. 24. gr. stjórnsýslulaga, nr. 37/1993, og frestar það réttaráhrifum úrskurðar. Að liðnum fresti verður mál ekki endurupptekið að ósk aðila.

Samkvæmt 6. mgr. 208. gr. laga um loftferðir nr. 80/2022 eru úrskurðir Samgöngustofu aðfararhæfir þegar frestur skv. 5. mgr. 208. gr. laganna er liðinn og tilkynning hefur ekki borist stofnuninni frá flugrekanda eða rekstraraðila flugvallar.

Reykjavík, 2. júlí 2026

Ómar Sveinsson

Kristín Helga Markúsdóttir