

Úrskurður

Samgöngustofu nr. 113/2025 vegna kvörtunar um seinkun á flugi Air Baltic nr. BT170 þann 25. desember 2024.

I. Erindi

Þann 4. mars 2025 barst Samgöngustofu (SGS) kvörtun frá AB (kvartendur). Kvartendur áttu bókað far með flugi nr. BT170 á vegum Air Baltic (AB) kl. 13:35 þann 25. desember 2024 frá Keflavík til Riga. Áætlaður komutími var kl. 19:10. Fluginu seinkaði og raunverulegur komutími var kl. 14:41 næsta dag eða seinkun um rúmlega 19 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 AB kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 5. mars 2025. Í svari AB, sem barst þann 17. mars 2025, kom eftirfarandi fram:

regarding delayed flight BT170 on the route Keflavik – Riga on December 25th, 2024 (Flight).

Airline would like to inform that the Flight was delayed due to aircraft rotation and weather conditions. The same aircraft YL-CSK previously operated flight BT169 on the route Riga – Keflavik. The flight from Riga departed 18 hours 35 minutes later than planned (scheduled time of departure (Departure) – 8.35 (UTC); actual time of departure (AD) – 3.10 (UTC); please see attachment no. 1 – extract from Network Planning system) due weather conditions at Keflavik airport (please see attachment no. 2 – Voyage report). There were strong winds with gusts over 60 knots (please see attachment no. 3 – extract from Network Planning remarks; attachment no.4 – extract from METAR). Therefore, flight BT169 arrived in Keflavik 19 hours 18 minutes later than planned (scheduled time of arrival (Arrival) – 12.40 (UTC); actual time of arrival (AA) – 7.58 (UTC); please see attachment no. 1). Due to weather conditions also all other arriving flights to Keflavik airport were impacted and were delayed or cancelled (please see attachment no.5 – extract from Flightstats). Due to previous flight's BT169 delay Passenger's Flight departed 19 hours 15 minutes later than planned (scheduled time of departure (Departure) – 13.35 (UTC); actual time of departure (AD) – 8.50 (UTC); please see attachment no.6 – extract from Network planning System) and arrived

in Riga 19 hours 37 minutes later than planned (schedule time of arrival (Arrival) – 17.10 (UTC); actual time of arrival (AA) – 12.47 (UTC); please see attachment no.6).

As Airline cannot precisely forecast airport restrictions 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 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 kvartendum svar AB til umsagnar þann 17. mars 2025. Í svari kvartenda kom fram:

Please issue recommendation based on NEB complaint handling procedure, we do not have any comments

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 Riga þann 25. desember 2024 og að fluginu seinkaði um rúmar 19 klst. 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.

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 SGS beðinn um að leggja mat á framlagðar upplýsingar úr flugrekstrarkerfum AB til að skera úr um hvort að veðuraðstæður í Keflavík þann 25. desember 2024 hafi verið með þeim hætti að forsvaranlegt hafi verið af hálfu AB að seinka/aflýsa fyrra flugi þeirrar vélar sem framkvæmdi flug kvartenda. Sérfræðingur SGS staðfesti framlagðar upplýsingar, sem tilgreina slæma flugvallarveðurspá 25. desember 2024. Telur SGS því sýnt fram á óviðráðanlegar aðstæður, sem urðu til seinkunar á fyrra flugi þeirrar vélar sem framkvæma átti flug kvartenda, og orsakatengsla milli hinna óviðráðanlegu aðstæðna og seinkunar á flugi kvartenda.

Með hliðsjón af þeim upplýsingum sem koma fram í svari sérfræðings flugrekstrardeildar SGS er það mat stofnunarinnar að seinkun á flugi kvartenda nr. BT170 þann 25. desember 2024 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 kvartenda 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 Air Baltic vegna seinkunar á flugi nr. BT170 þann 25. desember 2024 samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 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, 22. júlí 2025

Ómar Sveinsson

Ludvig Árni Guðmundsson