



## INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Ár 2011, þann 2. nóvember er í innanríkisráðuneytinu kveðinn upp svohljóðandi

### ú r s k u r ð u r

í máli nr. IRR 11060014

### vegna ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands í máli Iceland Express og Frederic Briand og Roberto B. Martinez

#### I. Kröfur, kærufrestir og kærueimild

Þann 1. júní 2011 barst ráðuneytinu kæra Iceland Express (hér eftir nefnt IE), kt. 700497-2919, Efstalandi 26, 108 Reykjavík, vegna ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands (hér eftir nefnd FMS) í máli Frederic Briand og Roberto Bezoz Martinez (hér eftir nefndir FB og RM) nr. 22/2011 frá 28. febrúar 2011. Með ákvörðun FMS var IE gert að greiða FB og RM hvorum um sig bætur að fjárhæð 400 evrur samkvæmt b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 574/2005. Krefst IE þess að ákvörðun FMS verði felld úr gildi og félaginu verði ekki gert að greiða bætur vegna seinkunar á flugi AEU501 frá Keflavík til London þann 28. júní 2010. FMS krefst þess að hin kærða ákvörðun verði staðfest og að kröfu IE um að félaginu sé ekki skylt að greiða skaðabætur verði vísað frá eða hafnað. FB og RM hafa ekki gert sérstakar kröfur við meðferð málsins hjá ráðuneytinu og lítur ráðuneytið svo á að í því felist að krafist sé staðfestingar hinnar kærðu ákvörðunar.

## **II. Kæruefni og ákvörðun FMS**

IE er ferðasali sem annaðist flug AEU501 sem áætlað var frá Keflavík til London kl. 07.00 þann 28. júní 2010. Áttu FB og RM bókað far með vélinni. Seinkaði fluginu um sex klukkustundir. Þar sem fyrirséð var að FB og RM myndu missa af tengiflugi frá London til Madrid völdu þeir þann kost að breyta flugleið sinni yfir í flug IE frá Keflavík til Alicante á Spáni sem áætlað var þann sama dag kl. 15.40. Er deilt um bótaábyrgð IE vegna seinkunarinnar.

Hinn kærði úrskurður er svohljóðandi:

### **I. Erindi**

*Þann 30. júlí sl. barst Flugmálastjórn Íslands (FMS) kvörtun frá Frederic Briand og Roberto Bezos Martinez. Í kvörtuninni kemur fram að kvartendur hafi átt bókað far með flugi Iceland Express (IE) AEU501 frá Keflavík til London Gatwick kl. 7.00 þann 28. júní sl. Fluginu hafi hins vegar seinkað um sex klukkustundir. Þar sem fyrirséð var að kvartendur myndu missa af tengiflugi er þeir áttu bókað far með frá London til Madridar völdu kvartendur þann kost að breyta flugleið sinni yfir í flug IE frá Keflavík til Alicante á Spáni sem áætlað var að færi kl. 15.40 sama dag, eða þann 28. júní sl. Því flugi seinkaði jafnframt um eina klukkustund. Þegar til Alicante var komið leigðu kvartendur bílaleigubíl til að komast milli Alicante og Madridar en þangað komu þeir kl. 5.00 að morgni þess 29. júní sl.*

*Kvartendur lögðu inn kvörtun og kröfðust skaðabóta úr hendi IE vegna umræddrar seinkunar strax á Keflavíkurflugvelli og aftur í gegnum heimasíðu IE en hafa engin viðbrögð fengið.*

### **II. Málavextir og bréfaskipti**

*Flugmálastjórn sendi Iceland Express framangreinda kvörtun til umsagnar með tölvupósti dags. 4. ágúst sl. og var beiðni um umsögn ítrekuð þann 19. ágúst sl. Með tölvupósti frá IE þann 20. ágúst barst svar frá IE þar sem fram kom að flug AEU501 þann 28. júní sl. hafi verið flug eftir að elding kom í vél sem var að koma frá Winnipeg og hafi þurft að fá varahlut sendan frá Atlanda í Georgíu. Hafi þetta verið tilfelli sem ekki var hægt að sjá né koma í veg fyrir. Farþegar hafi fengið send SMS*

*hvenær flugið færi frá Keflavík. Í biðsal hafi þeir séð á upplýsingaskjá seinnipartsflug IE frá Keflavík til Alicante. Þeir hafi um hádegisbil beðið IE um að bóka sig í það flug enda hafi legið þá fyrir að þeir myndu missa af tengiflugi sínu til Madridar og enn hafði ekki verið staðfestur brottfarartími flugs AEU501. Varð IE við ósk þeirra og þeir færðir í flug AEU183 frá Keflavík til Alicante án nokkurrar milligjafar. Áætluð brottför þess flugs var kl. 15.20 þann 28. júní sl. en raunveruleg brottför þess 17.00 sama dag. Hafi þeir komið til Madridar kl. 5.00 þann 29. júní sl. í stað 20.15 degi fyrr líkt og upphafleg ferðaáætlun þeirra gerði ráð fyrir. Þá hafi kostnaður við bílaleigubíl frá Alicante til Madrid numið 86,40 evrum.*

### **III. Forsendur og niðurstaða Flugmálastjórnar Íslands**

*Um réttindi farþega vegna seinkunar á flugi er fjallað um í reglugerð EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 574/2005. Samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 574/2005 er Flugmálastjórn Íslands sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar samanber 16. gr. reglugerðar nr. 261/2004/EB.*

*Um seinkun á flugi og þá aðstoð sem flugrekandi skal veita í slíkum tilvikum er fjallað um í 6. gr. reglugerðar nr. 261/2004. Þar kemur hins vegar ekki fram 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 hins vegar að þeirri niðurstöðu að túlka bæri reglugerð 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 síðar eða meira en upprunalega áætlun flugrekandans kvað á um, geta átt rétt á bótum skv. 7. gr., nema flugrekandi geti sýnt framá að töfin hafi verið vegna óviðráðanlegra aðstæðna sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar.*

*Fyrir liggur að kvartendur áttu bókað far með flugi AEU kl. 7.00 þann 28. júní sl. Þá liggur fyrir að þegar kvartendur voru færðir í nýtt flug IE til Alicante hafði þegar orðið seinkun á flugi þeirra sem nam a.m.k. 4 klukkustundum og 40 mínútum sbr. ljósrit af kvörtun til IE rituð á Keflavíkurlflugvelli þann 28. júní 2010. Er það mat Flugmálastjórnar að sú ákvörðun IE að koma til móts við þarfir kvartenda með því að breyta flugleið þeirra svo sem fyrr er getið, komi ekki í veg fyrir að kvartendur geti haft uppi kröfu um skaðabætur vegna hinnar miklu seinkunar sem þegar var orðin á flugi AEU501 og kvartendur áttu staðfesta bókun með þann 28. júní sl.*

*Með hliðsjón að framangreindu er það mat Flugmálastjórnar Íslands að Iceland Express hafi ekki getað sýnt fram á að seinkun á flugi AEU501 frá Keflavík til London þann 28. júní sl. hafi verið vegna óviðráðanlegra aðstæðna. Í ljósi þess er það niðurstaða Flugmálastjórnar að kvartendur er bókað áttu far með flugi AEU501 umrætt skipti eigi rétt á skaðabótum úr hendi Iceland Express skv. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005 vegna seinkunar á flugi AEU501 þann 28. júní sl.*

#### **Ákvörðunarorð:**

*Iceland Express skal greiða hvorum kvartanda bætur að upphæð 400 evrur skv. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005.*

## **II. Málsástæður, umsögn FMS og meðferð málsins í ráðuneytinu**

Kæra IE barst ráðuneytinu með bréfi dags. 1. júní 2011 og var móttækin þann 6. júní sama ár.

Í kæru IE kemur fram að seinkunin á umræddu flugi hafi verið af óviðráðanlegum aðstæðum, þ.e. vegna eldingar sem hafi komið í vélina í flugferðinni næst á undan umræddu flugi. Farþegum hafi verið boðin aðstoð í samræmi við reglugerð nr. 261/2004 og þeim haldið upplýstum um gang mála og ástæður seinkunarinnar. Seinkunin hafi þannig verið af óviðráðanlegum ytri aðstæðum sem ekki hafi verið hægt að afstýra og því hafi þurft að seinka brottför. Engin leið hafi verið fyrir IE að koma í veg fyrir seinkun á áætluðum brottfarartíma flugsins. Þegar IE hafi haft ástæðu til að ætla að atvikið myndi mögulega valda seinkun á áætlun félagsins hafi allar ráðstafanir verið gerðar til að koma í veg fyrir seinkanir. Það hafi þó ekki verið útséð að seinkun yrði en þrátt fyrir það hafi farþegum verið tilkynnt um mögulega seinkun á brottför flugsins, hvoru tveggja með tölvupósti og textaskilaboðum í farsíma, eins og sjá má af gögnum málsins. Engin leið hafi verið fyrir IE að útvega varavél á þeim tíma sem liðið hafi frá atvikinu og þar til flugið frá London hafi verið á áætlun. Þá tekur IE fram að ekki verði talið að atvik sem þetta geti talist venjulegt í

Fram komi í ákvörðun FMS að FB og RM hafi átt bókað tengiflug með Easyjet frá London og lokaákvörðunarstaður þeirra hafi verið Madrid. Tekur IE fram að reglugerð EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð 574/2005, taki ekki á því þegar farþegar missa af öðrum flugferðum en þeim sem tilgreind eru á farmiða. Í h-lið 1. mgr. 2. gr. reglugerðarinnar komi fram að lokaákvörðunarstaður sé sá sem skráður er á farmiðann þegar honum er framvísað við innritunarborð eða þegar um er að ræða tengiflug síðasti ákvörðunarstaður ferðarinnar. Flugrekandi sé því ekki ábyrgur fyrir framhaldsflugferðum heldur einungis tengiflugum ef lokaáfangastaðurinn er tilgreindur á farseðli. Í tilviknu sem hér um ræðir hafi London verið lokaákvörðunarstaður farþega samkvæmt farseðli. IE sé því ekki ábyrgt fyrir tjóni vegna framhaldsflugsins né heldur bílaleigubíl þegar FB og RM voru sannarlega komnir á lokaákvörðunarstað.

Óumdeilt sé að seinkun hafi orðið á flugi AEU501 til London. Hins vegar hafi FB og RM haft samband við söluskrifstofu kæranda kl. 9.50 að morgni 28. júní 2010 og óskað eftir að breyta flugi sínu yfir til Alicante. Hafi IE orðið við þeirri ósk án nokkurs viðbótarkostnaðar. Þegar FB og RM hafi breytt flugi sínu og þar með ógilt fyrri farskráningu sína hafi verið innan við þriggja klukkustunda seinkun á fluginu til London. FB og RM hafi átt gilda farskráningu í flug AEU 183 til Alicante sem verið hafi á áætlan kl. 15.20 þann 28. júní en brottför hafi verið kl. 17.00 sama dag. Raunveruleg seinkun sem farþegar hafi orðið fyrir hafi því verið 1 klukkustund og 40 mínútur. Því eigi FB og RM engar kröfur á hendur IE.

Kæran var send FMS til umsagnar með bréfi ráðuneytisins dags. 7. júní 2011.

Umsögn FMS barst ráðuneytinu með bréfi dags. 27. júní 2011. Í henni vekur FMS athygli á breytingum sem gerðar voru á lögum um loftferðir nr. 60/1998 með lögum nr. 87/2010. Þessar breytingar lúti annars vegar að almennum heimildum FMS til að setja reglur um ákveðna þrotti í starfssemi síni og hins vegar hafi ýmsar valdheimildir starfsgæslunnar verið

kvörtun til FMS. Stofnunin taki málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og stjórnarsýslulaga og skeri úr ágreiningi með ákvörðun ef hann verður ekki jafnaður með öðrum hætti. Ólíkt því sem verið hafi fyrir þessa síðustu breytingu á lögnum þá bindi sú ákvörðun flugrekandann.

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 hafi verið innleidd hér á landi með reglugerð nr. 574/2005 sem sett hafi verið með heimild í 126. gr. loftferðalaga nr. 60/1998. Samkvæmt 2. gr. reglugerðar 574/2005 sé FMS sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar sbr. 16. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Svo sem haldið sé fram af hálfu IE nái ábyrgð flugrekanda til þess að koma farþegum sínum til lokaákvörðunarstaðar, þ.e. þess staðar sem skráður er á farmiðann, eða þegar um er að ræða bein tengiflug síðasti ákvörðunarstaður ferðarinnar, sbr. h-liður 1. mgr. 2. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, en ekki til ótengdra tengifluga sem farþegi eigi hugsanlega far bókað með. Ákvörðun FMS kveði ekki á um greiðsluskyldu IE vegna tjóns FB og RM er tengiflug þeirra varð þeim ónothæft vegna tafa á flugi IE né heldur sé ákvarðað um endurgreiðslu kostnaðar við bílaleigubíl milli Alicante og Madridar. Í ákvörðuninni sé lagt mat á skaðabótaskyldu IE á grundvelli ákvæða reglugerðar EB nr. 261/2004 vegna seinkunar á flugi félagsins sem FB og RM áttu bókað far með óháð öðrum atvikum málsins. Reglugerð EB nr. 261/2004 sé ætlað að tryggja ríka vernd fyrir farþega. FMS ítreki þá afstöðu sína sem fram komi í hinni kærðu ákvörðun að það að flugrekandi komi til móts við farþega sína í einstökum tilvikum og veiti þeim að hluta til ríkari réttindi en beinlínis sé fyrirskipað í reglugerð EB nr. 261/2004, s.s. að breyta flugleið á þann veg sem betur henti viðkomandi farþegum sem orðið hafi fyrir mikilli seinkun, komi ekki í veg fyrir að farþegar neyti þeirra réttinda sem reglugerðin veiti. Fyrir liggir að FB og RM hafi átt bókað far með flugi AEU501 frá keflavík til London kl. 7.00 þann 28. júní 2010. Þá liggir fyrir að þegar þeir hafi verið færðir yfir í nýtt flug IE til Alicante hafi þegar verið orðin seinkun á flugi þeirri sem numið

Meginreglan samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 sé réttur farþega til skaðabóta verði þeir fyrir aflýsingu eða mikilli seinkun á flugi sínu sbr. dóm Evrópudómstólsins frá 19. nóvember 2009 í sameinuðum málum C-402/07 og C-432/07. Beri flugrekandi fyrir sig óviðráðanlegum aðstæðum liggi sönnunarbyrði fyrir þeirri staðhæfingu hans megin. Hvíli á flugrekanda að sýna fram á að sannarlega hafi verið uppi óviðráðanlegar aðstæður sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir. Takist sú sönnun ekki verði flugrekandi að bera hallan af þeim sönnunarskorti sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Í hinni kærðu ákvörðun hafni FMS þeirri málsástæðu IE að umrædd seinkun á flugi AEU501 frá Keflavík til London Gatwick þann 28. júní 2010 hafi verið vegna aðstæðna sem fella eigi undir óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 og leiða ættu til þess að niður falli skylda IE til greiðslu skaðabóta samkvæmt b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðarinnar, sbr. reglugerð nr. 574/2005. Ekki sé loku fyrir það skotið að atvik þar sem eldingu lýstur niður í flugvél geti talist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 enda liggi fyrir að seinkun eða aflýsing á því tiltekna flugi leiði af ákvörðun tekinni af öryggisástæðum í kjölfar atviksins. Hins vegar flugrekandi í þeirri stöðu einungis borið fyrir sig undanþáguheimild 3. mgr. 5. gr. hvað farþega þess flugs varðar. Sú staða hafi ekki sjálfkrafa í för með sér slíka víxlverkun að atvik teljist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 að því er síðari flug snertir. Því leiði töf á síðari flugum til bótaskyldu flugrekanda samkvæmt 7. gr. reglugerðarinnar sé ekki sýnt fram á annað.

Í dómi Evrópudómstólsins frá 22. desember 2008 í máli C-549/07 hafi dómstóllinn skýrt í hvaða tilvikum tæknileg vandamál gætu ekki talist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar Eb nr. 261/2004. Þar segi dómstóllinn að 3. mgr. 5. gr. feli í sér undanþágu frá meginreglu og undanþágu frá Evrópureglum um neytendavernd og verði að túlka þröngt. Hvíli á þeim aðila som byggja vilji rétt sinn á óviðráðanlegum aðstæðum að

myndu leiða til aflýsingar á flugi nema með óbærilegum fórnnum. Sýni framangreind túlkun Evrópudómstólsins enn og aftur fram á hina ríka vernda neytenda sem reglugerð EB nr. 261/2004 sé ætlað að tryggja, þær ríku kröfur sem gerðar séu til flugrekenda sem beri fyrir sig óviðráðanlegar aðstæður og sem leiðbeiningu um hversu þröngt beri að túlka þá undanþáguheimild sem er að finna í 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar.

Meginmáli EES-samningsins hafi verið veitt lagagildi hér á landi með lögum nr. 2/1993 um evrópska efnahagssvæðið. Í 3. gr. laganna sé kveðið á um að skýra skuli lög og reglur, að svo miklu leyti sem við á, til samræmis við EES-samninginn og þær reglur sem á honum byggjast. Þá sé í 3. gr. EES-samningsins hnekktt á þeirri skyldu samningsríkja til ráðstafana til að tryggja að staðið verði við þær skuldbindingar sem af samningnum leiða. Grundvallarmarkmið EES-samningsins sé að tryggja samræmi innan alls svæðisins. Í því skyni sé sú túlkunarregla í 6. gr. EES-samningsins að samningsákvæði beri að túlka í samræmi við þá úrskurði Evrópudómstólsins sem máli skipta og varða þau ákvæði EB réttar sem eru efnislega samhljóða EES-reglum. Þetta gildi þó aðeins um þá úrskurði sem upp hafi verið kveðnir fyrir undirritunardag EES-samningsins en í 3. gr. samnings um stofnun eftirlitsstofnunar og dómstóls EFTA sé gert ráð fyrir að tilhlýðilegt tillit sé tekið til dómsúrlausna Evrópudómstólsins sem kveðnir eru upp eftir þann dag. Í framkvæmd hafi enginn munur verið talinn á fordæmisgildi dómsúrlausnar dómstólsins fyrir og eftir undirritunardag EES-samningsins. Liggi fyrir að leitast skuli við eftir mætti að tryggja samræmda túlkun samningsákvæða.

Með bréfi ráðuneytisins dags. 29. júní 2011 var IE gefinn kostur á að gæta andmælaréttar gagnvart sjónarmiðum FMS. Engin andmæli bárust.

Með tölvubréfi ráðuneytisins dags. 19. júlí 2011 var FB og RM gefinn kostur á að koma að frekari sjónarmiðum vegna málsins. Bárust svarbréf þeirra ráðuneytinu með tölvubréfi dags.

20. júlí 2011 án frekari athugasemda



þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður. Var reglugerð þessi innleidd hér á landi með reglugerð nr. 574/2005. Samkvæmt 2. gr. þeirrar reglugerðar er FMS sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar sbr. 16. gr. reglugerðar EB/261/2004.

Þá kemur og fram í umsögn og ákvörðun FMS að um seinkun á flugi og þá aðstoð sem flugrekandi skuli veita er fjallað í 6. gr. reglugerðar EB/261/2004. Þar kemur hins vegar ekki fram að flugrekandi skuli greiða bætur samkvæmt 7. gr. reglugerðarinnar með sama hætti og 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 reglugerðina þannig að farþegar sem verða fyrir seinkun á flugi samkvæmt 6. gr. eigi að fá sömu meðferð og farþegar flugs sem er aflýst sbr. 5. gr. Liggur þannig fyrir að ef farþegar verða fyrir þriggja tíma seinkun á flugi eða meira sem gerir það að verkum að þeir koma á ákvörðunarstað þremur tímum síðar eða meira en upprunaleg áætlun flugrekandans kvað á um geta þeir átt rétt á bótum samkvæmt 7. gr. Samkvæmt 3. mgr. 5. gr. ber þó flugrekanda ekki skylda til að greiða skaðabætur í samræmi við 7. gr. ef hann getur fært sönnur á að flugi hafi verið aflýst eða því seinkað af völdum óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir. Samkvæmt 4. mgr. 5. gr. hvílir sönnunarbyrðin á flugrekandanum.

Óumdeilt er að meira en þriggja klukkustunda seinkun varð á flugi AEU501 frá Keflavík til London þann 28. júní 2010. Ber IE því við í málinu að seinkun flugsins hafi komið til vegna þess að flugvélin sem annast hafi átt umrætt flug hafi orðið fyrir eldingu í flugferðinni næst á undan framangreindu flugi. Engin leið hafi verið fyrir IE að koma í veg fyrir seinkun á áætluðum brottfarartíma flugsins. Telur IE að um sé að ræða óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Það er mat ráðuneytisins að fallast beri á hær forsendur sem fram koma í ákvörðun FMS að

farþega ber að skýra undantekningarreglu 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar þröngt. Með vísan til þessa er það mat ráðuneytisins að IE hafi ekki tekist sönnun þess að um óviðráðanlegar aðstæður hafi verið að ræða sem leiddu til seinkunar á flugi AEU501 þann 28. júní 2010. Eiga FB og RM því rétt á skaðabótum að fjárhæð 400 evrur hvor sbr. b-liður 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005. Þá er það mat ráðuneytisins að fallast beri á það með FMS að IE geti ekki firrt sig þeirri ábyrgð sem á félaginu hvílir samkvæmt ákvæðum reglugerðarinnar með því að koma til móts við þarfir FB og RM með því að breyta flugleið þeirra vegna hinnar miklu seinkunar sem þegar var orðin á flugi AEU501. Af gögnum málsins er ljóst að þegar FB og RM voru færðir yfir í flug til Alicante hafði þá þegar orðið seinkun á flugi þeirra sem nam að lágmarki fjórum klukkustundum og fjörutíu mínútum. Á þeim tíma mátti því ljóst vera að meira en þriggja klukkustunda seinkun var orðin á flugi AEU501 frá Keflavík til London sem telst hafa verið lokaákvörðunarstaður FB og RM í skilningi h-liðar 1. mgr. 2. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Þá hefur ráðuneytið yfirfarið málsmeðferð FMS og er hún í samræmi við fyrirmæli stjórnarsýslulaga og vandaða stjórnarsýsluhætti.

Með vísan til þess sem að framan hefur verið rakið er það niðurstaða ráðuneytisins að staðfesta beri hina kærðu ákvörðun, sbr. ákvæði b-liðar 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB/261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005.

Vegna mikilla anna í ráðuneytinu hefur uppkvaðning úrskurðar dregist og er beðist velvirðingar á því.

**Úrskurðarorð:**