

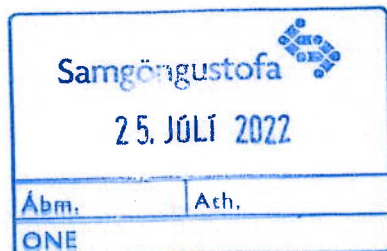
Stjórnarráð Íslands  
Innviðaráðuneytið

irn@irn.is  
545 8200

Sölvhólsgötu 7,  
101 Reykjavík

stjornarradid.is

Samgöngustofa  
Ármúla 2  
108 Reykjavík



Reykjavík 20. júlí 2022  
Tilv.: IRN22010976/3.20.4

Hjálagt sendist yður úrskurður ráðuneytisins í máli IRN22010976 sem kveðinn var upp í ráðuneytinu þann 19. júlí sl.

Fyrir hönd ráðherra  
eftir umboði

  
Brynjólfur Hjartarson



Ár 2022, þann 19. júlí, er í innviðaráðuneytinu kveðinn upp svohljóðandi

**ú r s k u r ð u r**

í máli nr. IRN22010976

**Kæra Icelandair**

**á ákvörðun**

**Samgöngustofu**

**I. Kröfur og kærueimild**

Með stjórnsýslukæru mótttekinni þann 30. nóvember 2021 kærði Icelandair (hér eftir nefnt kærandi) ákvörðun Samgöngustofu nr. 50/2021 frá 31. ágúst 2021 þess efnis að kæranda var gert að greiða Agli Pálssyni (hér eftir farþeginn) 400 evrur í skaðabætur. Krefst kærandi þess að ráðuneytið felli ákvörðun Samgöngustofu úr gildi og hafni kröfu farþegans um skaðabætur.

Kærueimild er í 3. mgr. 126. gr. c loftferðalaga nr. 60/1998 og 1. mgr. 26. gr. stjórnsýslulaga nr. 37/1993.

**II. Málsatvik og málsmeðferð**

Þann 5. júní 2020 barst Samgöngustofu kvörtun frá farþeganum. Hann átti bókað far með flugi Icelandair nr. FI417 frá Dublin til Keflavíkur þann 25. mars 2020.

Samkvæmt gögnum málsins var fluginu aflýst þann 24. mars 2020.

Farþeginn fór 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. 1048/2012 um skaðabætur og aðstoð til handa farþegum í flugi sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst, seinkað eða flýtt vegna tapaðs farangurs eða tjóns á honum.

Samgöngustofa sendi kvörtunina til umsagnar þann 10. júní 2020.



Þann 26. júní 2020 barst Samgöngustofu umsögn Icelandair vegna kvörtunarinnar.

Með ákvörðun nr. 50/2021 frá 31. ágúst 2021 gerði Samgöngustofa kæranda að greiða farþeganum skaðabætur.

Með stjórnarsýslukæru mótttekinni 30. nóvember 2021 kærði kærandi ákvörðun Samgöngustofu.

Umsögn Samgöngustofu barst 25. febrúar 2022.

Kærandi kom að frekari röksemdum með bréfi dags. 23. mars 2022.

### III. Málástæður og rök kæranda

Kærandi byggir á því að 1. mgr. 16. gr. reglugerðar segi að hvert aðildarríki skuli tilnefna aðila sem ber ábyrgð á framkvæmd þessarar reglugerðar að því er varðar flug frá flugvöllum á yfirráðasvæði hans og flug frá þriðja landi til þeirra. Sá aðili skuli gera nauðsynlegar ráðstafanir til að tryggja að réttur farþeganna sé virtur, eftir því sem við á. Aðildarríkin skulu tilkynna framkvæmdastjórninni hvaða aðili hafi verið tilnefndur samkvæmt þessari málsgrein. Þar sem flugið hafi verið til Íslands en ekki frá því hefði Samgöngustofu borið að framsenda erindið til írskra stjórnvalda í krafti embættis síns.

Kærandi byggir á því að málsmeðferð Samgöngustofu hafi brotið í bága við málshraðareglu og jafnræðisreglu stjórnarsýsluréttar, sbr. 9. og 11. gr. Þá hafi kæranda ekki verið tilkynnt um að málsmeðferð drægist verulega. Í þessu máli hafi liðið 431 dagur á milli þess að Samgöngustofu hafi borist öll nauðsynleg gögn og þar til ákvörðun var tekin í málinu. Telur kærandi engum blöðum um það að fletta að Samgöngustofa hafi, með langdreginni meðferð máls, brotið freklega í bága við málshraðaregluna, enda hafi ekkert komið fram sem skýri svo verulegan drátt við töku ákvörðunar. Þá telur kærandi ákvarðanir Samgöngustofu handahófskenndar og að þær brjóti bersýnilega í bága við jafnræðisreglu stjórnarsýsluréttarins, sbr. 1. mgr. 11. gr. stjórnarsýslulaga. Kærandi bendir á að stofnunin hafi í fjölda afmarkaðra tilfella tekið afstöðu til bótakrafna vegna niðurfellinga á flugferðum vegna útbreiðslu kórónuveirunnar. Aukinheldur



hafi Samgöngustofa birt almennar leiðbeiningar á vefsíðu sinni um rétt farþega til bóta þegar flugi er aflýst vegna kórónuveirufaraldursins.

Kærandi byggir á því að í málinu hafi verið fyrir hendi óviðráðanlegar aðstæður í skilningi reglugerðarinnar, sbr. 14. inngangslíð reglugerðarinnar og dóms Evrópudómstólsins í máli C-549/07 Wallentin-Hermann g. Alitalia. Þá hafi Alþjóða heilbrigðisstofnunin lýst yfir að kórónuveiran væri heimsfaraldur þann 11. mars 2020. Í kjölfar þess, þann 19. mars 2020, hafi sóttvarnalæknir lýst Írlandi sem hááhættusvæði vegna útbreiðslu kórónuveirunnar og hafi ráðlagt öllum Íslendingum frá ferðalögum erlendis auk þess sem þau hvöttu Íslendinga erlendis til að flýta heimför. Þá höfðu ýmis ríki heims lokað landamærum sínum auk þess sem að mörg ríki Evrópu hafi sett reglur um samkomutakmarkanir. Í kjölfar fyrirmæla sóttvarnalæknis hafi félagið aflýst flugi til Dublin og það fallið niður svo mánuðum skipti.

Kærandi vísar til þess að útbreiðsla heimsfaraldursins og aðgerðir stjórnvalda til að bregðast við henni kollvarpi um leið forsendnum fyrir rekstri tiltekinnar flugleiða og séu ekki háðar eiginlegri yfirstjórn flugrekanda enda geti flugrekandi hvorki hindrað útbreiðslu heimsfaraldurs né haft áhrif á aðgerðir stjórnvalda. Þá rúmist það jafnframt bersýnilega ekki innan eðlilegrar flugrekstrarstarfssemi að hindra útbreiðslu smitsjúkdóma eða fara með ákvörðunarvald sem hefur áhrif á atburðarrás af þeim toga.

Kærandi bendir á leiðbeinandi tilmæli framkvæmdarstjórnar Evrópusambandsins frá 18. mars 2020 nr. C 89 I/1.

Að mati kæranda sé einsýnt að annmarkar á máls- og efnismeðferð hinnar kærðu ákvörðunar séu svo verulegir að hún geti ekki að óbreyttu staðið og beri því að ógilda hana. Kærandi gerir athugasemdir við að Samgöngustofa vísi til „þrengjandi lögskýringar Evrópudómstólsins“ og þeirrar staðreyndar að flogið hafi verið til eða frá Keflavík umræddan dag.

Kærandi gerir athugasemdir við að Samgöngustofa vísi til þrengjandi lögskýringa Evrópudómstólsins í sama mund og Samgöngustofa sniðgangi með öllu þau viðmið sem Evrópudómstóllinn setti fram í máli Wallentin-Hermann. Þá hafi Samgöngustofa og ráðuneytið margítrekað, í úrlausnum og ákvörðunum sínum, framangreind viðmið og það skjóti því



skökku við að Samgöngustofa kjósi, að mati kæranda, að víkja frá framangreindu fordæmi Evrópudómstólsins við afmörkun óviðráðanlegra aðstæðna.

Þá telji kærandi að röksemdafærsla Samgöngustofu sé hvorki rökrétt né í nokkru samhengi við dómaframkvæmd á réttarsviðinu, enda beri, ávallt, að meta það atviksbundið hvort óviðráðanlegar aðstæður séu til staðar. Í slíku samhengi sé ótækt að vísa til starfrækslu annarra flugferða, sem e.t.v. hafi verið annars eðlis og/eða komið frá öðrum áfangastöðum.

Kærandi byggir jafnframt á því að eingöngu tveimur dögum eftir umrætt áætlað flug, þ.e. þann 27. mars 2020, hafi tekið gildi samningur stjórnvalda við kæranda sem ætlað var að tryggja lágmarkssamgöngur til og frá landinu á hamfaratímum. Hafi samningurinn byggt á heimild í lögum um opinber innkaup nr. 120/2016 til samningskaupa án útboðs vegna neyðarástands af ófyrirsjáanlegum atburðum. Það hljóti því að teljast skjóta skökku við að á sama tímabili telji Samgöngustofa ekki ríkja óviðráðanlegar aðstæður sem réttlætt geti niðurfellingu flugs.

Að lokum byggir kærandi á því að Samgöngustofa hafi ekki vikið að því hvað valdi því að vikið skuli svo freklega frá eigin leiðbeiningum sem birtar voru 28. febrúar 2020. Megi helst leiða að því líkum að batnandi fjárhagsstaða félagsins eða síðari þróun faraldursins hafi mildað upplifun Samgöngustofu af vordögum ársins 2020 en vart þurfi að taka fram að hvorugt þeirra sjónarmiða geti talist málefnaleg.

Með vísan til framangreinds telur kærandi að sýnt hafi verið fram á svo alvarlega annmarka á máls- og efnismeðferð fyrirbyggjandi máls að fella beri ákvörðun Samgöngustofu úr gildi og telja hana ógilda frá öndverðu.

Sé vikið að svörum kæranda við umsögn Samgöngustofu þá kemur fram í þeim að kærandi telji stofnunina láta sér í léttu rúmi liggja að nefna með hvaða hætti sjónarmiðum um málshraða væri þjónað með að hafa málið á borði Samgöngustofu en ekki írskra kollega þeirra, sér í lagi í ljósi þess tíma sem málsmeðferðin tók. Þá vísar kærandi til þess að tilgreindir úrskurðir sem Samgöngustofa vísi til hafi fallið árið 2018 eða fyrr þegar í gildi var svokallaðir Neb-Neb samningur. Þá vísi Samgöngustofa til óáfrýjaðs dóms Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E837/2012 og byggji á atvikum sem ekki eru nefnd á nafn í dóminum.



#### IV. Ákvörðun og umsögn Samgöngustofu

Samgöngustofa vísar til þess að samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 sé meginreglan sú að stjórnvald taki til efnismeðferðar mál sem varða flug sem stafa frá ríkinu eða flug sem stafa frá þriðja ríki og í einhverjum tilvikum kunni að vera rétt að taka mál til efnismeðferðar þrátt fyrir að það eigi uppruna sinn í öðru EES ríki.

Þá sé umrædd reglugerð skuldbindandi gagnvart þeim ríkjum sem reglugerðin gildir um en veiti ekki Samgöngustofu sjálfstæða valdheimild til að rækja verkefni sín. Af þeim sökum sé ekki útilokað að stjórnvaldi séu veittar ríkari valdheimildir en tilgreindar eru í gerðum sem falla undir samninginn um evrópska efnahagssvæðið enda tilgreini þær lágmarkskröfur nema annars sé getið.

Samgöngustofa bendir á að í fjölda mála hafi ráðuneytið staðfest niðurstöðu Samgöngustofu þar sem flug átti uppruna sinn í öðru EES ríki og vísar til tilgreindra úrskurða. Þá vísar Samgöngustofa jafnframt til dóms Héraðsdóms Reykjavíkur í máli E-837/2012 og telur ef að um valdþurrð hafi verið að ræða hefði sú ákvörðun verið ógilt af héraðsdómi í krafti stöðu sinnar.

Þá vísar Samgöngustofa til 2. mgr. 16. gr. reglugerðarinnar og telur ljóst af lestri þess að farþeganum hafi verið heimilt að beina kvörtun til Samgöngustofu og að stofnunin hafi verið bær til þess að taka ákvörðun í málinu.

Þá gengst Samgöngustofa við því að óeðlilegur dráttur hafi orðið á meðferð málsins. Stofnunin telur þennan annmarka þó ekki til þess fallinn að fella beri ákvörðun stofnunarinnar úr gildi. Stofnunin hafnar hins vegar að ákvarðanir hennar séu handahófskenndar og vísar til þess að kærandi hafi ekki fært fram nein gögn sem styðji staðhæfingar hans í þeim efnum.

Samgöngustofa hafnar þeirri staðhæfingu kæranda að hugtakið óviðráðanlegar aðstæður hafi alfarið sömu merkingu og inntak og í skilningi pakkaferðatilskipunar ESB 2015/2302. Þá hafi óviðráðanlegar aðstæður er kemur að pakkaferðum annað inntak heldur en í skilningi reglugerðar EB nr. 261/2004 þar sem eðli pakkaferða sé annað en flugrekstrar. Þá geti fleiri



atvik fallið undir óviðráðanlegar aðstæður þegar kemur að pakkaferðum en einföldum flugferðum.

Samgöngustofa hafnar þeirri skýringu kæranda að unnt sé að beita skýringu á grundvelli pakkaferðatilskipunarinnar án þess að kanna aðstæður hverju sinni. Þannig feli tilvist kórónuveirunnar ein og sér ekki í sér óviðráðanlegar aðstæður í skilningi reglugerðarinnar, reglugerðar nr. 1048/2012 og loftferðalaga, þó aðstæður, aðgerðir og samverkandi þættir tengdir heimsfaraldrinum geti leitt til aðstæðna sem teljist óviðráðanlegar í þessum skilningi.

Samgöngustofa vísar á bug málsástæðu kæranda þess efnis að sóttvarnalæknir hafi lýst yfir að Írland væri hááhættusvæði þann 19. mars 2020 en auk þess hafi Íslendingar verið hvattir til að flýta heimför sinni og önnur ríki hefðu lokað landamærum sínum og samkomutakmarkanir hafi tekið gildi með skömmum fyrirvara.

Samgöngustofa vísar til í fyrsta lagi til þess að fyrirhuguðu flugi hafi verið aflýst með innan við sólarhringsfyrirvara, en þá hafi verið liðnir fimm dagar frá því að Írland var lýst hááhættusvæði.

Í öðru lagi vísi kærandi til óviðráðanlegra aðstæðna vegna kórónuveirufaraldursins en geri í engu reka að því með hvaða hætti téður faraldur hafi komið í veg fyrir rekstur flugsins umræddan dag. Vísað er til þess í ákvörðun Samgöngustofu að flogið hafi verið til Keflavíkur 25. mars 2020, engar takmarkanir hafi verið á komu erlendra ríkisborgara til landsins og þrátt fyrir takmarkanir innanlands hafi verið mögulegt að ferðast til landsins. Samgöngustofa leggur áherslu á að kærandi beri sönnunarbyrði fyrir því að óviðráðanlegar aðstæður eigi við í málinu og að kærandi hafi gripið til allra viðeigandi ráðstafana vegna þeirra.

Þá telur Samgöngustofa að ekki megi leggja að jöfnu neyðarástand af ófyrirsjáanlegum atburðum í skilningi c-liðar 1. mgr. 39. gr. laga nr. 120/2016 um opinber innkaup og óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi reglugerðarinnar, sbr. reglugerð nr. 1048/2012 og loftferðalög nr. 60/1998. Þá hafi kærandi ekki vikið að því með hvaða hætti Samgöngustofa eigi að hafa vikið frá leiðbeiningum Evrópusambandsins frá 28. febrúar 2020.



## V. Niðurstaða ráðuneytisins

Líkt og fram kemur í umsögn og ákvörðun Samgöngustofu fjallar 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. Var reglugerð þessi innleidd hér á landi með reglugerð nr. 1048/2012. Samkvæmt 2. gr. þeirrar reglugerðar er SGS sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar sbr. 16. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Um aflýsingu flugs og þá aðstoð sem flugrekandi skal veita í slíkum tilvikum er fjallað í 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Samkvæmt c-lið 1. mgr. 5. gr. skulu viðkomandi farþegar eiga rétt á skaðabótum frá flugrekandanum í samræmi við 7. gr. reglugerðarinnar. 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. reglugerðarinnar hvílir sönnunarbyrðin á flugrekandanum.

Ráðuneytið bendir á að með reglugerð nr. 1048/2012 er leitast við að auka neytendavernd með því að skýra réttindi farþega og kveða á um meðferð kvartana með það fyrir augum að einfalda málsmeðferð og auðvelda úrlausn mála. Þá bendir ráðuneytið á að það er meginregla samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 að farþegar eigi rétt á skaðabótum verði þeir fyrir aflýsingu eða mikilli seinkun á flugi. Sönnunarbyrði fyrir því að óviðráðanlegar aðstæður hafi verið uppi hvílir alfarið á flugrekandanum og ber honum að sýna fram á að allar nauðsynlegar ráðstafanir hafi verið gerðar til að koma í veg fyrir aflýsinguna eða seinkunina. Takist sú sönnun ekki ber flugrekandinn hallann af þeim sönnunarskorti. Þar sem reglugerð EB nr. 261/2004 er ætlað að tryggja ríka vernd fyrir farþega ber að skýra undantekningarreglu 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar þröngt.

Hvað varðar álitaeefnið hvort Samgöngustofa ætti að taka til meðferðar mál sem snúa einungis að flugferðum frá landinu og ekki þeim sem eru til landsins tekur ráðuneytið undir með Samgöngustofu að stofnuninni séu veittar ríkari valdheimildir heldur en lágmarkskröfur reglugerðarinnar kveða á um. Ráðuneytið telur því að Samgöngustofu hafi verið heimilt að taka





málið til efnismeðferðar á grundvelli 5. gr. reglugerðar nr. 1048/2012. Aukinheldur gerir 1. mgr. 126. gr. þágildandi loftferðalaga nr. 60/1998 ráð fyrir því að flytjendur sem fljúga til og frá landinu greiði bætur vegna niðurfellingar flugs.

Það má taka undir með kæranda að meðferð málsins hafi dregist úr hófi og það brjóti í bága við málshraðareglu stjórnásluréttar, sbr. 9. gr. stjórnáslulaga., og hefur Samgöngustofa gengist við því. Að mati ráðuneytisins gefur þessi annmarki á málsmeðferðinni þó ekki tilefni til þess að fella ákvörðunina úr gildi.

Kærandi telur að ákvörðun Samgöngustofu brjóti í bága við jafnræðisreglu stjórnásluréttar, sbr. 1. mgr. 11. gr. stjórnáslulaganna. Hefur ráðuneytið yfirfarið málsmeðferð Samgöngustofu og getur ekki sé að framangreind málsástæða hafi við rök að styðjast, enda liggi ekki fyrir nein gögn í málinu sem styðji slíkar fullyrðingar.

Með hliðsjón af hlutverki skaðabóta vegna seinkunar og niðurfellingu flugferða verður Samgöngustofa jafnframt ekki talin hafa brotið gegn jafnræðisreglu stjórnásluréttarins með því að birta almennar leiðbeiningar þann 28. febrúar 2020 um rétt farþega til bóta þegar flugferðum er aflýst. Með því er Samgöngustofa einungis að vekja athygli á gildandi rétti sem stofnunin sá tilefni til í ljósi aðstæðna. Leiðbeiningar lúta ekkert að kæranda fremur en öðrum flugfélögum. Þá áréttar ráðuneytið að tilgangur reglugerðarinnar er fyrst og fremst að vernda hagsmuni neytenda. Af þeim sökum fellst ráðuneytið ekki á þá málsástæðu kæranda.

Kærandi hefur ekki borið fyrir sig að honum hafi verið meinað að fljúga flugferðir til Dublin. Kærandi ber þó fyrir sig að faraldurinn hafi kollvarpað rekstri tiltekinna leiða. Ráðuneytið bendir á að óviðráðanlegar aðstæður geta ekki ráðist af rekstrarlegum grundvelli. Markmiðið með reglum um skaðabætur til handa farþegum vegna aflýsingar flugferða er neytendavernd og tekur ekkert mið af því hvort rekstrarlegar forsendur leiðakerfa flugrekenda séu eftir atvikum brostnar í einhverjum tilvikum. Þá telur ráðuneytið rétt að taka fram að óviðráðanlegar aðstæður í skilningi pakkaferðatilskipunar nr. 95/2018 eigi ekki við í málinu, þar sem ágreiningsefnið fellur ekki undir þá tilskipun.



Kærandi telur það engum vafa undirorpið að flugi farþegans hafi verið aflýst vegna útbreiðslu kórónaveirunnar og bendir á að þann 11. mars 2020 hafi Alþjóða heilbrigðisstofnunin lýst yfir heimsfaraldri vegna kórónuveirunnar. Þann 19. mars 2020 hafi Írland síðan verið lýst hááhættuvæði og nokkrum dögum áður hafi sóttvarnalæknir ráðlagt landsmönnum frá ferðalögum utan landsteinanna og hvatt aðra til þess að halda heim á leið. Aukinheldur leggur kærandi áherslu á að það sé ekki á færi flugrekanda að bregðast við heimsfaraldri.

Ráðuneytið tekur fram að fyrir það fyrsta þá hafði skilgreining á hááhættusvæðum einkum þýðingu hvað varðaði skyldu til þess að sæta sóttkví við heimkomu. Ferðatakmarkanir til landa eða landshluta sem féllu undir skilgreininguna takmörkuðust við skyldu til þess að sæta sóttkví. Það felur ekki í sér að kæranda hafi verið meinað af yfirvöldum að fljúga til Írlands. Þá fólu ráðleggingar sóttvarnalæknis ekki það í sér að kæranda hafi á nokkurn hátt verið meinað eða verið ómögulegt að fljúga til Írlands. Eins og framan greinir má jafnframt ráða að rekstrarlegar forsendur félagsins hafi fremur ráðið för.

Kærandi telur það skjóta skökku við að stuttu eftir hið áætlaða flug hafi tekið gildi samningur stjórnvalda við kæranda sem ætlað var að tryggja lágmarkssamgöngur til og frá landinu á hamfaratímum og á sama tímabili telji Samgöngustofa ekki ríkja óviðráðanlegar aðstæður sem réttlætt geti niðurfellingu flugs. Ráðuneytið telur að neyðarástand og ófyrirsjáanlegir atburðir í skilningi laga nr. 120/2016 um opinber innkaup verði ekki lagt að jöfnu við óviðráðanlegar aðstæður í skilningi reglugerðarinnar. Þá tók samningurinn gildi eftir að hið umrædda flug var áætlað.

Í þessu máli verður að líta til þrengjandi lögskýringar Evrópudómstólsins á hugtakinu óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. EB reglugerðar nr. 261/2004 og til útgefna leiðbeininga framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins um að til þess að óviðráðanlegar aðstæður skapist verði að vera um að ræða slíka takmörkun á för manna að hún sé bann í raun.

Með vísan til þess sem að framan er ritað, þess að landamærin voru ekki lokað og með hliðsjón af venjubundinni túlkun Evrópudómstólsins á hugtakinu óviðráðanlegar aðstæður, sbr. 3. mgr. 5. gr. EB reglugerðar 261/2004, fellur aflýsing flugsins undir bótaskyldu atvik samkvæmt reglugerðinni. Þannig eru skilyrði bótaskyldu á grundvelli 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004



uppfyllt og ber að fallast á kröfu farþegans um staðlaðar skaðabætur vegna aflýsingar á flugi nr. FI417 þann 25. mars 2020.

Þá telur kærandi að Samgöngustofa hafi freklega vikið frá eigin leiðbeiningum og telur að það megi rekja til batnandi fjárhagsstöðu félagsins og síðari þróun faraldursins hafi mildað upplifun Samgöngustofu af vordögum ársins 2020. Hefur ráðuneytið enga ástæðu til að ætla að starfsmenn Samgöngustofu hafi gefið fjárhagsstöðu kæranda gaum. Hefur ráðuneytið ekki ástæðu til þess að ætla annað en að ákvörðun Samgöngustofu sé reist á málefnalegum grunni, enda er það mat ráðuneytisins að kærandi hafi ekki sýnt fram á með óhyggjandi hætti að umrætt flug hafi verið fellt niður vegna óviðráðanlegra ástæðna.

Með vísan til þess sem að framan er rakið er það niðurstaða ráðuneytisins að rétt sé að staðfesta hina kærðu ákvörðun þar sem kærandi hefur ekki fært sönnur á að niðurfelling flugsins hafi ráðist af óviðráðanlegum aðstæðum.

Uppkvaðning úrskurðar hefur dregist vegna mikilla anna í ráðuneytinu og er beðist velvirðingar á því.

#### Úrskurðarorð:

Hin kærða ákvörðun er staðfest.

Fyrir hönd ráðherra

  
Brynjólfur Hjartarson

  
Hildur Dungal



Stjórnarráð Íslands  
Innviðaráðuneytið

**Frumrit:**

Icelandair  
Reykjavíkurlflugvelli  
102 Reykjavík

**Afrit:**

Samgöngustofa  
Ármúla 2  
108 Reykjavík