



LJÓSRIT

INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Ár 2011, þann 31. október er í innanríkisráðuneytinu kveðinn upp svohljóðandi

úrskurður

í máli nr. IRR 11040055

**vegna ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands í máli
Iceland Express og Diego Sanchez og eiginkonu hans**

I. Kröfur, kærufrestir og kærueimild

Þann 7. apríl 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 Diego Sanchez og eiginkonu hans (hér eftir nefnd DS) nr. 6/2011 frá 3. janúar 2011. Með ákvörðun FMS var IE gert að greiða DS bætur að fjárhæð 400 evrur samkvæmt b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 574/2005. Þá var IE einnig gert að endurgreiða kostnað DS vegna máltíða samkvæmt a-lið 1. mgr. 9. gr. sömu reglugerðar. Krefst IE þess að ákvörðun FMS verði felld úr gildi og félaginu verði ekki gert að greiða bætur vegna seinkunar á flugi AEU294 frá Barcelona til Keflavíkur þann 30. júlí 2010. FMS krefst þess að hin kærða ákvörðun verði staðfest og að vísað verði frá eða hafnað kröfu IE um að félaginu sé ekki skylt að greiða skaðabætur. DS hefur ekki gert sérstakar kröfur við meðferð málsins hjá ráðuneytinu og lítur ráðuneytið svo á að í því felist

II. Kæruefni og ákvörðun FMS

IE er ferðasali sem annaðist flug AEU294 sem áætlað var frá Barcelona til Keflavíkur kl. 21.20 þann 30. júlí 2010. Átti DS bókað far með vélinni. Óumdeilt er að fluginu seinkaði og var brottför þess kl. 1.50 þann 31. júlí 2010. Er deilt um bótaábyrgð IE vegna seinkunarinnar.

Hinn kærði úrskurður er svohljóðandi:

I. Erindi

Þann 20. ágúst sl. barst Flugmálastjórn Íslands (FMS) kvörtun frá Diego Sanchez. Í kvörtuninni kemur fram að kvartandi hafi ásamt konu sinni átt bókað far með flugi Iceland Express AEU294 frá Barcelona til Keflavíkur kl. 21.20 þann 30. júlí sl. Seinkun varð á fluginu og var brottför þess kl. 1.50 þann 31. júlí sl. en kvartandi fékk engar upplýsingar um réttindi þeirra hjóna né aðstoð meðan á töfnni stóð. Jafnframt segir í kvörtuninni að kvartandi hafi engar skaðabætur fengið þrátt fyrir kröfu þar að lútandi en hjónin hafi sökum komutíma flugsins misst af gistaðstöðu sinni í Reykjavík sem og bókuðum ferðum sínum um Ísland og í Bláa Lónið, áður en för var heitið áfram til Grænlands. Kvartandi krefst endurgreiðslu útgjalda vegna máltíða, drykkja og símtala að upphæð 150 evrur, skaðabóta vegna seinkunarinnar og skaðabóta vegna þeirrar þjónustu og gistaðstöðu sem þau gátu ekki nýtt sér á Íslandi, samtals að upphæð 250 evrur fyrir hvort hjóna. Þá kemur fram að kvartanda hafi ekki borist nein svör frá IE vegna kröfunnar þó kvartað hafi verið við komu í vélina, á flugvellið á Íslandi og í gegnum vefsíðu fyrirtækisins.

II. Málavextir og bréfaskipti

Flugmálastjórn sendi Iceland Express kvörtunina til umsagnar með tölvupósti þann 20. ágúst sl. og var beiðni um umsögn ítrekuð með tölvupósti til IE þann 20. september sl. Með bréfi Andra Freys Stefánssonar hdl., dags. 28. september sl., barst FMS umsögn IE vegna framangreindrar kvörtunar þar sem fram kom að seinkun á flugi AEU294 hafi orðið vegna þess að fugl hafi flogið í hreyfil vélar og það haft keðjuverkandi áhrif á flug þann dag sem og daginn eftir þar sem reynt hafi verið að lágmarka allar seinkanir félagsins. Viðgerð hafi tekið lengri tíma en búist hafi verið við og algjörlega

þegar um borð í vélina var komið. Starfsfólk um borð í vélinni hafi sagt farþegum að seinkanir sem þessar væri algengar í flugi IE vegna tímaáætlana félagsins. Þá hafi starfsfólk í vélinni bent þeim á að kvarta á ákvörðunarstað en IE hafi síðan ekki reynt hafa kvörtunarmóttöku á Keflavíkurflugvelli en þær upplýsingar fengist á upplýsingaborði flugvallarins að beina yrði kröfu gegnum heimasíðu félagsins. Kvartandi ítrekar að reynt hafi verið að hafa samband við IE gegnum heimasíðu þess en engin svör fengist frá félaginu.

Flugmálastjórn hafði þann 3. janúar 2011 samband við Trausta Tómasson samræmingarstjóra hjá Isavia, rekstraraðila flugvalla og flugleiðsöguþjónustu á Íslandi, og fékk hjá honum yfirlit yfir umferð á Keflavíkurflugvelli dagana 30. og 31. júlí sl. Á yfirlitinu kemur fram að áætlaður komutími flugs AEU294 til Keflavíkurflugvallar hafi verið kl. 23.55 þann 30. júní sl. en raunverulegur komutími flugsins verið kl. 03.51 þann 31. júlí sl.

III. Forsendur og niðurstaða Flugmálastjórnar Íslands

Um réttindi farþega vegna seinkunar á flugi er fjallað um 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. 574/2005. Samkvæmt 2. gr. reglugerðar nr. 574/2005 er Flugmálastjórn Íslands sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar sbr. 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 samkvæmt 7. gr. reglugerðarinnar með sama hætti og átt getur við þegar 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. Þetta þýðir að allir farþegar sem verða fyrir þriggja tíma seinkun á flugi sínu eða meira, sem gerir það að verkum að þeir 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 sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar.

Það er mat Flugmálastjórnar að slíkar kringumstæður, þ.e. þegar atvik hafa áhrif á annað flug en það sem deilt er um, geti ekki haft slíka víxlverkun að teljist geti til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB 261/2004 að því er það flug varðar, er leiði til þess að bótaskylda flugrekanda skv. 7. gr. reglugerðarinnar falli niður.

Með hliðsjón að framangreindu er það mat FMS að Iceland Express hafi ekki getað sýnt fram á að upphafleg seinkun á flugi AEU294 frá Barcelona til Keflavíkur þann 30. júlí sl. hafi verið vegna óviðráðanlegra aðstæðna. Í ljósi þess er það niðurstaða Flugmálastjórnar að kvartandi og kona hans eigi rétt á skaðabótum úr hendi Iceland Express að fjárhæð 400 evrur hvort vegna seinkunar á flugi AEU294 þann 30. júlí sl., sbr. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005. Jafnframt á kvartandi rétt á endurgreiðslu á kostanði vegna máltíða í samræmi við lengd tafarinnar sbr. a-lið 1. mgr. 9. gr. sömu reglugerðar. Þá er það niðurstaða Flugmálastjórnar að kvartandi eigi ekki, á grundvelli rg. EB nr. 261/2004 né laga um loftferðir nr. 60/1998, rétt til sérstakra skaðabóta frá IE vegna þeirrar þjónustu og gístiaðstöðu sem kvartandi og kona hans gátu ekki nýtt sér á Íslandi sökum seinkunar á flugi AEU294 þann 30. júlí sl.

Ákvörðunarorð:

Iceland Express skal greiða kvartanda bætur að upphæð 400 evrur skv. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005. Þá skal Iceland Express jafnframt endurgreiða kostnað kvartanda vegna máltíða skv. a-lið 1. mgr. 9. gr. sömu reglugerðar.

II. Málsástæður, umsögn FMS og meðferð málsins í ráðuneytinu

Kæra IE barst ráðuneytinu með bréfi dags. 5. apríl 2011 og var móttækin þann 7. apríl sama ár.

Í kæru IE kemur fram að kvartandi hafi haft samband 20. ágúst 2010 vegna seinkunarinnar á flugi AEU294 frá Barcelona til Keflavíkur. Hafi kvörtunin verið send IE til umsagnar. Í umsögn komi fram að óviðráðanlegar aðstæður hafi leitt til seinkunarinnar, þ.e. að fugl hafi flogið í hreyfil flugvélarinnar. Hafi farþegum verið boðin aðstoð í samræmið við reglugerð EB nr. 261/2004 og haldið upplýstum um gang mála og ástæður seinkunarinnar. Engin leið hafi

tekur IE fram að ekki verði talið að atvik sem þetta geti talist venjulegt í umhverfi flugrekanda enda óviðráðanlegar aðstæður sem valdið hafi öryggisáhættu ef ekki hefði verið gripið til ráðstafana strax. Þrátt fyrir að afleiðingar atviksins hafi verið bilun í loftfarinu verði ekki séð að það eitt útiloki að force majeure aðstæður hafi skapast í umrætt sinn þar sem engin leið hafi verið fyrir IE að afstýra seinkun á fluginu. Í dómi Evrópudómstólsins frá 22. september 2008 í máli C549/07 komi fram að óviðráðanlegar aðstæður séu ekki án undantekninga. Sönnunarbyrðin hvíli á þeim sem haldi fram að um óviðráðanlegar aðstæður hafi verið að ræða. Þrátt fyrir að allar fjárhagslegar ráðstafanir, mannaflí og tækjabúnaður hafi komið til hafi ekki nema með óbærilegu tjóni verið hægt að koma í veg fyrir umrædda seinkun eða aflýsingu. Allar mögulegar ráðstafanir hafi verið gerðar til að koma í veg fyrir seinkun á framangreindu flugi og engin leið hafi verið fyrir IE að koma í veg fyrir hana.

Kæran var send FMS til umsagnar með bréfi ráðuneytisins dags. 13. apríl 2011.

Umsögn FMS barst ráðuneytinu með bréfi dags. 12. maí 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 þætti í starfsemi sinni og hins vegar hafi ýmsar valdheimildir stofnunarinnar verið styrktar. Í lögunum sé þannig að finna breytingar er varði hagsmuni neytenda en aukin áhersla hafi verið lögð á mikilvægi neytendasjónarmiða á sviði samgangna og sé lögunum ætlað að endurspeglu þá áherslubreytingu, m.a. í 126. gr. c. vegna bóta í tengslum við tafir eða niðurfellingu flugs eða sé farþega neitað um far.

Þannig geti neytendur flugþjónustu eða aðrir sem hagsmuna hafa að gæta sem telja að flugrekandi, flytjandi, ferðaskrifstofa eða umboðsmaður framangreindra aðila hafi brotið gegn skyldum sínum samkvæmt lögunum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra beint kvörtun til FMS. Stofnunin taki málið til skoðunar í samræmi við ákvæði laganna og

Kvörtun DS hafi borist FMS þann 20. ágúst 2010. IE hafi verið upplýst um kvörtunina og félaginu gefið tækifæri til athugasemda og útskýringa á ástæðum seinkunar flugsins. Í umsögn IE dags. 28. september 2010 komi fram að seinkunin hafi orðið vegna þess að fugl hefði flogið í hreyfil vélarinnar og það haft keðjuverkandi áhrif á flug þann dag sem og daginn eftir. FMS hafi óskað gagna frá Isavia yfir umferð á Keflavíkurflugvelli dagana 30. og 31. júlí 2010 og tekið ákvörðun í málinu í kjölfarið á því.

Um seinkun á flugi og þá aðstoð sem flugrekandi skuli veita í slíkum tilvikum sé fjallað um í 6. gr. reglugerðar nr. 261/2004. Þar komi hins vegar ekki fram að flugrekandi skuli greiða bætur samkvæmt 7. gr. reglugerðarinnar með sama hætti 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 hafi dómstóllinn hins vegar komist 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. Þetta þýði að allir farþegar sem verði fyrir þriggja tíma seinkun á flugi sínu eða meira, sem geri það að verkum að þeir komi á ákvörðunarstað þremur tímum síðar eða meira en upprunalega áætlun flugrekandans kvað á um, geti átt rétt á bótum samkvæmt 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.

Reglugerð EB nr. 261/2004 sé ætlað að tryggja farþegum ríka vernd. Meginreglan samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 sé réttur farþega til skaðabóta verði þeir fyrir aflýsingu eða mikilli seinkun á flugi sínu. Beri flugrekandi fyrir sig óviðráðanlegum aðstæðum liggja 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

hafi áhrif á annað flug en það sem um er deilt geti það ekki haft slíka víxlverkun í för með sér að teljist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 að því er það flug varðar og leiða eigi til þess að bótaskylda flugrekanda samkvæmt 7. gr. falli niður.

Þá sé vakin athygli á dómi Evrópudómstólsins frá 22. desember 2008 í máli C-549/07. Í dóminum 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 sem verði að túlka þröngt. Hafi dómstóllinn komist að þeirri niðurstöðu að túlka bæri reglugerð nr. 261/2004 með þeim hætti að tæknileg vandamál sem vart verði við viðhald eða sé afleiðing misbrests við viðhald verði að telja hluta af venjulegri starfsemi flugrekanda og geti ekki eitt og sér talist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar. Þá hvíli á þeim aðila er byggja vilji rétt sinn á óviðráðanlegum aðstæðum að sýna fram á að ekki hafi verið hægt að afstýra þeim jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir er gera hafi mátt kröfu til. Þá vísar FMS til þeirra ríku krafna sem dómurinn geri til flugrekanda um allar nauðsynlegar ráðstafanir til að forða aflýsingu. Í dóminum komi fram að þar sem það sé ekki sjálfgefið að atvik er fella megir undir óviðráðanlegar aðstæður feli í sér undanþágu frá greiðslu skaðabóta hvíli á þeim sem byggja vilji á undanþágunni að sýna að auki fram á að ekki hefði verið hægt að afstýra aflýsingu flugsins jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir er kröfu hafi mátt gera til. Sá aðili sem beri fyrir sig óviðráðanlegar aðstæður verði þannig að auki að sýna fram á að þrátt fyrir að viðhöfð hefðu verið af hans hendi öll hugsanleg úrræði, hvort sem er í formi mannafla, tækjabúnaðar eða fjármagns, hefði bersýnilega ekki verið hægt að koma í veg fyrir að hinar óviðráðanlegu aðstæður myndi leiða til aflýsingar á flugi nema með óbærilegum fórnum. Sýni framangreind túlkun Evrópudómstólsins enn og aftur fram á hina ríka vernda neytenda sem reglugerð EB nr. 26/2004 sé ætlað að tryggja og hversu þröngt beri að túlka þá undanþágubeimild sem er að

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.

Að því er varðar kröfu IE að staðfest verði að félaginu sé ekki skylt að greiða kostnað vegna máltíða vegna seinkunar á flugi AEU294 þann 30. júlí 2010 liggi fyrir að flugrekandi skuli samkvæmt i-lið sbr. b-lið 1. mgr. 6. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 bjóða farþega þá aðstoð sem tilgreind er í a-lið 1. mgr. 9. gr. og 2. mgr. 9. gr., hafi hann ástæðu til að ætla að flugi seinki fram yfir áætlaðan brottfarartíma um þrjár klukkustundir eða meira, í flugi innan bandalagsins sem er lengra en 1.500 km. Í a-lið 1. mgr. 9. gr. sé kveðið á um að farþegum skuli boðið endurgjaldslaust upp á máltíðir og hressingu í samræmi við lengd tafarinnar. Hafi þessi þjónusta ekki verið boðin fram af flugrekanda og farþegi orðið að borga fyrir hana sjálfur þá beri flugrekanda að endurgreiða þann kostnað.

Með bréfi ráðuneytisins dags. 30. maí 2011 var IE gefinn kostur á að gæta andmælaréttar gagnvart sjónarmiðum FMS. Engin andmæli bárust.

Með tölvubréfi ráðuneytisins dags. 19. júlí 2011 var DS gefinn kostur á að koma að frekari sjónarmiðum vegna málsins. Bárust athugasemdir hans með tölvubréfi dags. 20. júlí 2011. Bar DS þar fyrir sig sömu röksemdir og hafðar voru uppi þegar kvörtun var uphaflega borin fram og ítrekaði þær kröfur sem þá voru gerðar.

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 AEU294 frá Barcelona til Keflavíkur þann 30. júlí 2010 sem gerði það að verkum að DS kom til Keflavíkurflugvallar tæpum fjórum klukkustundum síðar en upprunaleg áætlun kvað á um sbr. yfirlit Isavia yfir flugumferð á Keflavíkurflugvelli. Ber IE því við í málinu að seinkun flugsins hafi komið til vegna þess að fugl hafi flogið í hreyfil flugvélarinnar og hafi það haft keðjuverkandi áhrif á flug félagsins þann daginn. 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 heri á þær 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 AEU294. Eiga DS og eiginkona hans því rétt á skaðabótum að fjárhæð 400 evrur hvort sbr. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005. Þá eiga DS og eiginkona hans rétt á endurgreiðslu kostnaðar vegna máltíða í samræmi við lengd tafarinnar sbr. a-lið 1. mgr. 9. gr. sömu reglugerðar. Ber því að staðfesta niðurstöðu hinnar kæru ákvörðunar hvað þennan hluta málsins varðar enda er honum ekki sérstaklega mótmælt af hálfu IE. Þá telur ráðuneytið að fallast beri á það með FMS að DS og eiginkona hans eigi ekki rétt til greiðslu kostnaðar úr hendi IE vegna þeirrar þjónustu og gistaðstöðu sem þau gátu ekki nýtt sér á Íslandi vegna seinkunarinnar enda ekki um slíkan kostnað fjallað í reglugerð EB nr. 261/2004 né lögum um loftferðir.

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, sbr. einnig a-lið 1. mgr. 9. gr. sömu reglugerðar.

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

Úrskurðarorð:

Hin kærða ákvörðun er staðfest.