



LJÓSRIT

INNANRÍKISRÁÐUNEYTIÐ

Ár 2011, þann 11. október er í innanríkisráðuneytinu kveðinn upp svohljóðandi

úrskurður

í máli nr. IRR 11040216

**vegna ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands í máli
Icelandair og Stefaníu Bjarkar Helgadóttur**

I. Kröfur, kærufrestir og kærheimild

Þann 20. apríl 2011 barst ráðuneytinu kæra Icelandair ehf. (hér eftir nefnt IA), kt. 461202-3490, Reykjavíkflugvelli, 101 Reykjavík, vegna ákvörðunar Flugmálastjórnar Íslands (hér eftir nefnd FMS) í máli Stefaníu Bjarkar Helgadóttur (hér eftir nefnd SBH) nr. 12/2011 frá 21. janúar 2011. Með ákvörðun FMS var IA gert að greiða SBH bætur að fjárhæð 400 evrur samkvæmt b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 574/2005. Krefst IA þess að ákvörðun FMS verði felld úr gildi og félaginu verði ekki gert að greiða bætur vegna aflýsingar á flugi FI-213. FMS krefst þess að hin kærða ákvörðun verði staðfest og að kröfu IA um að félaginu sé ekki skylt að greiða skaðabætur verði vísað frá eða hafnað. SBH hefur 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.

og fékk SBH far með flugi IA daginn eftir kl. 19.45. Er deilt um bótaábyrgð IA vegna aflýsingarinnar.

Hinn kærði úrskurður er svohljóðandi:

I. Erindi

Þann 11. ágúst sl. barst Flugmálastjórn Íslands (FMS) kvörtun frá Stefaníu Björk Helgadóttur. Í kvörtuninni kemur fram að kvartandi hafi átt bókað far með flugi Icelandair (FI213) frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur kl. 19.45 þann 4. júlí sl. Fluginu hafi hins vegar verið aflýst og fékk kvartandi þess í stað far með flugi Icelandair kl. 19.45 þann 5. júlí sl. Þá segir jafnframt að kvartanda hafi ekki verið veittar upplýsingar um réttindi flugfarþega en IA hafi að kröfu endurgreitt henni hótलगistingu er hún hafði lagt út fyrir. Fram kemur að kvartandi hafi verið upplýst um aflýsinguna með SMS kl. 17.00 þann 4. júlí sl. en hún hafi þá verið lögð af stað út á flugvöll enda stödd í Svíþjóð. Gerir kvartandi kröfu um skaðabætur vegna aflýsingarinnar.

II. Málavextir og bréfaskipti

FMS sendi Icelandair framangreinda kvörtun til umsagnar með tölvupósti dags. 11. ágúst sl. og var beiðni um umsögn ítrekuð þann 30. ágúst og 20. september sl. Með tölvupósti frá Icelandair þann 30. september sl. var beiðni um fylgigögn með kvörtuninni og var kvörtunin ásamt fylgigögnum endursend til Icelandair samdægurs. Síðar sama dag, þann 30. september sl., barst svar frá Icelandair þar sem fram kom að kvartanda hafi verið bættur hótलगkostnaður en frekari bótakröfum hennar hafi verið hafnað þar sem ástæða tafar á brottför frá Kaupmannahöfn hafi verið bilun í vél. Með tölvupósti til Icelandair, dags. 30. september sl., óskaði FMS eftir nánari upplýsingum um viðkomandi bilun og var beiðni um slíkar upplýsingar ítrekuð þann 20. október og 3. nóvember sl. Með tölvupósti dags. 4. nóvember sl. barst svar Icelandair þar sem fram kom að samkvæmt upplýsingum frá flugumsjón hafi vél FI201 (FIJ) verið sett upp fyrir flug FI212 og FI213, en viðkomandi farþegi tengdist. Vegna bilunar í FIJ hafi þurft að aflýsa flugum FI212 og FI213. Vélin sjálf hafi allan tímann verið í Kaupmannahöfn, eða þangað til hún fór til Keflavíkur sem flug FI213 þann 5. júlí sl. Búið hafi verið að senda alla farþega á hótलग og búa um þá fyrir nóttina.

Af upplýsingum úr viðgerðaskýrslu sem fylgdi með svari Icelandair er ljóst að vél FI201 fór frá

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 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. Flugrekanda ber þó ekki skylda til að greiða skaðabætur í samræmi við 7. gr. ef hann getur fært fram sönnur á að flugi hafi verið aflýst af völdum óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir, sbr. 3. mgr. 5. gr. sömu reglugerðar.

Í því máli sem hér er til skoðunar hefur Icelandair borið fyrir sig að aflýsing flugs FI213, er kvartandi átti bókað far með kl. 19.45 þann 4. júlí sl., hafi stafað af bilun í flugvél félagsins. Af upplýsingum úr viðgerðaskýrslu vélar FI201 (TF-FIJ) er ljóst að flug FI201 fór frá Kaupmannahöfn að morgni 4. júlí en var snúið við vegna bilunar. Vélin var í viðgerð frá því kl. 7.00 utc (GMT) þann 4. júlí sl. og fram til k. 20.40 utc um kvöldið eða til kl. 22.40 að staðartíma. Kvartandi fékk að lokum far frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur með flugi Icelandair kl. 19.45 þann 5. júlí sl. eða sólarhring síðar en upphafleg brottför flugs FI213 gerði ráð fyrir og um 21 klukkustund eftir að viðgerð lauk.

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. Þá verður hin mikla töf á því að kvartandi fengi far frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur ekki réttlætt með vísan til umræddrar viðgerðar, en viðgerð á vélinni lauk tæpum tveimur klukkustundum eftir áætlaða brottför flugs FI213 en hún fór ekki í loftið fyrr en tæpum sólarhring síðar. Í ljósi þess er það niðurstaða Flugmálastjórnar að kvartandi eigi rétt á skaðabótum úr hendi Icelandair að fjárhæð 400 evrur vegna aflýsingar á flugi FI213 þann 4. júlí sl., sbr. b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sbr. reglugerð nr. 574/2005.

Ákvörðunarorð:

Icelandair 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.

II. Málsástæður, umsögn FMS og meðferð málsins í ráðuneytinu

Evrópudómstóllinn hafi túlkað EB reglugerð nr 261/2004 með þeim hætti að tvö skilyrði þurfi að vera uppfyllt svo aðstæður teljist óviðráðannlegar þegar bilanir í flugvélum eiga sér stað, þ.e. að ekki sé um að ræða tæknileg vandamál sem vart verður við viðhald eða er afleiðing misbrests við viðhald og að sýnt sé fram á að ekki hefði verið hægt að afstýra biluninni jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir er kröfu mátti gera til. Með gagnályktun frá skýringu Evrópudómstólsins á óviðráðanlegum aðstæðum fáist því sú niðurstaða að bilanir sem ekki verði vart við viðhald eða séu afleiðingar misbrests, t.d. bilanir vegna utanaðkomandi aðstæðna, teljist til óviðráðanlegra aðstæðna samkvæmt Evrópudómstólnum.

Hins vegar beri að athuga að dómur Evrópudómstólsins hafi takmarkað fordæmisgildi í íslenskum rétti þar sem Ísland sé ekki aðili að Evrópusambandinu. Vegna tvíeðlis íslenskrar stjórnskipunar hafi þurft að innleiða EB reglugerð nr. 261/2004 sérstaklega í íslenskan rétt. Það séu því íslenskir dómstólar sem hafi endanlegt ákvörðunarvald um það hvernig beri að skýra téða reglugerð. Nærtækara væri því að líta til dómafordæma Hæstaréttar varðandi skýringu á hugtakinu óviðráðannlegar aðstæður.

Í 3. mgr. 16. gr. laga nr. 122/1998 um Verðlagsstofu skiptaverðs og úrskurðarnefnd sjómanna og útvegsmanna segi að ákvæði 1. mgr. 16. gr. um bótaskyldu útgerðar vegna stöðvunar á rekstri skips eigi ekki við ef óviðráðannlegar aðstæður valda því að útgerð stöðvar rekstur skips eða breytir útgerðarháttum þess. Sé ákvæðið því sambærilegt 3. mgr. 5. gr. EB reglugerðar nr. 261/2004 fyrir utan það að skip eigi í hlut í stað flugvéla. Í dómi Hæstaréttar nr. 375/2003 hafi téð ákvæði verið skýrt þannig að þrálátar vélarbilanir skips, sem varð vart við viðhald, töldust til óviðráðanlegra aðstæðna. Það sé því ljóst að skýring Hæstaréttar á hugtakinu óviðráðannlegar aðstæður sé mun rýmri heldur en skýring Evrópudómstólsins.

JA telur líft að dómur Evrópudómstólsins sé ekki í samræmi við dóma Hæstaréttar hvað

Þegar um bilanir sé að ræða sem eru algjörlega ófyrirséðar af hálfu flugrekanda verði að teljast óábyrgt af flugmálayfirvöldum að skapa fordæmi fyrir því að flugrekendur skuli greiða bætur vegna slíkra aðstæðna. Slíkt gæti haft það í för með sér að brottför flugvéla verði flýtt til að hindra kostnað við bótagreiðslur til farþega í stað þess að tryggja öryggi farþega eftir fremsta megni. Flugrekendur, flugmálayfirvöld og farþegar hljóti í öllum tilfellum að vera sammála um að öryggi farþega skuli sitja í fyrirrúmi.

Kæran var send FMS til umsagnar með bréfi ráðuneytisins dags. 29. apríl 2011.

Umsögn FMS barst ráðuneytinu með bréfi dags. 26. maí 2011. Í henni vekur FMS athygli á breytingum sem gerðar voru á lögum um loftferðir nr. 90/1998 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 endurspeglar þá áherslubreytingu, m.a. í 126. gr. c. vegna bóta í tengslum við tafir, aflýsingu 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 stjórnsýslulaga og skeri úr ágreiningi með ákvörðun, sbr. 3. mgr. 126. gr. c loftferðalaga, ef hann verður ekki jafnaður með öðrum hætti. Ólíkt því sem verið hafi fyrir þessa síðustu breytingu á lögunum 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

fallist á að niðurstaða FMS um að sú vélarbilun sem uppi hafi verið falli utan við óviðráðanlegar aðstæður í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 eins og Evrópudómstóllinn hafi skýrt það hugtak, sbr. dóm Evrópudómstólsins frá 22. desember 2008 í máli C-549/07 Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia. Hins vegar sé það mat IA að þar sem íslenskir dómstólar hafi endanlegt ákvörðunarvald um hvernig beri að skýra téða reglugerð sé nærtækara að líta til dómafordæma Hæstaréttar varðandi skýringu á hugtakinu óviðráðanlegar aðstæður og sé vísað í því sambandi til rýmri skýringar Hæstaréttar á hugtakinu í lögum nr. 122/1998 um Verðlagsstofu skiptaverðs og úrskurðarnefnd sjómanna og útvegsmanna.

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 hnekkð 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. Reglugerð EB nr. 261/2004 sé skuldbindandi innan EES og leitast skuli við eftir mætti að tryggja samræmda túlkun ákvæða.

Reglugerð EB nr. 261/2004 sé ætlað að tryggja ríka vernd fyrir farþega. Meginreglan samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 sé réttur farþega til skaðabóta verði þeir fyrir

Í hinni kærðu ákvörðun hafni FMS þeirri málsástæðu IA að umrædd aflýsing á flugi FI-213 frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur þann 4. júlí 2010 hafi verið vegna aðstæðna sem fella eigi undir óviðráðanlegar aðstæður samkvæmt 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 og leiða ætti til þess að skylda IA til greiðslu skaðabóta samkvæmt b-lið 1. mgr. 7. gr. reglugerðarinnar, sbr. reglugerð nr. 574/2005, falli niður. Hugsanlegt sé að atvik geti verið slíkt að vélarbilun sem vart verður við í flugi og leiði til þess að flugvél sé snúið við geti talist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, enda sé ljóst að ákvörðun um að snúa vél við sé tekin af öryggisástæðum. Hins vegar geti 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 snertir síðari flug. Þá verði hin mikla töf á því að SBH fengi far frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur ekki réttlætt með vísan til umræddrar viðgerðar. Henni hafi lokið tæpum tveimur klukkustundum eftir áætlaða brottför flugs FI-213 en vélin ekki farið í loftið fyrr en tæpum sólarhring síðar.

Þá bendir FMS á að það viðhaldsfyrirtæki (Part-145) sem sinni viðhaldsverkefnum fyrir flugrekendur sé alls óviðkomandi þeim reglum sem gilda um skaðabætur og aðstoð til handa flugfarþegum sem neitað er um far og þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður, sbr. reglugerð EB nr. 261/2004. Þá bendir FMS á að samkvæmt reglugerð nr. 574/2005 sé það hlutverk FMS að taka ákvarðanir vegna ágreinings á grundvelli reglugerðar EB nr. 261/2994. Í henni sé kveðið á um aukna neytendavernd og niðurstaðan í dómum Evrópudómstólsins sem fallið hafi um túlkun reglugerðarinnar, t.a.m. dómur frá 19. nóvember 2009, sé enn eitt skrefið í þá átt. Þetta leggi m.a. ríkari kröfur á flugrekendur um sönnun atvika og að þeir hafi gert allar nauðsynlegar ráðstafanir. Það sé óeðlilegt að spyrða saman ákvarðanir er lúti að réttindum farþega og skyldum flugrekenda varðandi öruggan flugrekstur eins og gert sé í kærðu. Öruggur flugrekstur sé alltaf á ábyrgð flurekandans og öryggi farþega verði að sitja í fyrirrúmi óháð öðrum rétti þeirra.

Evrópudómstólsins frekar en túlkun Hæstaréttar. Þá telji FMS að þar sem sú vélarbilun sem um ræðir hafi haft í för með sér víxlverkun sem valdið hafi seinkun á flugi SBH þá geti atvik ekki talist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. EB reglugerðar nr. 261/2004.

Í íslenskum rétti ríki meginreglan um tvíeðli landsréttar og þjóðaréttar, þ.e. að reglur þjóðaréttar, sem íslenska ríkið kunni að vera bundið af gagnvart öðrum ríkjum, gildi ekki sjálfkrafa sem landsréttur. Sé þessi meginregla áréttuð í bókun 35 með EES samningnum þar sem segi að stefnt sé að einsleitu evrópsku efnahagssvæði sem byggist á sameiginlegum reglum án þess að samningsaðila sé gert að framselja löggjafarvald til stofnana Evrópska efnahagssvæðisins. Af þessi sé ljóst að dómur Evrópudómstólsins geti ekki breytt gildandi íslenskum rétti heldur þurfi til þess lagasetningu frá Alþingi.

Varðandi 6. gr. laga nr. 2/1993 þá segi í athugasemdum greinargerðar með frumvarpi því er varð að lögunum að ákvæðið eigi ekki við um framtíðardóma EB-dómstólsins og jafnframt að það sé alltaf í höndum dómstóla að meta hvort EB-dómarnir eigi við EES-ákvæðin að efni til og hvort forsendur séu fyrir sömu túlkun. Það sé því gert ráð fyrir því að dómstólar landsréttar skuli hafa endanlegt úrskurðarvald um túlkun EB reglugerða, t.a.m. vegna þeirra fordæma sem í gildi séu að landsrétti. Þess megi jafnframt geta að sá dómur sem vísað sé til af hálfu FMS hafi verið kveðinn upp eftir gildistöku EES samningsins.

Í kæru hafi verið vísað til dóms Hæstaréttar í máli nr. 375/2003 þar sem reynt hafi á skýringu hugtaksins óviðráðanlegar aðstæður í lögum nr. 122/1998 um Verðlagsstofu skiptaverðs. Sú skýring sem þar hafi verið viðhöfð hafi fordæmisgildi varðandi skýringu réttarins á téðu hugtaki og það væri því fallið til þess að skerða réttaröryggi að skýra hugtakið á mismunandi hátt eftir því hvort um sé að ræða skip eða flugvélar. Ef tilefni væri til að gera greinarmun þar á milli þá væri eðlilegra að teygja hugtakið enn frekar hvað varðar bilanir flugvéla þar sem viðhald þeirra sé mun flóknara og bilanir algengari.

Með bréfi ráðuneytisins dags. 30. maí 2011 var SBH gefinn kostur á að koma að frekari sjónarmiðum vegna málsins. Bárust athugasemdir hennar með bréfi dags. 23. júní 2011. Kveðst SBH vilja koma því að hún hafi orðið af einum vinnudegi vegna seinkunarinnar. Þá hafi hún orðið fyrir ýmsum kostnaði þennan sólarhring.

Með bréfum til aðila málsins og FMS dags. 6. júlí 2011 var tilkynnt að málið væri tekið til úrskurðar.

III. Niðurstaða ráðuneytisins

Líkt og fram kemur í umsögn og ákvörðun FMS 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. 574/2005. Samkvæmt 2. gr. þeirrar reglugerðar er FMS sá aðili sem ber ábyrgð á framkvæmd reglugerðarinnar sbr. 16. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004.

Þá kemur og fram í umsögn og ákvörðun FMS að fjallað sé um aflýsingu flugs og þá aðstoð sem flugrekandi skuli veita í slíkum tilvikum 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. hvílir sönnunarbyrðin á flugrekandanum.

Óumdeilt er að SBH átti bókað far með flugi IA nr. FI-213 frá Kaupmannahöfn til Reykjavíkur kl. 19.45 þann 4. júlí 2010. Því flugi var aflýst og fékk SBH far með flugi IA sólarhring síðar.

IA ber því við í málinu að aflýsing flugs nr. FI-213 hafi komið til vegna fyrrnefndrar vélarbilunar. Telur IA 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 þær forsendur sem fram koma í ákvörðun FMS að atvik er varða annað flug en það sem um er deilt geti ekki valdið slíkri víxlverkun að teljist til óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Tilvísun IA til Hæstaréttardóms í máli nr. 375/2003 breytir engu þar um. Þá beri einnig að fallast á það með FMS að hin mikla töf á því að SBH fengi far frá Kaupmannahöfn til Keflavíkur verði ekki réttlætt með vísan til fyrrnefndrar viðgerðar. Lauk viðgerð þannig tæpum tveimur klukkustundum eftir áætlaða brottför flugs FI-213 þann 4. júlí en vélin fór ekki í loftið fyrr en tæpum sólarhring síðar. Er það því mat ráðuneytisins að IA hafi ekki tekist sönnun þess að um óviðráðanlegar aðstæður hafi verið að ræða sem leiddu til aflýsingar á flugi FI-213.

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: