

# Héraðsdómur Reykjaness

Dómur 8. apríl 2026

Mál nr. E-3803/2025:

**Kristinn Magnús Viggósson,**

**Aurelija Stasiunaite,**

**Mikael Kristinsson**

**og**

**Matthías Kristinsson**

(Ómar R. Valdimarsson lögmaður)

**gegn**

**Vueling Airlines S.A.**

(Arnar Gauti Grettisson lögmaður)

## Dómur

Mál þetta, sem var þingfest 26. nóvember 2025, var dómtekið 12. mars 2026. Stefnendur eru Kristinn Magnús Viggósson, [...], Aurelija Stasiunaite, [...], Matthías Kristinsson, [...], og Mikael Kristinsson, [...], Reykjavík. Stefndi er Vueling Airlines S.A. [...].

Dómkröfur stefnenda eru aðallega þær að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnendum, hverjum um sig, skaðabætur að fjárhæð 56.720 krónur, með vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, frá 4. apríl 2022 til 2. desember 2022, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga frá þeim degi til greiðsludags, sbr. 3. mgr. 5. gr. sömu laga. Til vara er þess krafist að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnendum, hverju um sig, skaðabætur að fjárhæð 400 evrur. Til þrautavara er þess krafist að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnendum bætur að álitum ásamt vöxtum samkvæmt 9. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Auk þess er gerð krafa um málskostnað úr hendi stefnda.

Stefndi krefst sýknu af kröfum stefnenda. Einnig gerir stefndi kröfu um málskostnað.

## I.

Málsatvik eru þau að 4. apríl 2022 áttu stefnendur bókað flugfar með stefnda frá Keflavík (KEF) til Barcelona (BCN), flugnúmer VY8561. Áætlaður brottfarartími var klukkan 22:20 og áætlaður komutími klukkan 04:45. Fluginu var aflýst og voru stefnendum ekki tilkynntar ástæður þess.

Fyrir liggja í gögnum málsins bréf stefnenda 24. apríl 2022 og 28. apríl 2022 þar sem þess var krafist að stefndi greiddi stefnendum, hverjum um sig, 400 evrur í skaðabætur vegna aflýsingar flugsins, með vísan til 7. gr. EB reglugerðar nr. 261/2004, sbr. þágildandi reglugerð nr. 1048/2012. var gefinn 15 daga frestur til þess að greiða skaðabæturnar eða sæta því ella að honum yrði stefnt án frekari viðvörunar.

Stefndi heldur því fram að hann hafi ekki fengið framangreind bréf stefnenda en stefnendur hafa höfðað mál þetta þar sem bréfunum hafi ekki verið svarað.

## II.

Stefnendur byggja á því að til þess að stefndi losni undan skaðabótaskyldu í málinu þurfi hann að sanna að undantekningarákvæði 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 eigi við. Ákvæðið leysi flugrekanda undan þeirri skyldu að greiða skaðabætur í samræmi við 7. gr. reglugerðarinnar „ef hann getur fært 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“.

Samkvæmt þessu sé ljóst að ákvæðið feli í sér tvö skilyrði, sem bæði þurfi að vera fyrir hendi svo að flugrekandi losni undan skaðabótaábyrgð á grundvelli þess. Annars vegar þurfi flugrekandi að sanna að aflýsing eða seinkun hafi verið af völdum óviðráðanlegra aðstæðna og hins vegar þurfi hann að sanna að hann hefði ekki getað afstýrt þeim óviðráðanlegu aðstæðum er leiði til aflýsingar eða seinkunar, jafnvel þótt hann hefði gert allar nauðsynlegar ráðstafanir.

Stefnendur vísa til þess að loftferðalögum nr. 60/1998 og reglugerð EB nr. 261/2004 sé ætlað að tryggja ríka vernd fyrir farþega sem neytendur flugþjónustu. Meginreglan samkvæmt reglugerð EB nr. 261/2004 sé réttur farþega til skaðabóta samkvæmt 7. gr. reglugerðarinnar sé um að ræða aflýsingu eða mikla seinkun á brottfarartíma flugs og beri að skýra undantekningarreglu 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar þröngt, sbr. dóm Evrópudómstólsins frá 22. desember 2008, í máli C-549/07, Friederike Wallentin-Hermann gegn Alitalia, og almennum meginreglum um túlkun lagaákvæða.

Aðalkrafa stefnenda hafi verið umreiknuð úr evrum í íslenskar krónur m.v. skráð miðgengi íslensku krónunnar samkvæmt gengisskráningu Seðlabanka Íslands gagnvart evru á tjónsdegi, sbr. 11. gr. reglugerðar nr. 1048/2012. Fallist dómurinn ekki á að krafan sé umreiknuð með þeim hætti er til vara gerð krafa um að stefndi greiði stefnendum kröfuna í evrum. Varakrafa stefnenda byggir á sömu málsástæðum, sjónarmiðum og lagarökum og aðalkrafa stefnenda.

Verði ekki fallist á ofangreindar málsástæður og lagarök byggja stefnendur þrautvarakröfu sína á því að hefðbundin skilyrði íslensks skaðabótaréttar, fjármunaréttar og réttarfars séu uppfyllt fyrir því að bætur verði ákveðnar að álitum.

Krafa um dráttarvexti styðja stefnendur við reglur III. og IV. kafla laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu.

Um lagarök er byggt á meginreglum skaðabótaréttar, skaðabótalögum nr. 50/1993 og þágildandi lögum um loftferðir nr. 60/1998, sbr. einnig EB reglugerð nr. 261/2004, sbr. þágildandi reglugerð nr. 1048/2012.

Krafa um málskostnað styðst við 129. og 130. gr. laga 91/1991 um meðferð einkamála. Krafa um virðisaukaskatt af málflutningsþóknun byggir á lögum nr. 50/1988 þar sem lögmönnum sé gert að innheimta virðisaukaskatt vegna þjónustu sinnar. Stefnendur séu ekki virðisaukaskattsskyld og því sé þeim nauðsynlegt að fá dóm fyrir virðisaukaskattinum.

### III.

Stefndi byggir á því að ástæða þess að flugi stefnenda var aflýst hafi verið sú að fyrra flugi nr. VY8560, þ.e. því flugi sem hafi átt að koma frá Barcelona til Keflavíkur, hafi verið aflýst. Aflýsing flugs stefnenda hafi því verið tilkomin vegna keðjuverkandi áhrifa. Aflýsing hafi stafað af óhagstæðum veðurskilyrðum í Keflavík.

Stefndi vísar í því sambandi til veðurspár (TAF-skýrslu) fyrir Keflavíkurflugvöll 4. apríl 2022, sem lýsi þeim veðurskilyrðum sem búist hafi verið við viðkomandi dag. Þar sem aflýsing flugsins hafi stafað af veðurskilyrðum á áfangastað en ekki veðurskilyrðum á brottfararflugvelli hafi matið verið byggt á veðurspá en ekki raunverulegum veðurskilyrðum. Ástæða þess sé sú að ekki sé unnt að vita raunverulegt veður á áfangastað áður en áætluð framkvæmd flugsins fari fram, það séu því þau veðurskilyrði sem búist hafi verið við á þeim tíma sem flugið átti að lenda á áfangastað sem ráði úrslitum um framkvæmd flugsins.

Áætluð landing flugs nr. VY8560 á áfangastað hafi verið 4. apríl 2022 klukkan 21:35 að staðartíma. TAF-skýrsla útgefin 4. apríl 2022 klukkan 13:40 UTC hafi verið eftirfarandi:

```
TAF BIKF 041340Z 0415/0515 03015KT 9999 -SNRA SCT010 BKN015
TX03/0415Z TNM03/0506Z
TEMPO 0415/0419 3000 -SNRA OVC005
TEMPO 0419/0508 1500 SN OVC005
BECMG 0508/0510 NSW SCT020 BKN035
BECMG 0513/0515 04022G32KT=
```

Stefndi kveður að þarna megi sjá að á tímabilinu frá 4. apríl 2022 klukkan 19:00 til 5. apríl 2022 klukkan 08:00 (0419/0508) hafi verið gert ráð fyrir skyggni upp á 1.500 metra (1500) auk snjókomu (SN) og alskýjuðu skýjafari í 500 feta hæð, sem samsvari 152 metrum (OVC005).

Stefndi vísar í þessu sambandi jafnframt til gagna sem hann hefur lagt fram í málinu sem hafi að geyma upplýsingar um skilyrði á Keflavíkurflugvelli. Þar komi fram

að flugbrautir Keflavíkurflugvallar séu annars vegar í flokki I og hins vegar í flokki II. Af þessu leiði að gerð sé krafa um lágmarksskyggni upp á annars vegar 200 metra og hins vegar 300 metra. Þar sem gert hafi verið ráð fyrir alskýjuðu skýjafari í einungis 152 metra hæð hafi því ekki verið öryggislega forsvaranlegt að framkvæma flugið. Af þeim sökum hafi flugi VY8560 verið aflýst.

Í kjölfar aflýsingarinnar hafi stefnendur óskað eftir endurgreiðslu í gegnum ferðaskrifstofu, sem hafi verið greidd daginn eftir. Með endurgreiðslunni hafi stefndi lágmarkað neikvæðar afleiðingar þessara óviðráðanlegru aðstæðna sem uppi hafi verið. Af þeim sökum falli það utan ábyrgðar stefnda að þurfa að bera hallann af því að stefnendur hafi ekki verið fluttir á áfangastað með tilfærslu í nýtt flug.

Stefndi byggir á því að bótaskylda verði ekki lögð á flugrekanda þegar flugi er aflýst, samkvæmt 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, þegar hann annars vegar sanni að aflýsingin hafi verið af völdum óviðráðanlegru aðstæðna og hins vegar að hann hefði ekki getað afstýrt þeim óviðráðanlegu aðstæðum er leiða til aflýsingar, jafnvel þótt hann hefði gert allar nauðsynlegar ráðstafanir sem með sanngirni var unnt að segja að hefðu í reynd verið gerðar.

Flugi nr. VY8560, þ.e. fyrra flug þeirrar vélar sem stefnendur hafi átt svo síðar að fljúga með, hafi verið aflýst vegna óhagstæðra veðurskilyrða sem hafi verið ósamrýmanleg framkvæmd flugsins þann dag, sbr. 14. málslíð í formála reglugerðar EB nr. 261/2004. Það leiði til þess að stefnendur eigi ekki rétt til skaðabóta samkvæmt 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, þar sem svo óhagstæð veðurskilyrði verði að teljast til óviðráðanlegru aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðarinnar, eins og það hugtak sé skýrt í dómaframkvæmd. Óhagstæð veðurskilyrði séu aðstæður sem stefndi hafi engin áhrif á.

Í 14. málslíð formála reglugerðar EB nr. 261/2004 sé veður eitt af fáum atriðum um óviðráðanlegar aðstæður sem sérstaklega séu nefnd í reglugerðinni. Af þessu leiði að óviðráðanlegar aðstæður geti einkum komið upp vegna „veðurskilyrða sem samrýmast ekki kröfum sem eru gerðar til viðkomandi flugs“. Þá hafi dómaframkvæmd verið á þá leið að veður sem sé ósamrýmanlegt aflýstu flugi geti falið í sér óviðráðanlegar aðstæður jafnvel þótt það hafi ekki beint haft áhrif á viðkomandi flug, heldur orsakað seinkun eða aflýsingu síðar, líkt og raunin hafi verið í þessu máli, þ.e. að aflýsing á flugi VY8560 hafi orðið til þess að flugi stefnenda VY8561 hafi verið aflýst.

14. málslíður formála reglugerðarinnar taki þannig einnig til þeirra tímamarka þar sem óhagstæð veðurskilyrði nái út fyrir það tímabil sem hinar óviðráðanlegu aðstæður standi yfir, svo sem aflýsinga vegna keðjuverkandi áhrifa. Þegar síðar eigi sér stað aflýsing, líkt og í þessu máli, sem rekja megi til veðurskilyrða sem hafi ríkt fyrir fyrra flug, sé enn um að ræða aflýsingu sem stafi af óviðráðanlegum aðstæðum, í skilningi reglugerðarinnar.

Samkvæmt 5. gr. 3. mgr. reglugerðar EB nr. 261/2004 sé stefndi undanþeginn bótaskyldu ef aflýsing stafar af óviðráðanlegum aðstæðum sem ekki hafi verið unnt að komast hjá, þrátt fyrir að allar sanngjarnar ráðstafanir hafi verið gerðar. Stefndi byggir á að ástæður þess að fluginu var aflýst séu stefnda óviðkomandi og ekkert sem hann hafi haft á valdi sínu til að hafa áhrif á þær aðstæður.

Aflýsing flugsins hafi þannig stafað af aðstæðum sem hafi verið stefnda alfarið óviðkomandi og sem ekki hafi verið unnt að koma í veg fyrir með neinum öðrum hætti, enda hafi hann ekki áhrif á veðurfar. Stefndi hafi hvorki getað skipulagt önnur úrræði, svo sem með því að senda aðra flugvél til Keflavíkur, né breytt flugáætlunum til að forðast aflýsinguna, þar sem flugáætlanir séu gerðar með löngum fyrirvara. Þá hefði bæði varaflugvél og varaflugáhöfn orðið fyrir sömu áhrifum af veðrinu. Stefndi sé staðsettur í Barcelona.

Aflýsing flugsins hafi þannig verið óhjákvæmileg afleiðing þeirra óviðráðanlegra veðurskilyrða sem hafi verið ósamrýmanleg framkvæmd flugsins þennan dag, einkum með öryggi farþeganna í huga. Þá hafi atvik málsins verið stefnda óviðkomandi, þar sem þau hafi verið utan verksviðs og stjórnunar stefnda. Stefndi hafi því með engu móti getað gripið til annarra ráðstafana en að aflýsa fluginu.

Stefndi byggir samkvæmt þessu á því að honum hafi tekist sönnun um að aflýsing flugsins hafi stafað af óviðráðanlegum aðstæðum og að hann hafi engin ráð haft til að komast hjá aflýsingunni. Það leiði til þess að stefnendur eigi ekki rétt til skaðabóta samkvæmt 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004. Beri því að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnenda.

Hvað varðar vara- og þrautavara kröfu stefnenda vísar stefndi til allra sömu málsástæðna og raktar voru hér að ofan.

Um lagarök vísar stefndi til reglugerðar (EB) nr. 261/2004, einkum 3. mgr. 5. gr., 14. gr. og 15. gr. formála reglugerðarinnar, sbr. reglugerð nr. 466/2024 um réttindi flugfarþega sem er sett með heimild í d-lið 209. gr. nógildandi laga nr. 80/2022 um loftferðir. Þá vísar stefndi til laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Krafa stefnda um málskostnað er byggð á XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, einkum 129., 130. og 131. gr. laganna, enda hafi málið verið höfðað að óþörfu, annars vegar vegna þess að fluginu hafi verið aflýst sökum óviðráðanlegra aðstæðna og hins vegar vegna þess að mál sem þessi heyri undir Samgöngustofu, sbr. 208. gr. laga um loftferðir nr. 80/2022, sbr. einnig reglugerð nr. 466/2024. Í 1. gr. reglugerðarinnar sé það sérstaklega tiltekið að reglugerðin sé sett til þess að einfalda málsmeðferð og auðvelda úrlausn mála þegar farþegar telji sig eiga rétt á skaðabótum vegna seinkunar eða aflýsingar flugs. Því til viðbótar séu úrskurðir Samgöngustofu aðfararhæfir, sbr. 6. mgr. 208. gr. laga um loftferðir nr. 80/2022. Því hafi engin ástæða

verið til þess að höfða mál sem þetta fyrir dómstólum. Telur stefndi því að stefnendur hafi höfðað málið að þarflausu.

Verði ekki fallist á málskostnaðarkröfu stefnda er þess krafist að málskostnaður falli niður. Mál sem þessi, sem varði kröfu um staðlaðar skaðabætur, án sakar, séu afar einföld í eðli sínu og stefnendur hefðu ekki þurft á lögmannsaðstoð að halda við að sækja bætur vegna aflýsingarinnar.

#### IV.

Í máli þessu gera stefnendur kröfu um að stefndi greiði þeim hverju um sig 56.720 krónur í skaðabætur vegna þess að flugi nr. VY8561 frá Keflavík til Barcelona 4. apríl 2022 hafi verið aflýst.

Stefnendur byggja kröfu sína á meginreglum skaðabótaréttar og þágildandi lögum nr. 60/1998 um loftferðir, nú lög nr. 80/2022 um loftferðir, sbr. 7. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins nr. 261/2004/EB frá 11. febrúar 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, sbr. einnig þágildandi 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 eða vegna tapaðs farangurs eða tjóns á honum, nú reglugerð nr. 466/2024 um réttindi flugfarþega.

Stefndi hafnar bótaskyldu þar sem flugi nr. VY8560 frá Barcelona til Keflavíkur hafi verið aflýst og þannig hefði verið um keðjuverkandi áhrif að ræða á flug stefnanda. Nánar tiltekið hafi fluginu verið aflýst vegna veðurskilyrða á Keflavíkurflugvelli. Samkvæmt 3. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 261/2004/EB verði bótaskylda ekki lögð á stefnda við slíkar aðstæður.

Stefndi ber sönnunarbyrði fyrir því að fluginu hafi verið aflýst vegna óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra jafnvel þótt gerðar hefðu verið allar nauðsynlegar ráðstafanir, sbr. 3. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 261/2004/EB. Stefndi hefur borið fyrir sig veðuraðstæður á Keflavíkurflugvelli og lagt fram svokallaðar TAF-veðurskýrslur, en samkvæmt þeim hafi skýjafar verið í 500 feta hæð sem samsvari 152 metrum. Skilyrði flugbrauta á Keflavíkurflugvelli í flokki I sé lágmarksskyggni upp á 200 metra og 300 metra í flokki II. Þar sem gert hafi verið ráð fyrir skýjafari í einungis 152 metra hæð hafi flugi til Keflavíkur verið aflýst.

Stefndi ruglar saman annars vegar skýjafari eða skýjahæð og hins vegar skyggni, eins og bent hefur verið á af hálfu stefnanda. Samkvæmt íslenskri nútímamálsorðabók merkir skyggni það hversu langt og vel má sjá umhverfið. Það er skyggnið sem hér skiptir meginmáli en ekki skýjafar eða skýjahæð. Skyggni er tilgreint í metrum en skýjahæð í fetum. Eins og stefndi bendir sjálfur á í greinargerð sinni og fram kemur í fyrirliggjandi TAF-skýrslu var gert ráð fyrir 1.500 m skyggni, sem er mun meira en sett

lágmarksskilyrði á Keflavíkurvelli, þ.e. 200 eða 300 metrar eftir því hvort lágmarkið er notað.

Í ákvörðunum Samgöngustofu nr. 33/2022, 39/2022, 76/2022, 77/2022 og 28/2022, vegna kvartana farþega sem áttu bókað flug með stefnda 4. apríl 2022 frá Keflavík til Barcelona, kemur enn fremur fram að við meðferð þeirra mála hafi verið aflað mats sérfræðinga flugrekstrardeildar Samgöngustofu á framlögðum veðurgögnum og niðurstaða þess hafi verið sú að ekkert hefði verið að veðrinu 4. apríl, hvorki í Keflavík né á varaflugvöllum. Aflýsing á flugi stefnda félli því ekki í flokk óviðráðanlegra aðstæðna í skilningi 3. mgr. 5. gr. reglugerðar nr. 261/2004/EB. Bótaskilyrði 7. gr. reglugerðarinnar væru því uppfyllt og var stefnda gert að greiða farþegum skaðabætur að fjárhæð 400 evrur.

Með vísan til alls framangreinds verður stefndi dæmdur til að greiða stefnendum hverju um sig 56.720 krónur, með vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, frá 4. apríl 2022 til 26. nóvember 2025, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum og með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála ber að dæma stefnda til að greiða stefnendum málskostnað. Ekki er fallist á með stefnda að málið hafi verið höfðað að þarflausu eða að stefnendur hafi ekki þurft aðstoð lögmanns. Þá þykja ekki næg efni til að dæma álag á málskostnað, eins og stefnendur gera kröfu um. Er málskostnaður ákveðinn 180.947 krónur til hvers stefnanda um sig, alls 723.788 krónur. Hefur þá verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Dóm þennan kveður upp Sandra Baldvinsdóttir héraðsdómari.

### **Dómsorð:**

Stefndi, Vueling Airlines S.A., greiði stefnendum, Kristni Magnúsi Viggóssyni, Aureliju Stasiunaite, Mikael Kristinssyni og Matthíasi Kristinssyni, hverjum um sig 56.720 krónur, með vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, frá 4. apríl 2022 til 26. nóvember 2025, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnendum hverju um sig 180.947 krónur í málskostnað.

Sandra Baldvinsdóttir

Rétt endurrit staðfestir  
Héraðsdómur Reykjaness 8. apríl 2026