

# D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 15. janúar 2018 í máli nr. E-1277/2017:

**A og**

**B**

*(Ómar R. Valdimarsson hdl.)*

**gegn**

**Wow air ehf.**

*(Einar Gautur Steingrímsson hrl.)*

## I

Mál þetta, sem dómtekið var 13. desember sl., er höfðað af A, [...], [...], og B, [...], [...], með stefnu birtri 11. apríl 2017.

Stefnendur krefjast þess aðallega að stefndi verði dæmdur til að greiða þeim, hvoru um sig, skaðabætur að fjárhæð 47.483 krónur, ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 19. desember 2016 til greiðsludags. Til vara gera stefnendur þá kröfu að stefndi verði dæmdur til að greiða þeim, hvoru um sig, skaðabætur að fjárhæð 400 evrur. Í báðum tilvikum gera stefnendur þá kröfu að stefndi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar, þ.m.t. virðisaukaskatts, að mati réttarins eða samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnenda í máli þessu og að stefnendur verði hvor um sig dæmdur til að greiða stefnda málskostnað að mati dómsins.

Stefndi nýtti sér heimild 4. málslíðar 2. mgr. 99. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991 til að leggja fram greinargerð einungis um frávísunarkröfu en kröfu stefnda um frávísun málsins var hafnað með úrskurði dagsettum 28. september 2017.

Dómari tók við meðferð málsins 14. júní sl. en hann hafði fram að þeim tíma engin afskipti haft af meðferð þess.

## II

*Helstu ágreiningsefni og yfirlit málsatvika.*

Í máli þessu krefjast stefnendur bóta vegna seinkunar á flugi frá London til Keflavíkur 19. desember 2016 sem þau áttu bókað far með. Samkvæmt áætlun átti vélin að leggja af stað frá London klukkan 19.50 og lenda á Keflavíkurflugvelli klukkan 23.25. Vélin fór hins vegar frá London klukkan 23.29 og lenti á Keflavíkurflugvelli klukkan 3.23. Flug stefnenda tafðist því um 219 mínútur.

Með bréfi, dagsettu 28. desember 2016, kröfðu stefnendur stefnda um bætur vegna tafanna með vísan til b-liðar 1. mgr. 7. gr. reglugerðar Evrópuþingsins og

ráðsins (EB) reglugerðar nr. 261/2004. Stefndi hafnaði kröfum stefnenda með tölvubréfi, dagsettu 17. janúar 2017. Þar kom fram að ástæða seinkunarinnar hefði verið óveður í Keflavík að morgni 19. desember 2016 sem hafi valdið því að vélin frá London til Keflavíkur hafi farið síðar af stað en áætlun gerði ráð fyrir. Þá kemur þar fram að slæmt veður sem neyði flugrekendur til að kyrrsetja vélar sínar sé dæmi um óviðráðanlegar aðstæður sem leysi flugrekendur undan bótaskyldu samkvæmt EB reglugerð nr. 261/2004. Af þessu leiði að stefndi sé ekki bótaskyldur vegna flugsins enda hafi starfsmenn hans með engu móti getað komið í veg fyrir þessa truflun. Af hálfu stefnenda var krafa þeirra ítrekuð með tölvubréfi, dagsettu 20. janúar 2017, en stefndi ítrekaði fyrri afstöðu sína með tölvubréfi, dagsettu 21. janúar 2017. Í máli þessu deila aðilar um það hvort skilyrði til greiðslu bóta séu fyrir hendi samkvæmt reglum skaðabótaréttar og samkvæmt loftferðalögum nr. 60/1998, reglugerð nr. 1048/2012 um skaðabætur og aðstoð 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 og EB reglugerð nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð handa farþegum sem er neitað um far þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður.

Við aðalmeðferð málsins gaf skýrslu vitnið Rúnar Friðriksson, deildarstjóri flugumsjónar hjá stefnda. Hann lýsti starfi sínu svo að hann sæi um daglegan rekstur á flugflota og áætlun stefnda og stjórnaði því hvert flugvélar félagsins færu. Það væri hans hlutverk að reyna að hafa flugið eins öruggt og hægt væri og standast áætlun og þyrfti hann því að bregðast við þegar seinkun verður. Þennan morgun hafi orðið smávægileg seinkun vegna komu vélarinnar frá Bandaríkjunum. Þá seinkun hefði verið hægt að leiðrétta ef ekki hefði komið til snjócoma og ísing. Það hafi þurft að afísa allar vélar og hafi það valdið töfum og hafi myndast flöskuháls í brottförum frá Keflavík þennan morgun. Sama vél og tafðist á leið frá Bandaríkjunum hafi síðan farið til Dublinar og hafi hún þá einnig orðið fyrir töfum, síðan hafi hún farið til London. Meginástæða seinkunarinnar á fluginu hafi verið vegna snjóa og ísingar á Keflavíkurflugvelli. Þegar vél seinki sé oftast hægt að leiðrétta næsta flug en það hafi ekki verið hægt núna þar sem seinkunin hafi verið mikil. Seinkun hafi orðið á leiðinni frá Keflavík til Dublinar og einnig á leiðinni til baka. Taldi vitnið að ekki hefði orðið seinkun á fluginu frá London ef veður hefði ekki tafið flug frá Keflavík. Það hafi snjóað og ísing fest bæði á vellingum og á flugvélum og því hafi verið erfiðara fyrir þjónustuaðila að athafna sig og allt gengið hægar. Um hafi verið að ræða keðjuverkandi áhrif vegna þeirrar seinkunar sem varð fyrir um daginn. Þá sagði vitnið að venjulega liðu a.m.k. sextíu mínútur frá landingu til brottfarar en það fari að einhverju leyti eftir brottfararstöðum.

### III

#### *Málsástæður og lagarök stefnenda.*

Stefnendur byggja kröfu sína á því að óumdeilt sé að seinkun varð á flugi stefnda til Íslands 19. desember 2016. Til þess að stefndi losni undan skaðabótaskyldu 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.* Til að losna undan bótaábyrgð þarf flugrekandi því að sanna að aflýsing eða seinkun hafi verið af völdum óviðráðanlegra aðstæðna og sanna að hann hefði ekki getað afstýrt þeim óviðráðanlegu aðstæðum jafnvel þótt hann hefði gert allar nauðsynlegar ráðstafanir.

Stefnendur vísa til þess að fjölmargir dómar Evrópudómstólsins hafi gengið í sambærilegum málum. Þar hefur verið farið ítarlega yfir þau þröngu skilyrði sem til staðar þurfi að vera samkvæmt framangreindri 7. gr. reglugerðarinnar. Í máli C-22/11 Finnair Oyj gegn Timy Lassooy tók dómstóllinn fram í aðfararorðum sínum að dæmi um slíkar aðstæður væri þegar: ... *veðurfarsaðstæður væru ósamrýmanlegar stjórnun þess flugs sem um væri að ræða.* Slíkar aðstæður geti hins vegar ekki haft þau áhrif að öll flug sem á eftir koma eftir að umræddar veðurfarsaðstæður eru ekki lengur til staðar séu sett undir þennan sama hatt, en í dómnum segir:

... *„óviðráðanlegar aðstæður“ geta aðeins tekið til „ákveðinnar flugvélar á ákveðnum degi“ sem (sic) getur ekki tekið til að farþega sem synjað um flug vegna endurskipulagningar loftferða í kjölfar óviðráðanlegra aðstæðna sem höfðu áhrif á fyrra flug. Hugtakinu „óviðráðanlegar aðstæður“ er ætlað að takmarka skyldur flugfélags – eða jafnvel undanþiggja það skyldum sínum – þegar ekki hefði verið hægt að komast hjá umræddum uppákomum þrátt fyrir að ráðist hefði verið í allar nauðsynlegar ráðstafanir.*

Þá segir í dómnum:

*Greinar 2 (j) og 4 (3) reglugerðar nr. 261/2004 verður að túlka þannig að tilvik „óviðráðanlegra aðstæðna,, sem leiðir til þess að flugrekandi endurskipuleggur flug eftir að þær aðstæður áttu sér stað getur ekki heimilað synjun um flug á síðari flugum eða að það undanþiggju (sic) flugfélagið skyldum sínum, skv. grein 4 (3) í reglugerðinni, sem kveður á um að greiða skuli farþega skaðabætur sem hefur verið neitað um að fljúga með slíkum (sic) flugi.*

Þá byggja stefnendur á því að loftferðalögum nr. 60/1998 og reglugerð EB nr. 261/2004 sé ætlað að tryggja ríka vernd fyrir farþega sem neytenda

flugþjónustu. Meginreglan samkvæmt reglugerðinni sé að farþegi eigi rétt til skaðabóta samkvæmt 7. gr. hennar 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 nr. C-549/07, Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia, og almennar meginreglur um túlkun lagaákvæða.

Þar sem stefndi byggir á því að bótaábyrgð hans hafi fallið niður þar sem seinkunin hafi verið vegna óviðráðanlegra aðstæðna benda stefnendur á að í dómaframkvæmd og í ákvörðunum Samgöngustofu, og fyrirrennara hennar Flugmálastjórn, hefur ítrekað verið komist að þeirri niðurstöðu að flugrekendur beri bótaábyrgð vegna seinkana eða aflýsinga sem eru afleiðing af óviðráðanlegum aðstæðum, hafi þær í reynd verið liðnar hjá. Sú víxlverkun sem stefndi ber fyrir sig hafi því engin áhrif á skaðabótaskyldu hans. Þvert á móti sé það svo að þau slæmu veðurskilyrði voru liðin hjá þegar brottför stefnda var áætluð frá London. Þessu til stuðnings vísar stefnandi í dóm Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-837/2012 frá 21. október 2013 og nánast samhljóða ákvörðun Flugmálastjórnar nr. 12/2011, sem staðfest var í úrskurði innanríkisráðuneytisins í máli nr. IRR11040216. Hvað varðar þá flugferð sem hér er til umfjöllunar þá var hún farin með flugvél stefnda TFSIS. Vélin var fyrst notuð klukkan 9.30 að morgni 19. desember 2016, í flug til Dublinar á Írlandi. Brottför vélarinnar tafðist þá um 165 mínútur og samkvæmt svörum starfsmanna stefnda var það vegna: ... *óveðurs í Keflavík fyrr um morguninn*. Þegar skoðaðar eru brottfarir annarra véla stefnda frá Keflavík þennan sama dag sé ljóst að töluvert miklu munar á þeim tögum sem urðu af þessum sökum um morguninn. Þeir farþegar sem biðu styst voru á leiðinni til Stokkhólms og þurftu að sæta 82 mínútna bið en farþegar á leiðinni til Kaupmannahafnar voru látnir bíða í 594 mínútur. Sú töf kom til vegna áreksturs flugafgreiðslubifreiðar við flugvél stefnda að morgni 19. desember 2016. Í ljósi framangreinds draga stefnendur verulega í efa skýringar stefnda á ástæðum tafanna, þ.e. að þær hafi orðið vegna veðuraðstæðna í Keflavík þennan morgun. Telja stefnendur að tafir stefnda hafi orsakast af árekstrinum við flugafgreiðslubifreiðina sem hafi valdið því að tafir urðu á brottför hvers einasta flugs stefnda þennan dag. Veðurfarsyfirlit vegna Keflavíkurflugvallar 19. desember 2016 renni frekari stoðum undir þetta.

Þá telja stefnendur að engu máli skipti hver var orsök tafa þar sem tafir frá Keflavík að morgni dags undanþiggja stefnda ekki frá greiðslu skaðabóta vegna tafa á flugáætlun á leið frá London til Keflavíkur þetta sama kvöld. Flugrekendur geti aðeins losnað undan bótaábyrgð á grundvelli 7. gr. reglugerðar nr. 261/2006, sbr. 6. gr. sömu reglugerðar, ef færðar eru: ... *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.* Telja stefnendur að stefnda hafi verið í lófa lagið að tryggja sér flugvél á leigu til þess að flytja farþega frá London til Keflavíkur á réttum tíma hefði verið talið að seinkun í Keflavík að morgni dags myndi hafa áhrif á áætlun flugferða síðar þennan sama dag.

Hvað varðar varakröfu stefnenda þá byggir hún á því að verði ekki fallist á að krafan sé umreiknuð úr evrum í íslenskar krónur eins og gert er í aðalkörfu þá verði stefnda gert að greiða stefnendum kröfuna í evrum.

Hvað varðar lagarök vísa stefnendur til meginreglna skaðabótaréttar, þ. á m. sakarreglunnar og skaðabotalaga nr. 50/1993, laga um loftferðir nr. 60/1998, sbr. EB reglugerð nr. 261/2004, sbr. reglugerð nr. 1048/2012 og laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Kröfu um dráttarvexti, þ.m.t. vaxtavexti, styður stefnandi við III. og V. kafla laga nr. 38/2011 um vexti og verðtryggingu, kröfu um málskostnað við 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991, varðandi varnarþing er vísað til 33. gr. sömu laga og hvað varðar aðild til 1. mgr. 19. gr. sömu laga.

#### IV

##### *Málsástæður og lagarök stefnda.*

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að skilyrði skaðabótaskyldu séu ekki uppfyllt en stefnendur byggir mál sitt m.a. á sakarreglunni og 106. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir. Regla 1. mgr. 106 gr. loftferðalaga hafi komið inn í lögin með breytingarlögum nr. 88/2004 og 87/2000. Með þeim var innleiddur í íslenskan rétt Montreal-samningurinn um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa. Samningurinn hefur verið fullgiltur í yfir 120 ríkjum og tók gildi að því er Ísland varðar, 23. júlí 2002, sbr. auglýsingu í C-deild stjórnartíðinda.

Stefndi bendir á að grunnskilyrði skaðabótaskyldu á grundvelli framangreindra heimilda lúti í fyrsta lagi að því að meintur tjónvaldur hafi valdið tjóni með ólögmætum og saknæmum hætti, þ.e. af ásetningi eða gáleysi. Þessum skilyrðum sé ekki fullnægt enda var seinkunin á fluginu ekki af völdum stefnda eða vegna ólögmæts atferlis heldur vegna erfðra aðstæðna vegna snjós og óveðurs í Keflavík 19. desember 2016. Í 2. málslið 1. mgr. 106. gr. loftferðalaga er ákvæði sem leysir flytjanda undan ábyrgð á tjóni: ... *geti hann sannað að hann og starfsmenn hans og umboðsmenn hafi viðhaft þær aðferðir sem sanngjarnt getur talist að viðhafðar séu eða að ógerlegt hafi verið að framkvæma slíkar aðgerðir.* Með vísan til framangreinds telur stefndi að honum hafi verið ógerlegt að hafa áhrif á veður og úrkomu í Keflavík þennan dag. Í öðru lagi sé það grunnskilyrði skaðabótaskyldu á grundvelli sakarreglunnar að meintur tjónþoli hafi orðið fyrir fjárhagslegu tjóni. Sé það í samræmi við þann tilgang skaðabótareglna að gera

tjónþola eins settan fjárhagslega og hann var fyrir tjón sitt. Þessi áskilnaður kemur einnig fram í 2. mgr. 106. gr. loftferðalaga. Þessu skilyrði er heldur ekki fullnægt í málinu og engin tilraun gerð til þess að sýna fram á meint fjárhagstjón stefnenda sem þeir telja þó að nemi 400 evrum vegna hvors þeirra. Í þriðja lagi telur stefndi að það leiði af framangreindu að þar sem stefnendur hafi hvorki sýnt fram á sök stefnda né meint tjón sitt séu skilyrði sakarreglunnar eða 106. gr. loftferðalaga, um að tjón sé sennileg afleiðing af hinni meintu bótaskyldu háttsemi og að orsakatengsl séu þar á milli, heldur ekki uppfyllt.

Stefndi hafnar því að aðrar bótareglur, sem stefnendur vísa til í stefnu, komi til álita, og vísar því til stuðnings sérstaklega til 113. gr. loftferðalaga. Þá bendir stefndi á að í athugasemdum sem fylgdu með frumvarpi til breytingarlaga nr. 88/2004, þar sem 113. gr. var lögfest, segi:

*Ábyrgðarreglur X. kafla eru sérreglur á sviði loftflutninga og þeim er ætlað að vera tæmandi á því sviði, þ.e. ekki er rúm fyrir beitingu annarra viðurkenndra ábyrgðarreglna úr skaðabótaréttinum samhliða þeim reglum sem kaflinn geymir, hvort heldur um er að ræða aðrar bótareglur innan eða utan samninga. Þetta ákvæði byggist á 29. gr. Montreal-samningsins [...] Síðasti málsliður 29. gr. Montreal-samningsins mælir fyrir um bann við svonefndum refsibótum (punitive damages) sem ekki þekkjast í íslenskum rétti. Ekki þykir því ástæða til að fjalla sérstaklega um slíkar bætur í ákvæðinu.*

Stefndi byggir á því að í þessu felist að málsástæður og lagarök stefnenda sem byggja á öðrum grunni en þeim bótareglum loftferðalaga sem að framan er gerð grein fyrir, séu að vettugi virðandi við úrlausn málsins. Þá sé engin heimild í loftferðalögum eða öðrum settum lögum eða gildum réttarheimildum til þess að flugrekenda verði gert að greiða bætur fyrir ófjárhagslegt tjón, verði kröfur stefnenda skildar svo.

Með vísan til framangreinds hafnar stefndi því jafnframt að skaðabótalög nr. 50/1993 komi til álita við úrlausn máls þessa. Þá sé sú lagatiltvitnum stefnenda óútskýrð og vanreifðuð.

Þá byggir stefndi á því að hvergi í lögum eða öðrum settum eða gildum réttarheimildum hér á landi sé mælt fyrir um „bótarétt“ farþega að fjárhæð 400 evrur ef flugi seinkar um tvær klukkustundir eða meira. Í stefnu sé algjörlega óútskýrt af hverju stefnendur telji sig eiga rétt á „bótagreiðslu“ þeirrar fjárhæðar. Stefnendur vísi í stefnu til 7. gr. reglugerðar nr. 261/2004 með óljósum hætti, málatilbúnaði sínum til stuðnings. Sú vísun sé órökstudd og telur stefndi að reglugerðinni verði ekki beitt sem réttarheimild við úrlausn málsins, sbr. 113. gr. loftferðalaga. Er sérstaklega bent á að í reglugerðinni er ekki mælt fyrir um bótarétt farþega vegna seinkunar á flugi en mælt fyrir um bótarétt ef flugi er aflýst, sbr. c-lið

1. mgr. 5. gr., eða þegar farþega er neitað um far, sbr. 3. tölulið 4. gr.

Einnig byggir stefndi á því að reglugerð nr. 261/2004, einkum „bótareglur“ hennar, skorti með öllu lagastoð í íslenskum rétti. Hvorki í loftferðalögum né í öðrum lögum sé að finna heimild til handa ráðherra til að leggja þá skyldu á einkarekið flugfélag að greiða farþegum „bætur“ tiltekinnar fjárhæðar við tilteknar hlutlægar aðstæður eins og seinkun flugs umfram þrjár klukkustundir, án meintrar sakar tjónvalds og án þess að tjón hafi orðið. Slíkt gangi gegn lögætisreglu og stjórnarskrá Íslands og feli í sér óheimilt valdaframsal löggjafarvalds til framkvæmdavalds. Innanríkisráðherra setti reglugerð nr. 1048/2012, 21. nóvember 2012, með heimild í 4. mgr. 106. gr. og 3. mgr. 126. gr., sbr. 145. gr. loftferðalaga. Í 13. gr. reglugerðarinnar segir að með henni öðlist gildi reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 261/2004/EB. Lagastoð reglugerðarinnar byggir fyrst og fremst á 4. mgr. 106. gr. loftferðalaga. Þar er ráðherra veitt heimild til að: ... *kveða nánar á um bætur vegna atvika sem greint er frá í 1. mgr., svo sem fyrirkomulag bótagreiðslna, ferðatilhögun, upphæð bóta og aðrar úrbætur til handa farþegum eða eigendum farangurs eða farms, og eftirlitsheimildir Samgöngustofu, svo sem með upplýsingaöflun, vettvangsskoðun, heimildum til að stöðva brot og krefjast þess að látið sé af brotum.* Í 145. gr. laganna segir að ráðherra sé heimilt að setja reglugerðir til framkvæmda og skýringar á lögnum. Stefndi hafnar því að framangreindar lagaheimildir veiti ráðherra heimild til að setja reglugerð til innleiðingar á EB reglugerð og leggja þannig skyldu á flugfélög til að greiða „bætur“ til farþega án þess að skilyrðum bótareglu 1. mgr. 106., sbr. 113. gr., sé fullnægt. Slík túlkun mundi stríða gegn orðalagi 4. mgr. 106. gr. loftferðalaga. Orðalag ákvæðisins getur ekki vísað til annars en að ráðherra sé heimilt að setja í reglugerð ákvæði um hámark bótagreiðslna en ákvæðið beri að skýra í ljósi 108. gr. loftferðalaga. Loks er bent á að í frumvarpi til breytingalaga nr. 88/2004, þar sem bótaregla 1. mgr. 106. gr. var lögfest, segir að í ákvæðinu sé kveðið á um „heimild ráðherra til að setja reglugerðir um fyrirkomulag bótagreiðslna og annað tengt bótagreiðslum til farþega eða eiganda farangurs eða farms“. Ákvæðinu sé ætlað að tryggja réttindi neytenda flugþjónustu verði þeir fyrir tjóni. Engin ráðagerð hafi verið uppi um það þegar reglugerðarheimildin var sett í lög að fela ráðherra heimild til að innleiða í íslenskan rétt EB reglugerð sem gerir flugrekendum skylt að greiða „bætur“ tiltekinnar fjárhæðar við tiltekin atvik.

Af þessu leiði að framangreindar reglugerðir, einkum „bótaregla“ reglugerðar EB nr. 261/2004 ganga langt umfram framangreindar heimildir sem fjalla um bætur vegna tjóns, þ.e. skaðabætur. Í 106. gr., sem fjallar um bótarétt í tilviki seinkana, er m.a. gert að skilyrði að farþegi hafi orðið fyrir tjóni en í máli þessu liggja ekkert fyrir um að svo sé og þaðan af síður er heimilt í reglugerð að

afnema lagaskilyrði um raunverulegt fjárhagslegt tjón. Af samanburði á 106. gr. loftferðalaga og bótareglu reglugerðar EB nr. 261/2004 verður ekki annað ráðið en að stefnendur telji sér heimilt að krefjast refsibóta. Bótareglur loftferðalaga og íslensks skaðabótaréttar geri hins vegar áskilnað um sök og fjárhagslegt tjón. En refsibætur þekkist ekki í íslenskum rétti. Þær gera ekki áskilnað um tjón og er tilgangur þeirra ekki að bæta skerðingu á fjárhagslegum hagsmunum heldur eru þær fremur hugsaðar sem refsiviðurlög. Stefndi telur að engin lagaheimild standi til þess að dæma stefnda til að greiða „bætur“ eða öllu heldur „refsibætur“ í máli þessu. Slíkt sé ekki á valdi ráðherra að ákveða með reglugerð án lagastoðar. Þá gengi slíkt gegn grundvallarreglum um þrískiptingu ríkisvaldsins, stjórnarskrá Íslands, lögmætisreglu stjórnskipunarréttar, loftferðalögum og meginreglu íslensks skaðabótaréttar.

Af ákvæði 2. gr. stjórnarskrárinnar er ljóst að þetta verkefni telst ekki til verkefna ráðherra samkvæmt stjórnarskránni enda væri þá um óheimilt valdaframsal að ræða. Af lögmætisreglunni leiði einnig að ráðherra er óheimilt að setja íþyngjandi háttarnisreglur í reglugerð nema hafa fengið til þess skýra, ótvíræða og skýlausa lagaheimild Alþingis með löglegu valdframsali. Telur stefndi því að ákvæði 4. mgr. 106. gr. sem felur í sér heimild til ráðherra til að setja í reglugerð ákvæði um „upphæð bóta“ feli í sér óheimilt valdaframsal löggjafans til framkvæmdavaldsins. Af því leiði að reglugerð EB 261/200, sbr. reglugerð 1048/2012, er ólögleg réttarheimild og verður ekki beitt við úrlausn málsins.

Þá telur stefndi að ákvæði 4. mgr. 106. gr., 3. mgr. 126. gr. og 145. gr. loftferðalaga standist ekki áskilnað 72. gr. stjórnarskrárinnar um vernd eignarréttinda, sbr. 1. gr. samningsviðauka 1 við mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994, að minnsta kosti að því leyti sem framangreindar reglugerðarheimildir eigi að veita framkvæmdavaldinu heimild til að ákveða fjárhæðir „bóta“ til farþega. Slíkt feli í sér, að mati stefnda, skerðingu á rétti stefnda til að nýta eitur sínar í andstöðu við skilyrði 72. gr. stjórnarskrárinnar. Að sama skapi telur stefndi að innleiðing ráðherra á reglugerð nr. EB 261/2004 feli í raun í sér eignaupptöku eða tilraun til eignaupptöku á eignum stefnda án lagaheimildar verði reglugerðin skilin svo að hún mæli fyrir um bótarétt stefnenda. Innanríkisráðherra geti ekki tekið slíka íþyngjandi ákvörðun sem hafi í för með sér skerðingu á stjórnarskrárvernduðum ráðstöfunarrétti stefnda yfir eignum sínu. Skipti engu þótt ætlun ráðherrans hafi verið að innleiða í íslenskan rétt EES-reglugerð samkvæmt þjóðréttarlegum skuldbindingum Íslands, sbr. lög nr. 2/1993. Þá bendir stefndi á að skilyrði eignaupptöku séu ekki uppfyllt, sbr. 72. gr. stjórnarskrárinnar.

Einnig vísar stefndi til jafnræðisreglu 65. gr. stjórnarskrárinnar. Hann bendir á að allir aðrir þjónustuveitendur séu settir undir sakarreglu eða skaðabótareglur

kaupalaga en þeim sé ekki gert að greiða bætur við tilteknar hlutlægar aðstæður. Því væri það í andstöðu við 65. gr. að setja stefnda einan undir reglur sem helst verða taldar í ætt við refsibætur.

Einnig vísar stefndi til sérstakrar lögmætisreglu atvinnufrelsisákvæðis 75. gr. stjórnarskrárinnar. Stefndi er einkahlutafélag með leyfi til að stunda flugrekstur með fólksflutninga í áætlunarflugi. Hann telur óumdeilt að allar kvaðir eða skyldur sem lagðar eru á hann til þess að greiða peninga til farþega við tilteknar hlutlægar aðstæður, eins og seinkun, feli í sér takmörkun og skerðingu á atvinnufrelsi stefnda. Ófrávíkjanlegu skilyrði ákvæðisins um að heimildir séu í lögum til að skerða atvinnufrelsi er ekki fullnægt auk þess sem engir almannahagsmunir krefjast þess.

Framangreind ákvæði stjórnarskrárinnar hafa verið túlkuð svo í dómaframkvæmd Hæstaréttar að hinum almenna löggjafa sé óheimilt að fela framkvæmdavaldshöfum óhefta ákvörðun um skerðingu á atvinnufrelsi og eignarrétti. Löggjafinn verður að mæla fyrir um meginreglur þar sem fram koma takmörk og umfang þeirrar réttindaskerðingar sem talin er nauðsynleg. Eigi það einnig við um ráðstafanir til að laga íslenskan rétt að skuldbindingum Íslands samkvæmt EES-samningnum. Í samræmi við stjórnskipan Íslands er það á valdi löggjafans að mæla fyrir um bótareglur og, að öðrum skilyrðum fullnægðum, bótafjárhæðir til farþega í tilviki seinkana, en ekki framkvæmdavaldsins. Stefndi áréttar að lagaheimild ráðherra, eins og hún er orðuð í 4. mgr. 106. gr. loftferðalaga, kveður á um heimild ráðherra til að ákveða í reglugerð „upphæð bóta“ án takmarkana eða umfangs sem augljóslega stenst ekki áskilnað stjórnarskrár í ljósi alls framangreinds.

Stefndi hafnar því að bótaregla 1. mgr. 106. gr. loftferðalaga, skýrð með hliðsjón af reglugerð EB 261/2004, geti leitt til þess að kröfur stefnenda verði teknar til greina.

Þá bendir stefndi á að í 3. gr. laga nr. 2/1993 um Evrópska efnahagssvæðið er mælt svo fyrir að skýra skuli lög og reglur, að svo miklu leyti sem við á, til samræmis við EES-samningin og þær reglur sem á honum byggja. Samkvæmt dómvenju Hæstaréttar tekur slík lögskýring eðli máls samkvæmt til þess að orðum í íslenskum lögum verði, svo sem framast er unnt, gefin merking sem rúmast innan þeirra og næst kemst því að svara til sameiginlegra reglna sem gilda eiga á Evrópska efnahagssvæðinu en hún geti á hinn bóginn ekki leitt til þess að litið verði fram hjá íslenskum lögum. Orð 1. mgr. 106. gr. loftferðalaga hafa ótvíræða merkingu og gefa ekkert svigrúm til að hliðra þeim með þeim hætti að í þeim felist skylda stefnda til að greiða stefnukröfur til stefnenda.

Loks hafnar stefndi því að dómur Héraðsdóms Reykjavíkur í máli nr. E-837/2012 hafi nokkurt fordæmisgildi. Að sama skapi er því hafnað að dómar

Evrópudómstólsins hafi fordæmisgildi fyrir dómstólum hér á landi eða hafi að öðru leyti nokkra þýðingu fyrir úrlausn máls þessa, sbr. 6. gr. EES-samningsins, sbr. lög nr. 2/1993.

Um lagarök vísar stefndi til laga nr. 60/1998 um loftferðir með síðari breytingum, einkum 106., 113., 126. og 145. gr., til meginreglna skaðabótaréttarins, sakarreglunnar og almennra skilyrða skaðabótaskyldu. Þá er vísað til Montreal-samningsins, um samræmingu tiltekinna reglna varðandi loftflutninga milli landa, sem fullgiltur var hér á landi 23. júlí 2002, sbr. auglýsingu nr. 29/2002 í C-deild stjórnartíðinda, reglugerðar nr. 1048/2012 og reglugerðar Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 261/2004/EB. Einnig er vísað til stjórnarskrár Íslands, einkum 2., 65., 72. og 75. gr., mannréttindasáttmála Evrópu, sbr. lög nr. 62/1994, laga nr. 2/1993 um Evrópska efnahagssvæðið, einkum 3. og 6. gr. EES-samningsins og þá styðst málskostnaðarkrafa við 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

## V

### *Forsendur og niðurstaða.*

Í máli þessu byggja stefnendur kröfur sínar á meginreglum skaðabótaréttar, þ. á m. sakarreglunni, skaðabótalögum nr. 50/1993, lögum um loftferðir nr. 60/1998, reglugerð nr. 1048/2012 um skaðabætur og aðstoð 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 og reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 261/2004 um sameiginlegar reglur um skaðabætur og aðstoð handa farþegum sem er neitað um far þegar flugi er aflýst eða mikil seinkun verður.

Samkvæmt 1. mgr. 106. gr. loftferðalaga ber flytjandi ábyrgð á tjóni sem verður af völdum tafa í flutningi á farþegum, farangri og farmi eða vegna þess að flutningi hefur verið flýtt. Þó verður flytjandi ekki talinn bera ábyrgð á tjóni sem orsakast af þessum völdum geti hann sannað að hann og starfsmenn hans og umboðsmenn hafi viðhaft þær aðgerðir sem sanngjarnt getur talist að viðhafðar séu eða að ógerlegt hafi verið að framkvæma slíkar aðgerðir. Í 4. mgr. ákvæðisins segir að ráðherra sé heimilt með reglugerð að kveða nánar á um bætur vegna atvika sem greint er frá í 1. mgr., svo sem fyrirkomulag bótagreiðslna, ferðatilhögun, upphæð bóta og aðrar úrbætur til handa farþegum eða eigendum farangurs eða farms, og eftirlitsheimildir Samgöngustofu, svo sem með upplýsingaöflun, vettvangsskoðun, heimildum til að stöðva brot og krefjast þess að látið sé af brotum.

Reglur um bótarétt vegna tafa á flugi að finna í reglugerð nr. 1048/2012 sem sett var með stoð í 4. mgr. 106. gr. og 3. mgr. 126. gr., sbr. 145. gr. loftferðalaga. Samkvæmt 13. gr. reglugerðarinnar var með henni innleidd reglugerð EB nr. 261/2004 sem upphaflega var innleidd með reglugerð nr. 574/2005. Samkvæmt 6.

gr. reglugerðar nr. 1048/2012 getur farþegi sem verður fyrir seinkun og kemur á ákvörðunarstað a.m.k. þremur klukkustundum síðar en upprunalega var áætlað átt rétt á bótum í samræmi við það sem gildir um aflýsingu flugs samkvæmt reglugerðinni. Í 7. gr. reglugerðarinnar kemur fram að bætur til farþega skuli taka mið af sérákvæðum laga eða reglugerða sem tilgreina bætur eða hámark þeirra ef við á. Þá segir í 3. mgr. ákvæðisins að ákvæði um bótaskyldu, lækkun bótafjárhæðar eða aðstæður sem kunna að leysa þjónustuveitanda undan bótaskyldu vegna aflýsingar flugs geti einnig átt við um seinkun flugs.

Þá eru í reglugerð EB nr. 261/2004 reglur sem gilda um rétt til skaðabóta vegna seinkunar, m.a. á flugi farþega sem leggja upp frá flugvelli á yfirráðasvæði aðildarríkis sem sáttmáli Evrópubandalagsins gildir um og um fjárhæð bóta. Samkvæmt 1. mgr. 1. gr. reglugerðarinnar er þar kveðið á um lágmarksréttindi farþega. Í 6. gr. reglugerðarinnar kemur ekki fram með skýrum hætti að flugrekandi skuli greiða bætur samkvæmt 7. gr. reglugerðarinnar vegna tafa eða seinkunar eins og átt við þegar flugi er aflýst. Með dómi Evrópudómstólsins frá 19. nóvember 2009 komst dómstóllinn að þeirri niðurstöðu að túlka bæri reglugerð EB nr. 261/2004 með þeim hætti að farþegar sem verða fyrir seinkun á flugi sínu eigi að fá sömu meðferð og farþegar flugs sem er aflýst, að skilyrðum uppfylltum. Túlkun dómstólsins á Evrópurétti er bindandi fyrir aðildarríki Evrópusambandsins. Þá kemur fram í 3. og 6. gr. EES-samningsins, sbr. lög nr. 2/1993, að EES-ríki skuldbindi sig til að skýra og beita ákvæðum samningsins í samræmi við úrskurði og dóma dómstólsins. Engu að síður verða ákvæði reglugerðar nr. 1048/2012 að eiga stoð í lögum, en eins og rakið hefur verið var reglugerðin sett með stoð í loftferðalögum, og byggir stefndi á því að sú lagastoð sé ekki fullnægjandi. Með vísan til orðalags 1. mgr. 106. gr. verður ekki fallist á þessa málsástæðu hans að því leyti að ákvæðið taki ekki til tafa vegna flutnings farþega en hvað varðar það að stefnendur hafi ekki sýnt fram á að þau hafi orðið fyrir tjóni þá vísa stefnendur hvað varðar fjárhæð bótakröfu til þeirrar fjárhæðar sem tilgreind er í 7. gr. EB reglugerðar nr. 261/2004 en samkvæmt b-lið 1. mgr. ákvæðisins er um að ræða staðlaðar fjárhæðir sem bundnar eru við vegalengd flugs en tjóni ekki lýst á annan hátt.

Ákvæði 4. mgr. 106. gr. sem reglugerðirnar sækja lagastoð sína í kom inn í lögin með 11. gr. breytingarlaga nr. 87/2010. Við mat á því hvort telja verður að ákvæðið sé fullnægjandi lagastoð vegna framangreindra tveggja reglugerða verður að líta til þess að breytingar hafa verið gerðar á ákvæðinu. Upphaflega var þar ekki vísað til efnislega samhljóða ákvæðis 1. mgr. 106. gr. eins og hún er nú orðuð. Þá kom fram í greinargerð með frumvarpinu að þar sé kveðið á um heimild ráðherra til að setja reglugerðir um fyrirkomulag bótagreiðslna og annað tengt bótagreiðslum

til farþega eða eigenda farangurs eða farms. Sé ákvæðinu því ætlað að tryggja réttindi neytenda flugþjónustu verði þeir fyrir tjóni.

Evrópudómstóllinn fjallaði í máli nr. C-344/04 m.a. um samspil reglna reglugerðar EB nr. 261/2004 og Varsjásáttmálans, sbr. lög nr. 41/1949, sbr. nú tilvísun 113. gr. loftferðalaga til Montreal-samningsins er lögfestur var hér á landi með lögum nr. 52/2004 er breytti lögum nr. 41/1949. Í dóminum kom fram að reglugerð EB væri samrýmanleg reglum Varsjásáttmálans, nú Montreal-samningsins, og að túlka bæri samspil þessara. Taldi dómurinn að farþegar flugvélar sem seinkar verði allir fyrir sama tjóni, reglna svo að gerður væri greinarmunur á einstaklingsbundnu tjóni og „eins tjóni“ eða „identical“. Þ.e. þeir töpuðu jafn miklum tíma og ættu að fá skaðabætur í samræmi við það og yrði sá tími bættur á grundvelli ákvæða reglugerðarinnar. Vera kunni að einhverjir farþegar verði engu að síður fyrir frekara tjóni og það tjón geti þeir sótt á grundvelli reglna Varsjásáttmálans. Með þessari túlkun sinni taldi dómstóllinn að reglugerð EB væru í fullu samræmi við ákvæði alþjóðasamninga.

Með vísan framangreinds og þeirra reglna sem koma fram annars vegar í EB reglugerð nr. 261/2004 og reglugerð nr. 1048/2012, verður ekki fallist á það með stefnda að það sé skilyrði greiðslu bóta samkvæmt 7. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004 að sannað sé að viðkomandi hafi orðið fyrir tjóni sem metið verði til ákveðinnar fjárhæðar. Þá verður einnig að líta til þess að með setningu reglugerðarinnar var ætlunin að tryggja farþegum greiðari leið til að sækja rétt sinn. Er því hafnað þeirri málsástæðu stefnda að sýkna beri hann þar sem stefnendur hafi ekki sýnt fram á að þau hafi orðið fyrir tjóni vegna tafanna. Jafnframt er hafnað þeirri málsástæðu stefnenda að krafa þeirra verði, eins og málalíbúnaði hans er háttað, byggð á meginreglum skaðabótaréttar, þ. á m. sakarreglunni eða skaðabótalögum.

Óumdeilt er að umræddu flugi hafi seinkað eins og stefnendur byggja á. Til að bótaskylda verði ekki lögð á flugrekanda þegar þannig stendur á þarf hann samkvæmt 3. mgr. 5. gr. reglugerðar EB nr. 261/2004, annars vegar að sanna að aflýsingin, og eftir atvikum seinkun eins og ákvæðið hefur verið túlkað í dómaframkvæmd, hafi verið af völdum óviðráðanlegra 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. Ákvæðið felur í sér undantekningu frá hinni almennu reglu um að flugfarþegar eigi rétt á skaðabótum vegna aflýsingar, og eftir atvikum seinkunar, og verður samkvæmt því að túlka ákvæðið þröngt. Í því sambandi má til hliðsjónar nefna að dómaframkvæmd Evrópudómstólsins um 3. mgr. 5. gr. ber með sér þrönga túlkun á báðum framangreindum skilyrðum. Til dæmis virðist Evrópudómstóllinn álíta að

veðurfarsvandamál teljist almennt til óviðráðanlegra aðstæðna samkvæmt fyrrnefnda skilyrðinu, sbr. og 14. gr. inngangskafla reglugerðar EB nr. 261/2004. Þá hefur dómstóllinn talið að í síðarnefnda skilyrðinu felist að flugrekandi verði að sanna að þótt hann hefði nýtt öll sín úrræði, með tilliti til starfsfólks eða tækjabúnaðar, og þá fjármuni sem hann hafði til umráða, hefði honum skýrlega ekki verið fært, nema með því að færa óbærilegar fórnir, í ljósi getu hans á umræddum tíma, að afstýra því að hinar óviðráðanlegu aðstæður sem hann var í leiddu til aflýsingar, sbr. dóm Evrópudómstólsins 22. desember 2008 í máli nr. C-549/07.

Með þeim gögnum sem lögð hafa verið fram í málinu og framburði vitnisins Rúnars fæst ekki annað séð en að meginástæðu seinkunarinnar megi rekja til veðurs á Keflavíkurflugvelli þennan morgun. Önnur atriði, eins og töf á komu vélarinnar frá Bandaríkjunum fyrr um morguninn, hafi ekki haft afgerandi áhrif. Þá verður að telja ósannað að töfin hafi að einhverju leyti orðið vegna áreksturs flugafgreiðslubifreiðar og flugvélar eins og stefnandi byggir einnig á. Verður því að telja að frestun flugsins hafi orðið vegna keðjuverkandi áhrifa sem leiddu af þeirri töf sem varð á flugi vélarinnar til Dublin vegna veðurs á Keflavíkurflugvelli um morguninn.

Telja verður að óviðráðanlegar aðstæður er valda seinkun flugs, leiði ekki sjálfkrafa til þess að seinkun síðari flugferða af sömu orsökum teljist vera af völdum óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki hefði verið hægt að afstýra. Flugrekanda kann með ýmsum hætti að vera fært að bregðast við aðstæðum sem voru óviðráðanlegar í tilviki fyrsta flugsins og koma þannig í veg fyrir að þær leiði til seinkunar eða aflýsingar þeirra flugferða sem á eftir koma. Telja verður að það samrýmist ekki ákvæðinu og markmiði þess ef flugrekandi væri laus undan skaðabótaábyrgð án tillits til þess til hvaða ráðstafana hann hefur gripið í því skyni að afstýra aflýsingu eða seinkun síðari flugferða. Samkvæmt þessu ber stefnda að sanna að honum hafi verið ógerlegt að koma í veg fyrir að sú seinkun sem varð á flugi vélarinnar til Dublinar leiddi til seinkunar á flugi stefnenda frá London, jafnvel þótt hann hefði gert allar nauðsynlegar ráðstafanir. Með vísan til þess sem fyrr er rakið, að um undantekningu sé að ræða, sem skýra beri þröngt, er ljóst að gera verður fremur ríkar kröfur til sönnunar í framangreinda veru. Stefndi hefur ekki sýnt fram á að neinar sérstakar ráðstafanir hafi verið gerðar til að tryggja að seinkunin hefði ekki áhrif á áætlun vélarinnar frá London um kvöldið. Verður að telja að í þeim kröfum sem 3. mgr. 5. gr. EB reglugerðarinnar felur í sér, um að stefndi sanni að honum hafi verið ógerlegt að koma í veg fyrir þá seinkun sem um ræðir, jafnvel þótt allar nauðsynlegar ráðstafanir hefðu verið gerðar, sé ekki fullnægt.

Þá er, með vísan til framangreinds dóms Evrópudómstólsins í máli nr. C-344/04 sem að framan var rakinn, hafnað þeirri málsástæðu stefnda að bótaskylda stefnda takmarkist við tjón sem er bótaskyld á grundvelli Montreal-samningsins eða að ákvæði 113. gr. loftferðalaga standi í vegi fyrir því að fallist verði á kröfu stefnenda eins og málalíbúnaði þeirra er háttað. Loks er ekki fallist á það með stefnda að bætur á grundvelli reglugerðar EB nr. 261/2004 séu refsibætur en slíkar bætur tíðkast ekki í íslenskum rétti og þar sem þær tíðkast miða þær almennt ekki að því að bæta raunverulegt tjón heldur refsa tjónvaldi. Þá er almennt gerð krafa um ásetning eða stórkostulegt gáleysi til að þær verði dæmdar. Verður því ekki talið að bótaskylda á grundvelli reglugerðar nr. 1048/2048 og reglugerðar EB nr. 261/2004 sé í andstöðu við bann 29. gr. Montreal-samningsins við því að dæmdar verði skaðabætur til fælingar eða aðrar bætur sem ekki eru eiginlegar skaðabætur. Verður stefndi því ekki sýknaður af kröfu stefnenda á grundvelli þeirrar málsástæðu.

Þá verður ekki fallist á það með stefnda að með setningu reglugerðar nr. 1048/2012 hafi ráðherra farið út fyrir valdsvið sitt eins og það er markað í 2. gr. stjórnarskrárinnar þannig að um óheimilt valdaframsal sé að ræða heldur fær reglugerðin lagastoð í loftferðalögum. Af því sem hér að framan hefur verið rakið er ljóst að þær breytingar sem gerðar hafa verið á 106. gr. loftferðalaga miða að aukinni vernd flugfarþega sem samrýmist þeim réttinum sem farþegum er falið í EB reglugerðinni auk þess sem ákvæði 6. gr. reglugerðar nr. 1048/2012 tekur einnig mið af dómafrankvæmd Evrópudómstólsins. Þá verður, með sömu rökum, ekki talið að með nefndum reglugerðarákvæðum, sem leggja bótaskyldu á stefnda, hafi verið farið í bága við lögmatísreglu. Loks verður ekki fallist á fram komnar málsástæður stefnda fyrir því að með nefndum reglum sé brotið á rétti stefnda samkvæmt 65., 72. eða 75. gr. stjórnarskrárinnar eða að heimild 4. mgr. 106. gr. til að ráðaherra ákveða upphæð bóta sé andstæð stjórnarskráinni eins og á stendur í máli þessu. Stefndi er enda ekki eina fyrirtækið hér á landi sem fellur undir reglurnar og flugfélög geta losnað undan bótaskyldu með ráðstöfunum sem miða að því að hindra að seinkun verði á flugi, eins og rakið hefur verið, auk þess sem EB reglugerð nr. 261/2004 gildir almennt í öðrum Evrópuríkjum jafnt sem hér á landi. Loks verður að telja að málsástæða stefnda byggð á því að 126. gr. loftferðalaga hafi ekki gildi í málinu þar sem hún taki ekki til seinkunnar sé of seint fram komin og verði því ekki á henni byggt gegn mótmælum stefnanda, sbr. 5. mgr. 101. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Aðalkrafa stefnenda hljóðar upp á greiðslu í íslenskum krónum miðað við skráð gengi íslensku krónunnar gagnvart evru á tjónsdegi og er það í samræmi við meginreglu 11. gr. reglugerðar nr. 1048/2012 en af hálfu stefnda hefur ekki verið gerð athugasemd við fjárhæðina eða upphafstíma vegna greiðslu dráttarvaxta. Eftir

framangreindu verður stefndi því dæmdur til greiðslu dómkröfu stefnenda eins og hún er sett fram og nánar greinir í dómsorði.

Uppkvaðning dóms hefur dregist fram yfir frest samkvæmt 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991. Aðilar og dómari töldu að ekki væri þess vegna þörf á að flytja málið að nýju.

Með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 verður stefnda gert að greiða stefnendum óskipt (in solidum) málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn 1.100.000 krónur.

Af hálfu stefnenda flutti málið Ómar R. Valdimarsson hdl. og af hálfu stefnda flutti málið Einar Gautur Steingrímsson hrl.

Dóm þennan kveður upp Sigríður Elsa Kjartansdóttir héraðsdómari.

### **D Ó M S O R Ð:**

Stefndi, Wow air hf., greiði stefnendum, A og B, hvoru um sig, 47.483 krónur ásamt vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 19. desember 2016 til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnendum óskipt (in solidum) 1.100.000 krónur í málskostnað.

Sigríður Elsa Kjartansdóttir