

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur frá 20. mars 2017 í máli nr. E-2548/2015:

Aeropol AB

(Jón Ögmundsson hrl.)

gegn

Trans-Atlantic ehf. og

Trans-Atlantic Aviation ehf.

(Þorsteinn Einarsson hrl.)

Mál þetta er höfðað af Aeropol AB, Nerzgatán 4, Västra Frölunda, Svíþjóð, með stefnu birtri þann 24. ágúst 2015, á hendur Trans-Atlantic ehf., Tryggvabraut 22, 600 Akureyri og á hendur Tran-Atlantic Aviation ehf., Hátúni 6a, 105 Reykjavík.

Stefnandi gerir þær dómkröfur, aðallega að stefndu Trans-Atlantic ehf. og Trans-Atlantic Aviation ehf., verði dæmd óskipt (in solidum) til að greiða stefnanda 189.089 evrur, ásamt dráttarvöxtum frá 17. apríl 2015 til greiðsludags, sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 37/2001 um vexti og verðtryggingu.

Til vara, að stefnda Trans-Atlantic ehf. verði gert að greiða stefnanda 189.089 evrur, ásamt dráttarvöxtum frá 17. apríl 2015 til greiðsludags, sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 37/2001 um vexti og verðtryggingu.

Til þrautavara, að stefnda Trans-Atlantic Aviation ehf. verði gert að greiða stefnanda 189.089 evrur, ásamt dráttarvöxtum frá 17. apríl 2015 til greiðsludags, sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 37/2001 um vexti og verðtryggingu.

Þá er þess krafist að stefndu verði dæmdir til að greiða stefnanda málskostnað að mati dómsins.

Stefndi, Trans-Atlantic ehf., krefst þess aðallega að verða sýknaður af varakröfu stefnanda, en til vara er krafist sýknu af aðal- og varakröfu stefnanda.

Þá er þess krafist að stefnandi greiði stefnda málskostnað að skaðlausu að mati dómsins.

Stefndi Trans-Atlantic Aviation ehf., krefst þess aðallega að verða sýknaður af þrautavarakröfu stefnanda, en til vara sýknu af aðal- og þrautavarakröfu stefnanda.

Þá er þess krafist að stefnandi greiði stefnda málskostnað að skaðlausu að mati dómsins.

Geta ber þess að kröfu stefndu um frávísun málsins var hrundið með úrskurði í þinghaldi 2. maí 2016 en málið var dómtekið að aflokinni aðalmeðferð 24. febrúar sl.

Ágreiningsefni og málsatvik

Ágreiningur í málinu snýst einkum um það hvort stofnast hafi með réttu framangreind krafa stefnanda fyrir verk unnið í þágu beggja stefndu, eða þá annars hvors þeirra, í tengslum við viðskipti aðila sem vörðuðu flugrekstur. Er í því sambandi enn fremur deilt um aðild stefnda, Trans-Atlantic ehf., að viðskiptunum og máli þessu.

Málsatvik eru annars þau að vorið 2014 höfðu Egill Örn Arnarsson Hansen, stjórnarformaður Trans-Atlantic ehf., (hér eftir stefndi) og framkvæmdastjóri Trans-Atlantic Aviation ehf., (hér eftir meðstefndi), samband við fyrirsvarsmann stefnanda, Anders Lidman, í þeim tilgangi að fá aðstoð hans við að koma á samstarfi um flug við alsírskt flugfélag að nafni Tassili Airlines, sbr. fyrirbyggjandi tölvuskeyti þeirra í milli frá 2. apríl 2014. Aðila greinir á um hvort Egill Örn hafi í þessum samskiptum komið fram fyrir hönd stefnda, meðstefnda, eða þá beggja félaganna. Af hálfu stefnanda er vísað til þess að bæði félögin hafi almennt óskipt átt þar hlut að máli, en stefndu byggja bæði á því að fyrirsvarsmaður stefnanda, Anders Lidman, hafi verið eða hafi mátt vera meðvitaður um að samningsaðili við

Tassili Airlines hafi ætíð og einungis verið meðstefndi, Trans-Atlantic Aviation ehf., en ekki stefndi, Trans-Atlantic ehf.

Stefnandi, Aeropol AB, er félag sem ofangreindur Anders Lidman, viðskipta-lögfræðingur og sérfræðingur í loftferða- og geimrétti, hefur stofnað um starfsemi sína (hér eftir verður í einu lagi aðeins vísað til stefnanda eftir því sem við á). Er Anders Lidman óumdeilt sérfróður um þær alþjóðareglur sem gilda um loftferðir og flugvélar sem og um rekstur flugfélaga, auk þess sem hann hefur áratuga reynslu á þessu sviði.

Stefndi, Trans-Atlantic ehf., er ferðaskrifstofa, stofnuð árið 2004 og starfar á grundvelli laga nr. 73/2005, um skipan ferðamála, og laga nr. 80/1994, um alferðir. Starfsemin felst því í að bjóða fram og selja alferðir í atvinnuskyni. Stefndi er með söluskrifstofur í Reykjavík og á Akureyri. Meðstefndi, Trans-Atlantic Aviation ehf., var síðan stofnað árið 2009, en starfsemin felst einkum í flugrekstri, það er að skipuleggja flugferðir, og er meðstefndi því ekki ferðaskrifstofa heldur eingöngu flugrekstraraðili.

Í málinu liggur enn fremur fyrir að Anders Lidman hafði áður átt í samskiptum við þá aðila sem tengjast stefnda og meðstefnda og leituðu þeir því sérstaklega til hans vegna ofangreindra viðskipta í ljósi sérþekkingar hans á loftferðum og réttarreglum er um þær gilda, sem og um rekstur flugfélaga og hvernig bæri að haga samningsgerð.

Samkomulag málsaðila um framangreind viðskipti þeirra er að öðru leyti nokkuð á reiki. Í upphafi ríkti bjartsýni um árangur af þessu verkefni en enginn skriflegur verksamningur var gerður um það á milli aðila né um visst endurgjald til stefnanda. Þó er óumdeilt að stefnandi var, 2. apríl 2014, beðinn af hálfu annars hvors eða beggja stefndu um að taka þátt í framangreindu verkefni gagnvart alsírská flugfélaginu Tassili Airlines. Nánar tiltekið skyldi stefnandi sinna sérfræðivinnu vegna verkefnisins og voru upphafleg áform þau að stefnandi fengi að lokum greitt fyrir vinnu sína með einhvers konar hlut í meðstefnda Trans-Atlantic Aviation ehf., eða þá í félagi um verkefnið sem stofnað yrði í eigu meðstefnda. Af hálfu stefnanda er byggt á því að upphaflega hafi verið samkomulag um að hlutur stefnanda í Trans-Atlantic Aviation ehf., eða félagi þess í Alsír, yrði 15% eign. Af hálfu stefndu er þó vísað til þess að þótt staðið hafi til að stefnandi fengi ótiltekinn hlut þá hafi það jafnan verið gagnkvæmur skilningur aðila að þessi vinna í heild væri árangurstengd en ekkert tiltekið hlutfall hafi verið umsamið.

Vann stefnandi að gerð samningsdraga við alsírka flugfélagið um samstarf um flug en þegar í upphafi samstarfs var leitað svara hjá honum við tilteknum spurningum sem ekki voru allar á sviði loftferðalaga, heldur lutu einnig almennt að alsírskum lögum. Var þá afráðið að leita einnig aðstoðar lögmanna með þekkingu á alsírskum rétti. Enn fremur hafði stefnandi samband við Business Sweden sem aðstoðar sænsk fyrirtæki í starfsemi erlendis. Áttu málsaðilar svo í samskiptum við Business Sweden, á tímabilinu frá 6. apríl 2014 til 23. september 2014, meðal annars með símafundum, þar sem rætt var um hvernig best væri að haga málum í Alsír. Ákváðu aðilar síðan að hafa samband við alsírka lögmenn og varð úr að lögmannsstofan Ben Abderrahmane & Partners, sem er með skrifstofur í Frakklandi og Alsír, yrði þeim innan handar varðandi alsírsk lög en stefnandi legði til lögfræðilega sérþekkingu á sviði loftferða.

Fyrir liggur að haldinn var fundur um samstarfið við Tassili Airlines og framtíðaruppbyggingu félags aðila, o.fl. á Íslandi, dagana 16. til 19. júní 2014, þar sem meðal annars voru ræddar hugmyndir um skiptingu hlutafjár, og þá m.a. rætt um áformaða hlutdeild stefnanda í meðstefnda í tengslum við verkefnið, en fyrirliggjandi töflumynd frá fundinum virðist sýna táknið „max 15%“, þar sem Anders Lidman er tilgreindur. Af hálfu stefnanda er enn fremur vísað til þess að á þessum tímamarki hafi hlutverk hans í verkefninu verið afgerandi og þá verið gert ráð fyrir því að hann yrði starfsmaður félagsins en hann hafi verið titlaður „Legal Director“ á heimasíðu stefnda Trans-Atlantic ehf. og jafnframt fengið nafnspjöld merkt félaginu frá stefnda. Ráðgert hafi verið að Anders Lidman yrði helsti starfsmaður félags er stofnað yrði um samstarfsverkefnið í kjölfar þess að samstarfið hæfist, laun hans yrðu umtalsverð auk þess sem hann fengi hlut í hagnaði af verkefninu vegna eignarhlutar síns. Hafi stefndu aflað kennitölu fyrir Anders Lidman svo hann gæti tekið þátt í þeim félögum sem stofnuð yrðu á Íslandi.

Hvað varðar hið áformaða samstarf aðila við Tassili Airlines í Alsír þá áttu sér stað umfangsmiklar viðræður aðila með það fyrir augum að gera samkomulag. Ber málsaðilum þó ekki fyllilega saman um hvert hafi verið hlutverk eða framlag stefnanda í tengslum við þá samningsgerð eða þá vinnu sem átti sér stað í kjölfarið. Stefnandi lítur svo á að hann hafi annast um samningsgerð og séð um gerð skjala fyrir stefndu auk þess að sjá um breytingar, yfirlestur og viðræður um efni þeirra. Af hálfu stefndu er því hins vegar lýst að stefnandi hafi einkum tekið að sér að þýða einstök skjöl sem gengið hafi á milli samningsaðila, það er af ensku yfir á frönsku og öfugt, sem og að svara fyrirspurnum forsvarsmanna Trans-Atlantic Aviation ehf.

Óumdeilt er hins vegar að þessar samningaviðræður við Tassili Airlines frá vori og fram á sumar 2014 reyndust tímafrekar og gengu hægt og stíðlega þótt aðilar hafi a.m.k. sumpartinn nokkuð mismunandi skýringar á því hvað kunni að hafa haft áhrif á það. Þó virðist vera ljóst að tungumálavandkvæði og menningarmunur leiddi meðal annars til þess að meðstefndi hóf að leita í auknum mæli til þýðenda í Alsír og þá einkum til heimamannsins Mohand Said Oulkhiari sem hafi tekið sífellt meiri þátt í samningsgerðinni og framsetningu texta á frönsku.

Aðilum ber saman um að haustið 2014 hafi orðið ljóst að samstarf málsaðila hefði ekki þróast með þeim hætti er væntingar hefðu staðið til. Rétt fyrir jólin 2014 hafi vinna við samstarfsverkefnið við Tassili Airlines verið á lokametrunum. Sendi fyrirvarsmaður meðstefnda þá stefnanda tölvupóst, dags. 22. desember 2014, þar sem hann lýsti því yfir að ákveðið hefði verið að meðstefndi myndi ekki afhenda stefnanda hluti í félaginu í samræmi við það sem ráðgert hefði verið. Hefði öðrum aðilum verið lofað auknum hlut og þyrfti því að lækka hlut stefnanda niður í 3-4%. Var þá tekið fram að við skiptinguna hafi verið haft að leiðarljósi hversu lengi menn höfðu verið skuldbundnir verkefninu og hversu mikla vinnu þeir höfðu lagt í það. Þá var farið fram á að stefnandi greiddi 24.000 evrur, ásamt Jóni Árnasyni, auk frekari kostnaðar, sem þá var ótilgreindur, en stefnandi greiddi ekki fjárhæðina.

Þá liggur fyrir í málinu tölvupóstur frá Anders Lidman til Egils Arnar Arnarssonar Hansen og Jóns E. Árnasonar, dags 5. janúar 2015, þar sem stefnandi lýsir þungum áhyggjum af samskiptaleysi aðila og breyttri stöðu sinni gagnvart verkefninu í Alsír.

Samningsgerð við Tassili Airlines um flug var síðan á lokametrunum eftir áramót 2014-2015 og var stefnandi þá beðinn um að fara yfir tiltekin gögn vegna þeirra, sem hann gerði, en án þess þó að teknar væru frekari ákvarðanir um uppgjör milli aðila. Kvaðst stefnandi fyrir dómi ekki hafa haft afskipti af verkefninu frá og með janúar 2015 en samningar við Tassili Airlines komust á í mars 2015, að sögn Egils Arnar Arnarssonar Hansen, framkvæmdastjóra meðstefnda, Trans-Atlantic Aviation ehf.

Þann 6. mars 2015 sendi Anders Lidman síðan tölvupóst til Egils Arnar Arnarssonar Hansen og óskaði eftir því að fá fréttir af þróun mála í ljósi þess að hann hafi átt að verða hluthafi í félaginu um verkefnið í Alsír. Var honum svaraði daginn eftir af Agli Erni og kom þar fram að ekki myndi koma til þess að stefnandi fengi eignarhlut í meðstefnda en þess í stað myndi meðstefndi greiða sanngjarna þóknun fyrir veitta þjónustu hans líkt og um utanaðkomandi ráðgjafa væri að ræða.

Kom þá einnig fram að meðstefndi myndi greiða stefnanda byggt á unnum tímum.

Í framhaldi sendir stefnandi meðstefndu útgefinn reikning að fjárhæð 189.097 evrur sem endurgjald fyrir sérfræðivinnu í þágu stefndu. Af hálfu stefndu var gerð athugasemd við reikninginn og hann talinn vera of hár. Stefnandi lét þá í té tímaskýrslur til útskýringar á reikningi en hann miðar þar við tímagjald sitt, 275 evrur. Reikningi stefnanda var í kjölfarið hafnað af stefndu en reikningur þessi og fjárhæð hans eru grundvöllur dómkrafna stefnanda á hendur stefnda og meðstefnda í málinu.

Málsástæður og lagarök af hálfu stefnanda

Stefnandi byggir greiðslukröfu sína á meginreglum samninga- og kröfuréttar um skuldbindingargildi og efndir samninga. Sökum þess að fyrirsvarsmenn stefndu (þ.e. stefnda og meðstefnda) séu þeir sömu og hafi ekki gert það skýrt hvort félagið óskaði eftir þjónustu stefnanda séu þeir ábyrgir óskipt (in solidum) fyrir greiðslu kröfunnar.

Stefndu hafi óskað eftir þjónustu stefnanda, sem búi yfir umtalsveðri þekkingu á loftferðum og flugmálum en hann hafi starfað á því sviði um áratugaskeið. Hafi stefnandi innt af hendi töluverða þjónustu fyrir stefndu og beri því að fá greitt fyrir hana. Hafi stefndu viðurkennt greiðsluskyldu sína í samskiptum aðila, meðal annars í tölvupósti frá 7. mars 2015. Upphaflega hafi stefndu ráðgert að greiða stefnanda með 15% hlut í félagi sem annast myndi um samstarfsverkefni stefndu og Tassili Airlines.

Stefndu hafi síðan lýst því yfir að þeir myndu ekki inna af hendi greiðslu hlutanna. Hins vegar hafi stefndu boðist til þess að greiða stefnanda með peningum, miðað við unna tíma, sbr. tölvupóst frá 7. mars 2015, og hafi stefnandi samþykkt það. Geri stefnandi því kröfu um greiðslu kröfunnar í reiðufé í samræmi við gjaldskrá sína.

Þar sem stefndu hafi lýst því yfir að þeir muni ekki inna af hendi þá greiðslu sem lofað hafi verið, þá sé stefnanda heimilt að krefja þá um greiðslu fyrir vinnuna í peningum eða þá að krefjast greiðslu efndabóta. Eðlilegt sé að sú greiðsla taki mið af þeim tíma sem stefnandi hafi varið til verksins og tímagjaldi stefnanda.

Stefnanda sé einnig heimilt á grundvelli almennra reglna kröfuréttar að krefja stefndu um greiðslu fyrir vinnuframlag hans. Leiði það af reglum um þjónustukaup og almennum reglum kröfuréttar. Sé það enn fremur skýrt af ákvæðum lögmannaalaga en í þeim segi að lögmanni sé rétt að áskilja sér hæfilegt endurgjald fyrir störf sín. Stefnandi eigi rétt til greiðslu fyrir alla þá vinnu sem innt hafi verið af hendi.

Stefnandi hafi innt af hendi töluverða vinnu fyrir stefnda Trans-Atlantic ehf., frá apríl 2014 og fram á árið 2015. Stefnandi hafi gefið út reikning vegna vinnu sinnar, dags. 9. apríl 2015, með gjalddaga 17. apríl 2015. Hafi reikningurinn enn ekki verið greiddur þrátt fyrir að ekki sé um það deilt að stefnandi hafi innt af hendi umbeðna vinnu fyrir stefndu. Hafi stefnandi tekið saman tímaskýrslu og sent stefndu til frekari útlistunar á kröfu sinni. Tímaskýrslu til frekari stuðnings leggi stefnandi fram tölvupóstsamskipti sem sýni að samskipti stefnanda við stefndu hafi verið veruleg, að stefndu hafi beðið stefnanda um að vinna töluverða vinnu og að sú vinna sem innt hafi verið af hendi hafi verið mjög umfangsmikil. Byggi stefnandi á því að tímaskýrslur hans séu skýrar og nákvæmar um þá vinnu sem unnin hafi verið. Krafa stefnanda sé eðlileg með hliðsjón af því hversu mikla þjónustu hann hafi veitt stefndu.

Stefnandi geri kröfu um að stefndu verði dæmir óskipt (in solidum) til greiðslu á dómkröfu stefnanda. Sömu fyrirsvarsmenn séu hjá báðum stefndu og hafi þeir óskað eftir vinnu stefnanda án tilgreiningar á því hvor væri verkkaupi. Vinna stefnanda hafi verið til hagsbóta fyrir báða stefndu. Hafi stefndu borið að taka skýrt fram í upphafi teldu þeir að annar þeirra bæri ábyrgð umfram hinn á kröfum sem stofnast myndi til.

Til vara telji stefnandi kröfum réttilega beint að Trans-Atlantic ehf. Stefndi Trans-Atlantic ehf. hafi haft samband við stefnanda og hafi samskipti hans verið við það félag. Sjáist það á því að tölvuskeyti stefndu hafi almennt verið send frá léni sem hafi verið undir yfirráðum stefnda Trans-Atlantic ehf. og nafn þess hafi birst víða í samningsdrögum er unnin hafi verið. Hafi stefnandi verið tilgreindur á meðal starfsmanna þess félags á heimasíðu þess, auk þess sem útbúin hafi verið nafnspjöld fyrir stefnanda af Trans-Atlantic. Sé því ljóst að vinna stefnanda hafi verið fyrir stefnda Trans-Atlantic ehf. Þá sé það ekki á forræði meðstefnda, Trans-Atlantic Aviation ehf., að greiða stefnda með hlutafé í sjálfu sér líkt og lofað hafi verið. Megi því ljóst vera að viðskipti stefnanda hafi verið við stefnda Trans-Atlantic ehf. og sé kröfu stefnanda því réttilega beint að því félagi.

Verði ekki fallist á ofangreint þá byggi stefnandi þrautavarakröfu sína á því að meðstefndi, Trans-Atlantic Aviation ehf., skuli greiða honum umstefnda fjárhæð. Hafi meðstefndi viðurkennt í tölvupósti að meðstefnda Trans-Atlantic Aviation ehf. beri að greiða kröfu stefnanda. Svo sem framlögð dómskjöl beri með sér hafi stefnandi innt af hendi töluverða vinnu við samningagerð til hagsbóta fyrir meðstefnda Trans-Atlantic Aviation ehf., sem og fyrir móðurfélag þess, stefnda Trans-Atlantic ehf.

Krafa um dráttarvexti byggi á lögum um vexti og verðtryggingu. Upphafsdagur dráttarvaxta miðist við þann dag þegar mánuður hafi verið liðinn frá því að stefndu hafi verið krafðir um greiðslu. Aðallega sé byggt á meginreglum íslensks samninga- og kröfuréttar, þar á meðal reglum um efndir og skuldbindingargildi samninga. Einnig sé byggt á ákvæði 24. gr. laga um lögmenn nr. 77/1988 varðandi rétt til hæfilegs endurgjalds. Vaxtakrafa byggi á lögum um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001, einkanlega 3. mgr. 5. gr., og 1. mgr. 6. gr. Um aðild vísist til 19. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991, en um varnarþing til 42. gr. sömu laga. Kröfu um málskostnað byggi stefnandi á 129. gr., sbr. 130. gr. laga nr. 91/1991.

Málsástæður og lagarök af hálfu stefndu

Stefndu (stefndi Trans-Atlantic ehf. og meðstefndi Trans-Atlantic Aviation ehf.) mótmæli öllum kröfum, málsástæðum og lagarökum stefnanda og telji að stefnandi geti ekki byggt rétt á neinni þeirra gagnvart stefndu. Stefndu krefjist sýknu af kröfum stefnanda. Dómkröfur stefnanda séu reistar á reikningi, sem stílaður sé á meðstefnda, vegna ætlaðrar vinnu Anders Lidman, en stefnandi sé félag um starfsemi hans.

Kröfur stefnanda séu kröfur innan samninga. Til þess að unnt sé að sækja slíkar kröfur þurfi samningssamband að vera fyrir hendi, efni samnings tiltekið og liggja þurfi ljóst fyrir hver gagnaðili sé. Stefnandi, sem virðist byggja rétt á samningi, þurfi að sýna fram á framangreint. Því fari fjarri að stefnandi hafi hér axlað sönnunarbyrði enda liggi ekki fyrir skriflegt umboð, sem venja sé til að einstaklingur eða lögaðili veiti lögmanni áður en hann hefst handa við verkefni í þágu viðkomandi. Þá liggi ekki fyrir verksamningur um hina ætluðu þjónustu stefnanda, heldur aðeins reikningur hans á hendur meðstefnda en dómkröfur stefnanda séu reistar á þeim reikningi. Í ljósi þess sæti furðu að stefnandi kjósi að haga málatilbúnaði sínum svo að krefja tvo mismunandi lögaðila óskipt (in

solidum) um sömu kröfu án þess að útskýra það frekar eða leggja fram gögn þeirri kröfu til stuðnings. Sé þetta óvenjulegt enda virðist stefnandi hafa staðið í þeirri meiningu að meðstefndi hafi verið viðsemjandi hans á þeim tímapunkti er reikningurinn hafi verið gefinn út, en ákveði svo að stefna stefnda til greiðslu hans óskipt ásamt meðstefnda án þess að skýra frekar hvernig kröfuréttarsambandið eigi að hafa breyst frá því reikningur hafi verið gefinn út. Sé slíkur málatilbúnaður ótækur og feli í öllum tilvikum í sér vanreifun.

Stefndu sé gert erfitt um vik að halda uppi vörnum þar sem af málavaxtalýsingu og málsástæðum stefnanda í stefnu verði með engu móti ráðið hvort þar sé átt við stefnda eða meðstefnda, enda sé þar ítrekað fjallað um stefnda í eintölu án þess að það sé skýrt frekar, en aðalkrafa stefnanda sé krafa óskipt á báða sameiginlega (in solidum). Málatilbúnaður stefnanda virðist bera þess merki að stefnandi geti ekki gert upp við sig að hverjum hann ætli að beina kröfum. Reikningur stefnanda sé stílaður á meðstefnda en í máli þessu beini stefnandi þó aðal- og varakröfu sinni að stefnda. Stefndu telji að umræddur reikningur stefnanda feli í sér skuldbindandi yfirlýsingu og viðurkenningu stefnanda á því að viðsemjandi hans hafi aðeins verið meðstefndi. Gangi með engu móti upp að aðalkrafa stefnanda, sem sé reist á reikningi á hendur meðstefnda, geri ráð fyrir að þríhliða samkomulag hafi tekist á milli stefnanda, stefnda og meðstefnda um þjónustu Anders Lidman. Stefnandi hafi ekki lagt fram nokkurt gagn sem styðji við kröfugerð af þessu tagi og því sé grundvöllur kröfugerðar stefnanda óljós. Telji stefndu að aðalkrafa stefnanda sé vanreifuð og því óhjákvæmilegt að vísa henni frá dómi, sbr. e- og g-lið 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, en verði ekki fallist á frávisun sé á því byggt að framangreint leiði einnig til sýknu stefndu af kröfum stefnanda.

Hvað sem öðru líði þá krefjist stefndu sýknu af öllum kröfum stefnanda. Hugmyndir hafi verið uppi um að þóknun til Anders Lidman yrði í formi hlutdeildar í meðstefnda og hafi það verið háð árangri af viðskiptasambandi meðstefnda við Tassili Airlines. Sú staðreynd að Anders Lidman hafi viljað hærri hlut en honum hafi boðist geti ekki réttlætt reikning fyrir lögmannsþjónustu upp á jafnvirði um 26 milljóna króna, en útdeiling hluta í félaginu hafi alfarið verið háð vinnuframlagi hvers og eins.

Stefndi byggir sýknukröfu sína í fyrsta lagi á því að aðildarskortur hans sé fyrir hendi í málinu, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991. Vísi stefndi í því samhengi til þess að reikningur sem liggja til grundvallar málshöfðun stefnanda sé stílaður á meðstefnda, Trans-Atlantic Aviation ehf. Í reikningnum komi skýrt fram að

umbjóðandi („client“) sé Trans-Atlantic Aviation ehf. Í skýringum reikningsins komi einnig fram að um sé að ræða vinnu er Anders Lidman hafi unnið í þágu Trans-Atlantic Aviation ehf. í samningsviðræðum við Tassili Airlines, frá 2. apríl 2014 til 7. mars 2015. Í skjalaskrá stefnanda komi fram að þetta sé reikningur nr. 3/2015, dags. 9. apríl 2015. Skuldari samkvæmt samningi sé Trans-Atlantic Aviation ehf., en reikningur, sem sé grundvöllur málshöfðunar stefnanda, sé aðeins tilgreindur á hendur meðstefnda. Því sæti furðu að stefnandi kjósi nú að beina kröfum einnig að stefnda en vandséð sé hvernig lögmaður geti innheimt reikning sinn fyrir dómi á hendur öðrum aðila en reikningurinn sé stílaður á. Telji stefndi að með útgáfu reiknings hafi stefnandi skuldbundið sig til að beina kröfum sínum að meðstefnda. Í öllu falli verði að líta á reikninginn sem viðurkenningu stefnanda á því hver gagnaðili hans hafi verið.

Ósannað sé að viðskiptasamband hafi stofnast á milli Anders og stefnda. Stefndi sé ferðaskrifstofa sem selji alferðir. Sú starfsemi hafi ekkert með flugrekstur að gera. Við mat á því hver hafi verið ætlaður verkkaupi að þjónustu Anders Lidman, og þar með réttur aðili máls þessa, verði fyrst og fremst að líta til þess hver hafi komið fram sem samningsaðili Tassili Airlines enda hafi þjónusta Anders verið veitt í þágu þess aðila og því einsýnt að sá aðili hafi verið verkkaupi umræddrar þjónustu. Að mati stefnda fari það vart á milli mála að meðstefndi, Trans-Atlantic Aviation ehf., hafi alla tíð komið fram sem samningsaðili við Tassili Airlines og sé það m.a. staðfest í reikningi stefnanda sem og í skjalaskrá stefnanda. Hafi stefnandi veitt greiðsluskylda þjónustu í þágu samningsviðræðna við Tassili Airlines blasi við að honum beri að beina ætluðum kröfum sínum á hendur meðstefnda, enda sé reikningur stefnanda stílaður á það félag.

Engu breyti þótt forsvarsmenn meðstefnda hafi sent tölvuskeyti frá vefþjóni og netföngum í eigu stefnda, enda hafi meðstefndi ekki verið búinn að koma sér upp vefþjóni, heimasíðu eða netföngum þegar samningsviðræður hafi átt sér stað. Hafi framtíð meðstefnda alfarið verið háð því að samningar við Tassili Airlines tækjust og því órökrétt að leggja út í kostnað í tengslum við heimasíðu og ný netföng áður en aðilar rituðu undir samninga. Anders Lidman hafi vitað þetta og ætíð verið meðvitaður um að meðstefndi hafi verið samningsaðili Tassili Airlines. Anders Lidman hafi verið með nafnspjald á vegum meðstefnda, Trans-Atlantic Aviation ehf., sem bendi til þess að hann hafi verið í samningssambandi við það félag og innt þjónustu af hendi til þess.

Þversagna gæti í málatilbúnaði stefnanda. Annars vegar sé á því byggt að Anders Lidman hafi átt að eignast hlut í meðstefnda en hins vegar sé á því byggt að

verkkaupi þjónustu hans hafi verið þriðji aðili, það er stefndi. Stefndi hafi engar heimildir haft til að ráðstafa hlutum í meðstefnda heldur einungis meðstefndi og hluthafar þess félags. Telji stefnandi sig eiga kröfu vegna ætlaðrar vinnu vegna samningsviðræðna við Tassili Airlines blasi við að honum beri að beina þeim kröfum að því félagi sem eigi að hafa veitt Anders Lidman vilyrði um að hann myndi eignast hlut í umræddu félagi.

Stefnandi hafi ekki lagt fram eitt einasta skjal, umboð eða verksamning, sem sýni fram á að á milli stefnanda og stefnda hafi tekist samningur um þjónustu Anders Lidman. Viti stefnandi ekki hver viðsemjandi hans hafi verið sé ekki við stefnda að sakast í þeim efnum heldur stefnanda sjálfan og vísi stefndi í því samhengi meðal annars til 4. mgr. 8. gr. *Codex Ethicus*, en samkvæmt ákvæðinu skuli lögmaður ekki taka að sér verkefni fyrir skjólstæðing sem hann viti ekki hver sé. Beri lögmanni í vafatilvikum að gera eðlilegar ráðstafanir til að afla vitneskju um skjólstæðing og að hann hafi heimild til að ráðstafa verkefninu. Málartilbúnaður stefnanda verði ekki skilinn öðruvísi en svo að hann hafi látið þetta undir höfuð leggjast. Á því geti stefndi ekki borið ábyrgð og þaðan af síður geti það leitt til greiðsluskyldu hans.

Aðilaskortur sé einnig til sóknar. Málartilbúnað stefnanda megi helst skilja svo að vinnuframlag Anders Lidman hafi átt að leiða til þess hann myndi persónulega eignast hlutdeild í meðstefnda, en stefnandi vísi sjálfur til ljósmyndar af töflu þar sem Anders Lidman sé tilgreindur, en ekki félag hans, stefnandi Aeropol AB. Stefnandi hafi aldrei komið fram sem samningsaðili og af þeim sökum blasi við að stefnandi sé rangur aðili að málinu. Í ljósi alls framangreinds sé þess krafist að stefndu verði sýknaður af kröfum stefnanda með vísan til 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991.

Vilji svo til að komist verði að því að samningssamband hafi verið milli stefnanda og stefnda, um þjónustu þess fyrrnefnda í þágu hins síðarnefnda sé þess samt krafist að stefndi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda. Sem fyrr greini hafi verið uppi hugmyndir um að þóknun til Anders Lidman yrði í formi hlutdeildar í meðstefnda og háð árangri af viðskiptasambandi meðstefnda við Tassili Airlines. Sú staðreynd að Anders Lidman hafi viljað hærri hlut en honum hafi boðist geti ekki réttlætt reikning hans fyrir lögmannsþjónustu upp á 26 milljónir króna. Lögð sé áhersla á að útdeiling hluta í meðstefnda hafi alfarið verið háð vinnuframlagi hvers og eins.

Eins og stefnandi viðurkenni sjálfur þá hafi í sífellt minna mæli verið óskað eftir þjónustu Anders Lidman eftir því sem liðið hafi á viðræðurnar við Tassili Airlines. Anders Lidman hafi frá upphafi verið ljóst það fyrirkomulag að þóknun hans yrði eingöngu í formi hlutdeildar í meðstefnda. Þegar Anders hafi svo hafnað 3-4% hlut í félaginu hafi meðstefndi vissulega boðist til þess að ganga til viðræðna um sanngjarnt uppgjör. Anders hafi hins vegar kosið að hunsað þær sáttaumleitanir og gefið út einhliða reikning á grundvelli ætlaðrar tímaskráningar. Að mati stefndu séu þetta vinnubrögð sem samrýmist í engu hefðbundnum verklagsreglum lögmanna. Í stefnu vísi stefnandi til lögmanna laga til rökstuðnings kröfum sínum og sé því ekki úr vegi að skoða málatilbúnað stefnanda með hliðsjón af 1. mgr. 24. gr. laga nr. 77/1998, um lögmenn, en samkvæmt ákvæðinu sé lögmanni rétt að áskilja sér hæfilegt endurgjald fyrir störf sín og skuli umbjóðanda hans, eftir því sem unnt sé, gert ljóst hvert það gæti orðið í heild sinni. Hafi stefnandi ekki lagt fram eitt einasta skjal sem styðji það að aðilar hafi verið ásáttir um breytt fyrirkomulag þóknunar. Þá hafi Anders Lidman hafnað því að ganga til viðræðna við forsvarsmenn meðstefnda um hæfilegt endurgjald og því geti tölvupóstur, dags. 7. mars 2015, aldrei falið í sér ígildi viðurkenningar á greiðsluskyldu félagsins. Þvert á móti verði að líta á hunsun stefnanda við sáttaumleitunum sem höfnun á tilboði og því sé fráleitt að ætla að umræddur tölvupóstur skuldbindi meðstefnda að einhverju leyti og allra síst þegar Anders Lidman hafi ákveðið tímagjald sitt upp á sitt eindæmi og beri tímaskráningu aldrei undir meðstefnda. Með öðrum orðum hafi enginn samningur orðið til á milli aðila um þjónustu Anders Lidman og af þeim sökum sé ótækt að stefnandi ákveði einn allar forsendur sem liggi að baki kröfugerð hans, þ.e. tímagjaldið sem og umfang vinnunnar.

Einsýnt sé, að mati stefndu, að hafi einhverjir samningar tekist milli aðila um þóknun stefnanda þá hafi þeir eingöngu tekið mið af árangri af verkefninu við Tassili Airlines og hugsanlegri hlutdeild Anders Lidman í meðstefnda. Aðilar hafi aldrei samið um tímagjald við Anders Lidman og hann hafi engar réttmætar væntingar haft um slíkt. Þvert á móti beri háttsemi hans með sér að hann hafi verið í vondri trú við reikningsgerðina, enda sé hún úr öllu hófi og í engu samræmi við samskipti aðila.

Í ljósi alls framangreinds beri að sýkna stefndu af öllum kröfum stefnanda.

Verði ekki fallist á sýknukröfur stefndu sé þess krafist að dómkröfur stefnanda verði lækkaðar verulega og sé í því samhengi vísað til þess sem að framan greinir. Telji stefndu kröfur stefnanda langt úr hófi fram og í engu samræmi við

raunverulegt framlag Anders Lidman vegna viðræðna við Tassili Airlines. Þá hafi stefndu aldrei ritað undir verksamning eða umboð og því aldrei samþykkt tímagjald Anders Lidman sem hljóði upp á tæpar 38 þúsund krónur, eða sem nemi um tvöföldu tímagjaldi flestra lögmanna hér á landi. Þá hafni stefndi alfarið tímaskráningum Anders og áskilji sér rétt á síðari stigum til að rökstyðja þau andmæli frekar eða óska eftir dómkvaðningu matsmanna því til staðfestingar. Stefndu byggja á því að krafa stefnanda sé bersýnilega ósanngjörn og of há og því beri til vara að lækka kröfuna verulega. Stefndu telji tímagjaldið bersýnilega of hátt og þá hafi stefnandi ekki sinnt þeirri þjónustu sem vísað sé til í svokallaðri tímaskýrslu hans.

Í öllum tilvikum mótmæli stefndu kröfu stefnanda um vexti og dráttarvexti, þ.m.t. hvað upphafstíma varði. Um lagarök stefndu fyrir sýknukröfum sé vísað til almennra reglna samninga- og kröfuréttar um skuldbindingargildi loforða og efnaskyldu krafna. Þá vísi stefndu enn fremur til meginreglna verktaka- og kröfuréttar um hæfilegt endurgjald. Jafnframt vísi stefndu til laga nr. 77/1998, um lögmenn. Krafa um frávísun málsins styðjist við 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, krafa um sýknu vegna aðildarskorts styðjist við 2. mgr. 16. gr. sömu laga og krafa um málskostnað styðjist við 1. mgr. 130. gr. þeirra laga.

Niðurstaða

Greiðslukrafa stefnanda í málinu byggir á því að eigandanum, Anders Lidman, hafi upphaflega verið lofað tilteknum hlut í meðstefnda, Trans-Atlantic Aviation ehf., eða þá í öðru félagi þess sem stofnað yrði til, vegna vinnu hans við samningsgerð o.fl. í tengslum við framangreint samstarfsverkefni málsaðila um flug í Alsír árin 2014-2015. Ekkert skriflegt samkomulag liggur þó fyrir um það hver þessi hlutur Anders Lidman átti að vera, né um það hvernig greiða átti fyrir vinnu hans í þágu annars eða beggja stefndu. Telur stefnandi að þessi hlutur hafi átt að vera 15% en stefndu byggja á því að ekkert hafi verið fast í hendi um endurgjald til þeirra er komu að verkefninu og frá upphafi hafi verið miðað við hver árangur yrði af verkefninu í Alsír. Liggur enn fremur óumdeilt fyrir að þótt samningar um flug hafi loks tekist á milli Trans-Atlantic Aviation ehf. og Tassili Airlines þá hafi það samstarf á árinu 2015 verið skammvinnnt og leitt til umtalsverðs fjárhagslegs taps fyrir meðstefnda, Trans-Atlantic Aviation ehf.

Ekki er deilt um að Anders Lidman hafi a.m.k. sannarlega innt sérfræðivinnu af hendi í þágu meðstefnda, Trans-Atlantic Aviation ehf., í tengslum við umrætt

verkefni í Alsír en ágreiningur er í málinu um umfang þessarar vinnu hans og um það hver sé eðlileg þóknun fyrir störfin og um fyrir hvern sú vinna hafi verið innt af hendi.

Af hálfu stefnanda er aðallega byggt á því að umrædd vinna Anders Lidman hafi einkum, eða ekki síður, verið í þágu stefnda, Trans-Atlantic ehf., en stefndu byggja á því að vinna hans hafi alfarið verið á vegum og í þágu meðstefnda, Trans-Atlantic Aviation ehf. Er því af hálfu stefnda, Trans-Atlantic ehf., aðallega krafist sýknu af dómkröfum stefnanda á grundvelli aðildarskorts, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991.

Sé litið til gagna málsins þá virðast þau almennt benda til þess að lengstum hafi ekki verið gerður skýr greinarmunur á stefnda og meðstefnda í samskiptum aðila. Hins vegar verður við mat á framangreindu einkum að líta til þess að greiðslukrafa stefnanda í máli þessu byggir á því að breyting hafi orðið á upphaflegum skilmálum ætlaðs samkomulags aðila þegar leið á samstarfið, sbr. fyrirbyggjandi tölvupóst til stefnanda frá framkvæmdastjóra Trans-Atlantic Aviation ehf., 7. mars 2015 en líta verður svo á að þar komi efnislega fram að litið sé á stefnanda sem sérfræðing er hafi starfað í þágu verkefnisins í Alsír og að hann eigi að fá greidda þóknun fyrir þá vinnu.

Sé litið til þessa tilboðs um nýja skilmála í viðskiptum málsaðila, sem ljóst er að stefnandi byggir hér körfu sína á, þá verður að miða við að það tilboð hafi stafað frá Trans-Atlantic Aviation ehf., en að ósannað sé að stefndi Trans-Atlantic ehf., eigi þar hlut að máli. Liggur meðal annars fyrir afrit af nafnspjaldi sem bendir til að stefnandi hafi starfað fyrir Trans-Atlantic Aviation ehf., Egill Örn Arnarsson, er gerði tilboð um slíkt uppgjör er framkvæmdastjóri þess félags, en Egill og vitnið, Jón E. Árnason flugrekstrarstjóri báru fyrir dómi að starf stefnanda hefði alfarið verið í þágu þess félags sem sé í flugrekstri ólíkt stefnda. Þá virðist reikningur stefnanda, dags. 9. apríl 2015, sem hann byggir hér á, aðeins gefinn út gagnvart Trans-Atlantic Aviation ehf.

Verður því með hliðsjón af framangreindu að sýkna stefnda, Trans-Atlantic ehf., af öllum kröfum stefnanda í þessu máli, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991, enda telst ósannað að stefnanda hafi verið lofað greiðslu fyrir sérfræðivinnu af hálfu þess félags.

Hvað varðar þrautavarakröfu stefnanda þá verður, svo sem að ofan greinir, að leggja til grundvallar að stefnandi eigi réttilega greiðslukröfu á hendur meðstefnda fyrir þá sérfræðivinnu og útlagðan kostnað sem hann hafi sannanlega innt af hendi í

þágu verkefnisins í Alsír á árinu 2014 og fram á árið 2015 og sem meðstefndi telst hafa lofað honum ótiltekinni greiðsluþóknun fyrir, eins og lýst hefur verið að framan. Verður ekki fallist á með stefndu að það hafi sérstaka þýðingu að Anders Lidman kys hér að höfða mál þetta í nafni þess félags sem hann hefur um rekstur þjónustu sinnar.

Hvað varðar ágreining um vinnuframlag af hálfu stefnanda og þóknun fyrir það þá liggur fyrir ítarleg sundurliðuð tímaskýrsla stefnanda, auk útskýringa á þeim taxa sem hún byggir á, en hann er óumdeilt alþjóðlegur sérfræðingur á sviði flugréttar. Enn fremur hefur stefnandi lagt fram umfangsmikil gögn um samskipti aðila og samnings- drög og önnur skjöl sem gefa til kynna umfang vinnu hans. Verður þrátt fyrir almenn andmæli af hálfu meðstefnda að leggja þessi gögn hér alfarið til grundvallar, enda hafa af hálfu meðstefnda ekki verið færð fram haldbær efnisleg gagnrök eða andmæli við einstökum liðum í tímaskýrslu stefnanda, auk þess sem tímataxti hans miðar við að um sé að ræða alþjóðlegan sérfræðing á sviði flugréttar, sem hann óumdeilt telst vera. Þá liggja heldur engar eiginlegar efnislegar athugasemdir fyrir af hálfu meðstefnda um tölulega framsetningu á dómkröfu stefnanda, gjalddaga eða dráttarvaxtakröfu hans.

Með hliðsjón af öllu framangreindu verður það því niðurstaðan að fallast verði á þá kröfu stefnanda að meðstefnda, Trans-Atlantic Aviation ehf., verði gert að greiða stefnanda 189.089 evrur ásamt með dráttarvöxtum frá 17. apríl 2015 til greiðsludags, sbr. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 37/2001, um vexti og verðtryggingu.

Að virtum þessum úrslitum málsins, sem og framangreindum atvikum þess í heild, þykir við svo búið vera rétt að málskostnaður á milli málsaðila falli niður.

Málið flutti fyrir stefnanda, Snorri Stefánsson hdl., fyrir hönd Jóns Ögmundssonar hrl., en Þorsteinn Einarsson hrl., flutti málið fyrir stefndu.

Pétur Dam Leifsson, settur héraðsdómari, kvað upp dóm þennan, en rétt er að áréttta að dómariinn tók við meðferð málsins 23. janúar sl.

D ó m s o r ð

Stefndi, Trans-Atlantic ehf., er sýkn af kröfum stefnanda, Aeropol AB.

Meðstefndi, Trans-Atlantic Aviation ehf., greiði stefnanda, Aeropol AB,
189.089 evrur ásamt með dráttarvöxtum frá 17. apríl 2015 til greiðsludags, sbr. 1.
mgr. 6. gr. laga nr. 37/2001, um vexti og verðtryggingu.

Málkostnaður fellur niður.

Pétur Dam Leifsson