



HÉRAÐSDÓMUR
REYKJAVÍKUR

D Ó M U R

17. apríl 2023

Mál nr. E-5409/2019:
Stefnandi: Oryx Jet Limited
(Skarphéðinn Pétursson lögmaður)

Stefndi: Icelandair ehf.
(Svanhvít Axelsdóttir lögmaður)

Dómarar: Ingiríður Lúðvíksdóttir héraðsdómari
Kristrún Kristinsdóttir héraðsdómari
Guðbjörg H. Leifsdóttir viðskiptafræðingur

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur, mánudaginn 17. apríl 2023, í máli nr. E-5409/2019:

Oryx Jet Limited

(Skarphéðinn Pétursson lögmaður)

gegn

Icelandair ehf.

(Svanhvít Axelsdóttir lögmaður)

Þetta mál sem var tekið til dóms 28. febrúar 2023 höfðar Oryx Jet Limited, [...], [...], [...], [...], Bretlandi, með stefnu birtri 8. október 2019 á hendur Icelandair ehf., kt. [...], [...], Reykjavík.

Stefnandi krefst þess aðallega að stefndi verði dæmdur til að greiða honum eftirtaldar fjárhæðir í skaðabætur á grundvelli bótaskylds atviks:

1. 5.582.202,57 (fimmilljónirfimmhundruðáttatíuogtvöpusundtvöhundruðogtvö57/100) bresk pund (Sterling) með almennum vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá 12. september 2017 til 17. desember 2017, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga, frá þeim degi til greiðsludags.
2. 150.556,35 (eitthundraðogfimmtíuþúsundfimmhundruðfimmtíuogsex35/100) evrur með almennum vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá 12. september 2017 til 17. desember 2017, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga, frá þeim degi til greiðsludags.
3. 1.360.000 (einmilljónþrjúhundruðogsextíuþúsund00/100) bandaríkjadali með almennum vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá 12. september 2017 til 17. desember 2017, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga, frá þeim degi til greiðsludags.

Til **vara** krefst stefnandi þess að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnanda samtölu ofangreindrar aðalkröfu í íslenskum krónum, samkvæmt miðgengi Seðlabanka Íslands, 12. september 2017, alls 955.806.981 krónu, með almennum vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá 12. september 2017 til 17. desember 2017, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga, frá þeim degi til greiðsludags.

Til **þrautavara** krefst stefnandi þess að stefndi verði dæmdur til að greiða aðra og lægri fjárhæð til stefnanda í skaðabætur, hvort sem er samkvæmt aðal- eða vara-kröfu, allt að álitum héraðsdóms.

Til **þrautþrautavara** krefst stefnandi þess að bótaskylda stefnda gagnvart

stefnanda, vegna hins skaðabótaskylda atviks á Keflavíkurflugvelli 12. september 2007, verði viðurkennd með dómi.

Stefnandi gerir **sjálfstæða varakröfu um ákvörðunardag dráttarvaxta** á dæmdar skaðabætur, með vísan til allra ofangreindra krafna, um að upphafsdagur dráttarvaxta verði dæmdur við aðra og síðari dagsetningu að mati dómsins.

Þá krefst stefnandi í öllum tilvikum málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnda að mati dómsins eða samkvæmt síðar framlögðum málskostnaðarreikningi, en að öðrum kosti að málskostnaður verði látinn niður falla milli aðila.

Stefndi krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda, en til vara að þær verði lækk-
aðar verulega, svo og málskostnaðar úr hendi stefnanda.

Málavextir

Atvikið

Flugvél sem stefnandi hafði á leigu var stödd á Keflavíkurflugvelli 12. september 2017. Þá vildi svo til að ökutæki sem flutti veitingar út í vélina rakst utan í skrokk hennar. Þar af hlutust skemmdir sem ollu því að stefnandi gat ekki nýtt vélina í nokkrar vikur. Stefndi er vinnuveitandi ökumanns tækisins sem rakst í vélina. Ágreiningur þessa máls varðar óbeint tjón sem stefnandi kann að hafa hlotið vegna árekstur-
sins svo og hvort stefndi beri ábyrgð á því tjóni.

Eftir öryggisskoðun var vélinni bannað að halda áfram flugáætlun með farþega. Hins vegar fékkst heimild, að lokinni bráðabirgðaviðgerð, til þess að fljúga henni án farþega til viðgerðar í Bretlandi og var það gert tafarlaust.

Stefnandi varð þá þegar að útvega aðra flugvél með tilheyrandi töfum fyrir farþega og kostnaði fyrir stefnanda. Einnig þurfti að gera við vélina til þess að hún kæmist aftur í rekstur. Að sögn stefnanda gat hann ekki staðið við gerða samninga um notkun hennar á viðgerðartíma og hafi vanefndakostnaður og tekjumissir fylgt því.

Stefnandi kveðst ekki hafa fengið endanlegt samþykki og rekstrarleyfi aftur fyrr en 31. október 2017, sex vikum eftir atvikið. Stefndi telur aftur á móti að viðgerð vélarinnar hafi lokið 16. október og endanlegum frágangi innan dyra hafi lokið 19. október og þá þegar hafi stefnandi getað nýtt vélina á ný.

Samningar og réttarsamband stefnanda og eiganda flugvéla og annarra viðsemjenda

Stefnandi

Stefnandi er breskt fyrirtæki sem tekur á leigu flugvélar, fær flugrekstraraðila til að annast rekstur þeirra, en framleigir þær í tilfallandi verkefni, ýmist með eða án áhafnar. Flugvélin sem ekið var á hefur skráningarauðkennið 9H-MAC og var skráð á

Maleth-Aero AOC Ltd. með heimili á Möltu, í loftfaraskrá Möltu 9. júní 2017. Félagið Opel Investments Ltd. (Opel) með heimili á Bresku Jómfrúareyjum átti vélina þegar atvikið varð.

Samningur við Opel Investments Ltd.

Stefnandi og Opel gerðu samning (e. Head Lease) 1. mars 2017 þar sem stefnandi tók vélina 9H-MAC á leigu af Opel, með þurrleigusamningi, þ.e. leigu án áhafnar, í fimm ár frá skráningu vélarinnar í loftfaraskrá á Möltu. Opel var því eigandi og leigusali (e. Owner, Lessor) en stefnandi leigutaki (e. Lessee). Í samningnum segir að stefnandi hyggist framleigja vélina til flugrekanda (e. Air Operator). Samkvæmt grein 2.2 skyldi stefnandi greiða Opel 120.000 bandaríkjadali í leigu á mánuði. Hann skyldi jafnframt samkvæmt grein 2.3 greiða í viðhaldssjóð 600 bandaríkjadali á mánuði fyrir hverja flugstund, að lágmarki 60 stundir.

Samkvæmt grein 3.1.10 í leigusamningnum skyldi stefnandi sjá um allt leiðarviðhald og grunnviðhald til og með svokölluðum C-skoðunum. D-skoðanir, endurbætur á hreyflum og aðrar ítarlegri skoðanir skyldu vera á ábyrgð eiganda vélarinnar. Samkvæmt grein 4.1.2 skyldi eigandi og leigusali afhenda vélina með lofthæfivottorð frá Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) og samkvæmt grein 4.1.3 skyldi vélin afhent fyllilega rekstrarhæf fyrir farþegaflug. Stefnandi skyldi greiða tryggingar flugvélarinnar samkvæmt grein 5.1.

Samkvæmt framlögðum gögnum mun stefnandi 1. október 2017 hafa tekið á leigu hjá Opel aðra vél með skráningarnúmerið 9H-VOX. Hins vegar er óljóst hvort og þá hvenær stefnandi tók við þeirri vél formlega (með undirritun á móttökustaðfestingu). Leigusamningar beggja flugvéla eru samhljóða.

Stefnandi áréttar að hann semji um heildarverð fyrir leigu á flugvélunum, t.d. til ferða- og farþegasala, en einungis umsamið hlutfall af leigutekjunum renni eftir atvikum til áhafnarleigu og umsjónaraðila (flugrekstraraðila). Stefnandi sé að sama skapi ábyrgur fyrir því að innheimta leigugjaldið.

Samningur við Maleth Aero AOC Ltd.

Þann 22. mars 2017 gerðu stefnandi og flugrekandinn Maleth Aero AOC Ltd. (Maleth) með sér svokallaðan „Aircraft Operating Agreement“ eða flugrekstrarsamning þar sem Maleth tók að sér að annast rekstur vélarinnar 9H-MAC fyrir stefnanda sem leigutaka hennar, í þeim flugverkefnum sem stefnandi skyldi útvega. Samkvæmt þeim samningi var Maleth því flugrekandi eða flugrekstraraðili (e. Operator) vélarinnar, með þeirri ábyrgð og skyldum sem því fylgir á hverjum tíma.

Samkvæmt grein 5.1 skyldi Maleth útvega áhöfn sem hefði tilskilin leyfi og hefði hlotið þjálfun sem Flugöryggisstofnun Evrópu (EASA) krefðist. Samkvæmt

grein 5.2 skyldi stefnandi endurgreiða Maleth kostnað af þjálfun þeirra.

Samkvæmt skráningarskírteini vélarinnar er Maleth skráður umráðandi/flugrekandi vélarinnar (e. Aircraft Registrant).

Samningur við The Charter Company Ltd.

Með samningi 14. júlí 2017 tók The Charter Company (UK) Ltd. (TCC) að sér fyrir stefnanda að útvega verkefni fyrir vélina (e. General Sales Agency Agreement). Samkvæmt grein 1 í samningnum skyldi TCC hafa einkarétt á því hvarvetna að bjóða vélina 9H-MAC fram í flugverkefni (e. exclusive General Sales Agent world-wide).

Fyrir það skyldi TCC fá umboðslaun sem næmu 10% af tilteknu umsömdu grunngjaldi fyrir hverja flogna klukkustund. Samkvæmt c-lið greinar 1.1 í viðauka A við samninginn skyldi grunngjaldið (e. Base Rate) á hverri klukkustund nema 5.000 breskum pundum.

Að sögn stefnanda hefur hann frjálst val um að selja beint laus tímabil hjá flugvélinni, kjósi hann það og án aðkomu TCC, sem aftur staðfesti og sanni full eignarumráð og forræði stefnanda yfir flugvélunum sem framseld voru til hans af skráðum eiganda gegn þóknun.

Samkvæmt skráningarskírteini vélarinnar 9H-MAC á Möltu er Opel eigandi vélarinnar, stefnandi Oryx, framleigusali og framleigutaki (e. Sub-Lessor/Sub-Lessee) og Maleth skráningaraðili eða leigutaki (e. Registrant/Lessee).

Viðgerð á vélinni og samskipti málsaðila eftir atvikið

Vegna þeirra krafna sem stefnandi gerir skiptir máli hvenær viðgerð vélarinnar 9H-MAC lauk. Að sögn stefnanda lauk henni ekki fyrr en 31. október 2017 og vélin hafi því verið ónothæf í 53 daga. Þar af hafi 43 verið í september og október 2017 og tíu dagar í janúar 2018. Stefndi telur viðgerðinni hafa lokið 16. október og vélin hafi frá þeim degi verið lofthæf. Frágangi að innan hafi lokið 19. október 2017 og megi ætla að frá þeim degi hafi ekkert verið því til fyrirstöðu fyrir stefnanda að koma flugvélinni í verkefni.

Málsaðila greinir einnig á um það hvers vegna ekki tókst að leysa málið með sátt. Stefnandi réð félagið Charles Taylor Adjusting (CTA) til þess að taka saman bótakröfur sínar á hendur stefnda. Þeim var komið á framfæri við lögmannsstofu stefnda í Bretlandi í desember 2017. Stefnandi lítur svo á að þrátt fyrir augljósa bótaskyldu stefnda hafi hann harðneitað að greiða stefnanda eitt einasta pund í bætur. Þar eð fallið hafi á stefnanda margvíslegur kostnaður vegna viðgerða á vélinni, leigu annarra véla og margs annars hafi þessi framkoma stefnda valdið því að stefnandi hafi þurft að taka lán um miðjan apríl 2018.

Stefndi réð lögmannsstofuna Clyde & Co. til þess að vinna málið fyrir sig í

Bretlandi. Hún var í sambandi við CTA. Að sögn stefnda þrábað breska lögmannsstofan CTA og stefnanda um fullnægjandi gögn til sönnunar fjárkröfum sínum en þau gögn hafi aldrei borist. Af þeirri ástæðu hafi ekki verið unnt að verða við kröfum stefnanda um greiðslu.

Málshöfðun og matsgerð

Eftir að samskiptum málsaðila lauk í lok apríl 2018 áttu þeir ekki frekari samskipti fyrr en stefnandi höfðaði mál á hendur stefnda fyrir Héraðsdómi Reykjaness með stefnu sem var birt stefnda í maí 2018. Það mál var fellt niður 4. mars 2019.

Þetta mál er höfðað með birtingu stefnu, sjö mánuðum síðar, 8. október 2019. Í stefnunni eru 16 bótaliðir. Af þeim taldi stefnandi sig einungis þurfa að fá mat dómkvadds matsmanns á fjórum. Á dómþingi 30. júlí 2020 var dómkvaddur matsmaður til þess að leggja mat á 5., 6., 7. og 13. lið í kröfu stefnanda. Hann lauk mati sínu 30. nóvember 2020 en matsgerðin var ekki lögð fram fyrr en á dómþingi 1. febrúar 2021. Þá krafðist stefnandi þess að matsmaður endurskoðaði svör sín við 5. og 6. kröfulið. Um þessa kröfu reis ágreiningur og féllst dómurinn á með úrskurði 26. apríl 2021 að stefnanda væri heimilt að óska eftir því við dómkvaddan matsmann að hann tæki rökstudda afstöðu til þess hvort ástæða kynni að vera til að hann endurskoðaði svör sín við spurningum í matsbeiðni stefnanda.

Með úrskurði 22. júní 2021 felldi Landsréttur úrskurð héraðsdóms úr gildi. Á dómþingi 14. júlí s.á. lagði stefnandi fram nýja matsbeiðni og var sami matsmaður dómkvaddur 11. ágúst til þess að svara nýjum spurningum sem vörðuðu 5. og 6. lið í fjárkröfu stefnanda. Matsmaðurinn lauk síðari matsgerðinni 21. janúar 2022 og var hún lögð fram 7. febrúar það ár. Efni matsgerðanna verður rakið eftir því sem þörf þykir við tiltekna liði í bótakröfu stefnanda í niðurstöðukafla dómsins.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi telur bótaábyrgð stefnda augljósa, stefndi hafi einnig viðurkennt hana í verki. Stefnandi setji kröfur sínar fram á grundvelli þeirrar meginreglu skaðabótaréttar að tjónvaldur skuli greiða tjónþola bætur þannig að tjónþoli verði eins settur fjárhagslega og hefði hið bótaskylda atvik, sem rakið er til stefnda, ekki komið til.

Bótagrundvöllur

Stefnandi byggir á því að stefndi beri skaðabótaábyrgð á tjóni stefnanda á grundvelli almennu sakarreglunnar. Hann beri einnig vinnuveitendaábyrgð á mistökum starfsmanna sinna sem hafi valdið stefnanda tjóni á saknæman og ólögmetan hátt.

Að mati stefnanda séu bein orsakatengsl enn fremur milli háttseminnar og þess

tjóns sem stefnandi varð fyrir og fjártjón stefnanda sé án vafa sennileg afleiðing af hinu bótaskylda atviki. Stefnandi árétti að engin regla skaðabótaábyrgð leiði til þess að á hann verði lögð öflug sönnunarbyrði um tjónið. Eina ákvörðun stefnanda sem tengist umræddu tjóni sé sú að panta og greiða fyrir þjónustu stefnda. Stefndi hafi fengið greitt en stefnandi ekki fengið neina þjónustu sem gat nýst honum og sat þar að auki uppi með skemmda flugvél.

Stefnandi bendi á að stefndi sé sérhæfður aðili á því sviði sem hann starfi á og að leggja verði ströng viðmið til grundvallar, þegar mat verði lagt á háttsemi starfsmanns stefnda og saknæmi hennar. Ekki sé því hægt að taka sem léttvægu því atviki sem sé orsök þessa máls. Augljóst sé einnig að minnstu óhöpp raski og hafi gríðarleg áhrif á ferðaáætlanir og líf fjölda fólks og hafi gríðarlegar fjárhagslegar afleiðingar.

Í raun telji stefnandi óþarft að fjalla frekar um skilyrði bótaskyldu stefnda, augljóst eigi að vera að sá sem beri ábyrgð á starfsmanni, sem veiti þjónustu sem greitt sé fyrir, og honum verði á, og aki vinnuvél án réttinda til þess og valdi árekstri, reyndar ekki í skilningi þess að farartækin hafi verið bæði á ferð, heldur keyri einfaldlega beint á kyrrstæða flugvél, án þess að bremsa, valdi með því tjóni á saknæman og ólögmetan hátt. Bótaskyldan liggja hins vegar ekki persónulega hjá starfsmanninum heldur vinnuveitanda, eins og mörg fordæmi Hæstaréttar staðfesti.

Þá bendi stefnandi einnig á að hann hafi keypt umrædda veitingaþjónustu af stefnda og mátt ætla að í þeim þjónustukaupum fælist að hún yrði veitt án þess að valda stórkostlegu tjóni.

Sundurliðun tjóns

Stefnandi hafi orðið fyrir margvíslegu tjóni sem stefndi beri skaðabótaábyrgð á og sundurliðist svo:

Bótaliður	bresk pund	evrur	bandaríkjadalir
1. Tjón vegna bókaðra ferða, 9H-MAC, 11.–13. september 2017, sem féllu niður	97.625,00	46.250,00	
2. Tjón vegna bókaðra ferða 13. og 15. september 2017	57.917,00	46.760,70	
3. Tjón vegna bókaðra ferða 16.–17. september 2017	57.500,00		
4. Tjón vegna bókaðra ferða 26. október til 23. nóvember 2017	299.250,00		
5. Tjón vegna bókaðra ferða 1. nóvember 2017 til 28. febrúar 2018	1.200.000,00		
6. Skert verðgildi / afskriftir flugvélarinnar			1.000.000
7. Tjón vegna rekstrarstöðvunar 18. september til 31. október 2017	952.450,00		
8. Tjón vegna rekstrarstöðvunar vegna frekari máln-ingarvinnu á flugvélinni	221.500,00		
9. Tjón vegna 10% umboðssölubóknunar	117.395,00		
10. Tjón vegna vetrarvertíðar 17. nóvember 2017 til	1.250.000,00		

18. mars 2018			
11. Tjón vegna lengds biðtíma á flugvél 9H-VOX – stöðugjald		32.645,65	
12. Brotthvarf starfsfólks og kostnaður því tengdur	83.809,67		
13. Álitshnekkir / tap til framtíðar	1.200.000,00		
14. Útlagður kostnaður tjónamatsmanna, til að staðreyna tjón stefnanda, CTA	8.505,90	24.900,00	
15. Vextir og afleiddur kostnaður vegna brúarláns stefnanda, til að bjarga rekstrinum, eftir að rekstrar-tekjur brugðust eftir tjónið	36.250,00		
16. Kostnaður vegna leigu á 9H-VOX			360.000
Samtals	5.582.202,57	150.556,35	1.360.000

Nánari umfjöllun um einstaka bótaliði

1. Tjón vegna bókaðra ferða 11.–13. september 2017

Til stuðnings þessum lið vísar stefnandi til þess að þegar hið bótaskylda atvik varð og flugvélin 9H-MAC varð óstarfhæf hafði hún verið bókuð í flug 11.–13. september 2017, þ.e. Keflavík – Skopje – Tirana – Keflavík. Fyrsti leggur keyptrar þjónustu var til Keflavíkur frá Bretlandi með tóma vél, 11. september 2017. Upphaf farþegaferðarinnar var þar, 12. september 2017, daginn þegar atvikið átti sér stað. Flugvélin var því ekki notuð. Stefnandi hafi því þurft að útvega aðra flugvél.

Það hafi í senn verið gert til þess að standa við skuldbindingar vegna flugsins, til að varðveita viðskiptasambönd og takmarka um leið tjónið sem hlaust af háttsemi starfsmanns stefnda. Bókuðu ferðirnar hafi því verið flognar, en kostnaður stefnanda, umfram það sem orðið hefði, ef ekki hefði komið til þessarar staðgönguráðstöfunar, nemi 97.625 breskum pundum og 46.250 evrum.

Stefnandi krefjist þess að stefndi greiði honum þær fjárhæðir.

2. Tjón vegna bókaðra ferða 13. og 15. september 2017

Stefnandi byggir þennan kröfulið á því að flugvél hans hafi einnig verið bókuð í flug 13.–15. september 2017, sem ekki hafi verið hægt að nota hana til vegna tjónsins. Flugleggirnir séu auðkenndir: TRD – BIO, 13. september og BIO – TRD, 15. september 2017. Stefnandi bendir á að stefndi viðurkenni sjálfur að flugvélin hafi verið ónot-hæf til 19. október 2017, þótt staðreynd gögn sýni að það hafi verið lengur.

Stefnandi hafi þurft að útvega aðra flugvél í ferðina, til þess að standa við samninga sína um þessi flug og takmarka tjón sitt og séu reikningar framlagðir.

Kostnaður stefnanda, umfram það sem orðið hefði, hefði þessi staðgönguráðstöfun ekki komið til, nemi 57.917 breskum pundum og 46.760,70 evrum og geri stefnandi kröfu um að stefndi greiði sér þá fjárhæð.

3. Tjón vegna bókaðra ferða 16.–17. september 2017

Vegna þessa kröfuliðar vísar stefnandi til þess að flugvélin hafi áfram verið

bókuð í flug 16.–17. september 2017, þ.e. flug Stuttgart – Las Palmas – Stuttgart. Hún hafi enn verið ónothæf á þessum tíma og þrátt fyrir eftirgrennslan hjá nokkrum aðilum í Evrópu hafi ekki tekist að útvega flugvél í stað hinnar skemmdu flugvélar.

Stefnandi hafi því ekki getað staðið við gerðan samning. Af þeim sökum hafi hann orðið af öllum tekjum vegna þessara flugferða, en að frádregnum kostnaði sem til hefði fallið vegna ferðarinnar nemi tapaður hagnaður stefnanda, þ.e. tjónið, 57.500 breskum pundum sem stefnandi krefst greiðslu á úr hendi stefnda.

4. Tjón vegna bókaðra ferða 26. október til 23. nóvember 2017

Stefnandi byggi þennan kröfulið á því að framlögð gögn sýni að samið hafði verið um að flugvél stefnanda yrði bókuð áfram í margar flugferðir á tímabilinu 26. október til 23. nóvember 2017, með samningum fyrir hið bótaskylda atvik. Flugvél stefnanda hafi verið ónothæf þegar upphafsdagur samningsins hafi runnið upp og ekki verið unnt að finna aðra flugvél sem uppfyllti kröfur viðskiptavinarins. Því hafi þessum samningum verið rift, enda þeirra val þegar vélin var ekki til taks. Jafnframt hafi staðið til að Maleth myndi semja um fleiri flugferðir í tengslum við þennan samning og nota til þess bókaða vél stefnanda á þessu tímabili, en ekkert hafi orðið af því vegna tjónsins. Allar bókaðar ferðir og samningar allir í heild hafi verið afpantaðir.

Stefnandi hafi orðið af tekjum vegna þessara flugferða, en að frádregnum kostnaði sem til hefði fallið nemi tjón hans 299.250 breskum pundum og krefjist hann þeirrar fjárhæðar úr hendi stefnda.

5. Tjón vegna bókaðra ferða 1. nóvember 2017 til 28. febrúar 2018

Stefnandi vísar til þess að hann hafi á að skipa tveimur flugvélum. Samið hafi verið um að sú flugvél sem ekki lenti í tjóni, vél með auðkennið 9H-VOX, yrði notuð í flugferðum á tímabilinu frá 1. nóvember 2017 til 28. febrúar 2018.

Þetta hafi verið mjög sérstakar og sérhæfðar ferðir fyrir lifandi fálka og arabíska eigendur þeirra sem stunda á þessu tímabili veiðar með fálkum í Dubai. Flugvélin hafi verið sérstaklega innréttuð í þessu skyni, fyrir haustið 2017 og vorið 2018, með 56 sætum og samkvæmt ýrustu kröfum vegna flutnings fálkanna. Innréttingin hafi verið dýr, enda ríkulega útbúin til samræmis við miklar kröfur efnaðra viðskiptavina, auk annarrar aðstöðu fyrir fálka og starfsmenn sem að veiðunum koma.

Flugvélin hafi átt að koma til Dubai í þjónustu um miðjan október 2017, svo hún yrði sannanlega tilbúin og sýnd kaupendum þjónustunnar. Hún hafi fyrst þurft að fara í gegnum ástands-/viðhaldsskoðun á hreyflum í Portúgal. Þar hafi hún verið þegar starfsmaður stefnda ók á 9H-MAC á Keflavíkurlflugvelli.

Tjónið og rekstrarstöðvun á 9H-MAC hafi valdið því að tekjustreymi stefnanda raskaðist verulega og mjög óvænt. Þetta hafi valdið bráðri lausafjárþurrð og

stefnandi hafi ekki getað greitt fyrir hreyflaskoðun vélarinnar 9H-VOX og komið henni í rekstur. Stefnandi hafi því orðið af þeim flugferðum sem fyrirhugaðar voru, sem og frekari samningum vegna þessa sem ella hefðu komið til.

Stefnandi árétti að bótaábyrgð stefnda hafi strax verið augljós. Þrátt fyrir ítrekaðar áskoranir um greiðslu tjónsbóta, meðal annars frá lögmanni stefnanda, hafi stefndi kosið að greiða ekkert inn á skaðabótakröfuna. Öll tilfallandi fjármögnun sem leiddi af tjóninu hafi því verið á herðum stefnanda. Ljóst sé að hefði stefndi ekki þverneitað innborgun hefði stefnandi að fenginni greiðslu getað komið í veg fyrir þetta fjártjón. Stefnandi árétti að í rekstri flugvéla séu allar tafir, svo ekki sé talað um algera rekstrarstöðvun véla, mjög fljótar að hafa miklar fjárhagslegar afleiðingar og alvarlegar afleiðingar varðandi traust og frekari samninga um ferðir.

Varlega áætlað nemi tjón stefnanda vegna þessa 1.200.000 breskum pundum og krefjist stefnandi þeirrar fjárhæðar úr hendi stefnda.

6. Skert verðgildi / afskriftir flugvélarinnar

Stefnandi vísi til þess að vegna tjónsins hafi útleiguvirði tjónaðrar flugvélar stefnanda á einu augabragði lækkað svo um muni. Sérfróður og þrautreyndur aðili á þessu sviði, IBA Group Ltd. (IBA), hafi unnið ítarlega matsgerð þar sem mat sé lagt á þetta tjón, þ.e. hversu mikið virði flugvélarinnar hafi lækkað og af hvaða sökum.

Þar komi fram að rýrnun beri að nálgast frá hálfvirðisviðmiði, sem sé 5.000.000 bandaríkjadala. Verðmæti vélarinnar hafi rýrnað um 20% frá slíku virði, sem séu 1.000.000 bandaríkjadala. Fjárhæðin sé fundin með aðferðum sem hafi verið beitt lengi og séu viðurkenndar fyrir kostnaðarmat á flugvélum.

Meðal þess sem liggja til grundvallar matinu sé kostnaður sem falli til vegna úttekta og leyfa þegar vélin verði gerð út frá öðru svæði en því sem lúti flugmálastjórn Möltu, auðkennt (9H). Við skráningu á nýju flugstjórnarsvæði þurfi að endurmeta vélina sem tjónavél og fara yfir og samþykkja allar viðgerðir á ný þar sem hún sé merkt sem tjónagripur (sé vélin seld út fyrir EASA, t.d. til Bandaríkjanna sem er FAA-ríki, munu gjöld vegna þessa endurmats / skoðunar margfaldast), niðurbjörgun endursöluverðs vegna þess að viðgerðin var umfangsmikil og sé lýti á flugvélinni og sú staðreynd að hún muni eyða meira eldsneyti en áður, allt eins og skýrsla IBA staðfesti.

Auk þess muni ferill vélarinnar bera tjónið með sér og nokkrar hömlur leiða af tjóninu þegar litið sé til notkunarmöguleika.

Eins og áður greini sé það niðurstaða skýrslunnar að tjónið hafi lækkað verðmæti flugvélarinnar um 1.000.000 bandaríkjadala og beri stefndi ábyrgð á því tjóni. Þótt eigandi flugvélarinnar sé Opel Investments Ltd., sé stefnandi, sem hafi vélina á langtímaleigu, sá aðili sem tjónið hafi mest áhrif á, sökum þess að flugvélina sé lakari söluvara eftir viðgerð, endist skemur og sé orðin skráður gallagripur. Af þeim sökum

hafi Opel Investments Ltd. framselt stefnanda kröfu sína á hendur stefnda. Stefnandi krefjist því framangreindrar fjárhæðar úr hendi stefnda.

7. Tjón vegna „status quo-tímabils“ 18. september til 25. október 2017

Stefnandi grundvalli þennan kröfulið á því að flugvél hans, 9H-MAC, hafi verið ónothæf í samtals 53 daga vegna þess tjóns sem á henni hafi orðið. Stefnandi hafi gert grein fyrir beinu og afleiddu tjóni sem af þessu hafi hlotist strax og á því tímabili.

Eftir standi hins vegar tjón stefnanda sem verði rakið beint til þess að óstarfhæfni vélarinnar hafi valdið því að ekki hafi verið hægt að selja þjónustu hennar með samningum á þessum tíma og í óljósan tíma síðar, þar eð ekki hafi verið vitað hvenær hún yrði til taks. Ómögulegt sé að markaðssetja bilaða flugvél. Stefnandi hafi einungis haft umráð vélarinnar í nokkra mánuði þegar tjónið varð, en eftirspurn hafi þrátt fyrir það verið stöðug og aukist. Hann hafi fengið fjölmargar fyrirspurnir og beiðnir um að vélin yrði notuð á þessu tímabili, þ.e. frá 18. september til 31. október 2017. Auk þessa hafi miðlarar og viðskiptavinir falað flugvélinu í ferðir án þess að slíkt hafi verið skráð sérstaklega.

Þar eð vélin hafi verið tjónuð og því ónothæf hafi stefnandi ekki getað boðið hana til flugverkefna á framangreindu tímabili og hafi jafnframt þurft að hafna hvers kyns fyrirspurnum og viðskiptum að því er þessa vél varðaði. Þar af leiðandi hafi hann misst af viðskiptum, en geti eðli málsins samkvæmt ekki lagt fram samninga eða bókanir vegna þessa tímabils, þar eð hann hafi orðið að neita öllum samningstilboðum.

Gögn málsins sýni þó bókaðar flugferðir vélarinnar frá því að stefnandi hóf að selja hana í flug og fram að bótaskylda atvikinu. Flugferðir í septembermánuði, þá 12 daga sem flugvélin var til reiðu, sýni að hún var bókuð í flug að meðaltali 4,43 klst. á dag. Samningar stefnanda og önnur gögn, sem sýni fram á tekjur umfram kostnað af sömu flugum, varpi ljósi á að þegar dreginn hafi verið frá kostnaður vegna hvernar floginnar klukkustundar sitji eftir að lágmarki 5.000 bresk pund í hagnað. Það sé jafnframt það lágmark sem sé miðað við í samningum stefnanda eins og rakið verði í 9. bótalið.

Að teknu tilliti til þess nemi tjón stefnanda vegna 12 daga rekstrarstöðvunar í september 265.800 breskum pundum ($12 * 4,43 * 5.000$) og vegna 31 dags í október 686.650 breskum pundum ($31 * 4,43 * 5.000$).

Undir þessum lið krefjist stefnandi því bóta úr hendi stefnda vegna 43 daga eða samtals 952.450 breskra punda. Ljóst sé að stefnandi hafi a.m.k. orðið af þeirri fjárhæð vegna tjónsins þótt allar líkur standi til þess að tekjur umfram kostnað hefðu raunar orðið mun meiri hefði tjónið ekki orðið.

Krafan sé því algert lágmarkstjón stefnanda. Stefnandi leggi fram yfirlit bók-

unarkerfisins Avinode, þar sem flugvélar stefnanda séu bókaðar. Þó komi fyrir að haft sé samband við stefnanda beint og flugvélar teknar á leigu.

8. Tjón vegna rekstrarstöðvunar vegna frekari málningarvinnu á flugvélinni

Vegna þessa bóталиðar vísar stefnandi einkum til 7. bóталиðar. Eftir fyrstu viðgerð hafi flugvélin eingöngu verið máluð til bráðabirgða. Þegar viðgerð hafi verið endanlega lokið hafi vélin verið máluð aftur og alls ónothæf í 10 daga til viðbótar.

Á sama hátt og áður greini hafi stefnandi hlotið tjón af þessari stöðvun sem nemi 221.500 breskum pundum ($10 * 4,43 * 5.000$) sem hann krefjist úr hendi stefnda.

9. Tjón vegna 10% umboðssölubóknunar

Stefnandi vísi til þess að í samningi hans og The Charter Company Ltd. sé umsamin lágmarksbóknun síðarnefnda félagsins fyrir sölu vegna flugferða 10% af lágmarkstekjum stefnanda umfram kostnað, þ.e. 10% af 5.000 breskum pundum.

Charter Company Ltd. hafi gert stefnanda að innheimta tjón sitt og hafa uppi kröfu sína sem að þessu líti. Í samræmi við það sem rakið hafi verið liggja fyrir að rekstrarstöðvun vegna tjóns á flugvélinni hafi varað í samtals 53 daga (43 + 10).

Lágmarkstekjur umfram kostnað nemi 5.000 breskum pundum á floginni klukkustund. Þegar hafi verið bent á að með hliðsjón af sölusögu hefði flugvélinni verið flogið að lágmarki 4,43 klst. á dag að meðaltali hefði ekki komið til tjóns. Af þessum sökum nemi tjón sem falli undir þennan bóталиð 117.395 breskum pundum ($53 * 4,43 * 5.000 * 0,1$) og krefjist stefnandi þess að stefndi greiði honum þá fjárhæð.

10. Tjón vegna vetrarvertíðar 17. nóvember 2017 til 18. mars 2018

Stefnandi vísi til þess að viðgerð á flugvélinni 9H-MAC hafi lokið um mánadagmót október og nóvember 2017 og vélin hafi því verið tilbúin til notkunar 1. nóvember 2017. Stefnandi hafi því um langt skeið hvorki getað boðið vélinu til einstakra verkefna né gert samninga um flug vegna óvissu um það hvenær flugvélin yrði til reiðu.

Þegar hann hafi loks haft flugvélinu aftur til umráða, eftir langa stöðvun, hafi orðspor félagsins beðið hnekki og aðilar því reynst afar tregir til þess að ganga til samninga. Ástæðan sé ekki síst sú að viðskipti á þessum markaði byggist á stöðugleika og trausti og því að flugvél sé til reiðu á réttum stað og tíma og flug gangi snurðulaust fyrir sig. Auk þess séu allar pantanir staðgreiddar fyrirfram og séu viðskiptavinir stefnanda í minnsta vafa með að hann geti staðið við samninga eða telji hann standa fjárhagslega höllum fæti verði ekkert af bókunum og greiðslum í kjölfarið.

Þetta hafi leitt til þess að jafnvel eftir að flugvélin var loks tekin til notkunar að

nýju hafi verkefni fyrstu mánuðina, á vetrarvertíð á tímabilinu 17. nóvember 2017 til 18. mars 2018, látið á sér standa. Skjöl yfir notkun flugvélarinnar fyrir og eftir tjónið beri þessu augljós merki.

Stefnandi krefjist bóta vegna þess hagnaðarmissis sem leitt hafi af framangreindu. Hann stilli kröfum sínum vegna þessa mjög í hóf og krefjist einungis bóta til samræmis við það að flugvélinni hefði verið flogið 50 klst. á mánuði þessa fimm mánuði, sem verði að teljast algert lágmarksviðmið með hliðsjón af þeirri stöðu sem stefnandi hafði skapað sér áður en tjónið varð, sbr. það sem þegar er rakið.

Í þessu sambandi vísist þó einkum til þess sem komi fram í framangreindum samningi milli stefnanda og The Charter Company Ltd. um að lágmarkssöluviðmið sé 50 klst. flug á mánuði. Sem fyrr segi séu tekjur stefnanda umfram kostnað vegna hvers flogins klukkutíma a.m.k. 5.000 bresk pund. Undir þessum bóталиð krefjist stefnandi því greiðslu á 1.250.000 breskum pundum úr hendi stefnda ($50 * 5 * 5.000$).

11. Tjón vegna lengds biðtíma á flugvél 9H-VOX – stöðugjald

Stefnandi vísar til þess að honum hafi, vegna lausafjárþurrðar sem hafi leitt af tjóninu, verið ómögulegt að fara með hina flugvél sína í þá þjónustu sem nauðsynleg var svo nota mætti hana til þeirra verkefna sem henni voru ætluð, sbr. 5. bóталиð. Af þeim sökum hafi fallið á stefnanda aukin stöðugjöld að fjárhæð 30.720,78 evrur.

Stefnandi bendi á að hefði stefndi fallist á að greiða inn á tjónið sanngjarna fjárhæð á fyrri stigum, í samræmi við kröfur stefnanda, hefði ekki komið til þessa. Stefnandi hafi varað við þessu þegar á frumstigum en vegna sinnuleysis stefnda hafi framangreindur viðbótarkostnaður fallið til og tjónið orðið enn meira en efni hafi staðið til. Stefnandi krefjist þess því að stefndi greiði honum framangreinda fjárhæð, enda muni hann að öðrum kosti ekki fá tjón sitt bætt.

12. Brotthvarf starfsfólks og kostnaður því tengdur

Stefnandi byggir á því að hin langa rekstrarstöðvun 9H-MAC hafi valdið því að áhöfnin aflaði sér ekki tekna. Því hafi talsverður hluti hennar ekki séð sér annað fært en að róa á önnur mið. Það hafi tekið tíma fyrir stefnanda að fá samninga um nýja áhöfn, þ.e. tvo flugmenn og aðra fimm í áhöfn.

Stefnandi hafi af þessum sökum setið uppi með kostnað af tvennum toga. Annars vegar greidd laun í uppsagnarfresti og hins vegar kostnað við að þjálfa nýtt starfsfólk til starfa. Samkvæmt samningi stefnanda við Maleth falli sá kostnaður á stefnanda. Kostnaðurinn nemi samtals 83.809,67 breskum pundum og krefjist stefnandi þess að stefndi greiði þá fjárhæð, enda sé kostnaðurinn bein afleiðing af því að flugvél stefnanda var ónothæf um langt skeið.

13. Álitshnekkir / missir framtíðarhagnaðar

Stefnandi bendi á að markaður sem sinni leigu á flugvélum sé frekar lítill, þvert á það sem ætla mætti. Á þeim markaði séu fáir virkir sem hafi sambærilegar flugvélar og eins útbúnað og stefnandi. Því hafi fljótt frést að stefnandi væri algerlega stopp, þ.e. hefði ekki flugvélar til reiðu.

Þessi markaður sé einnig sérstakur að því leyti að um leið og samningur/-pöntun sé gerð þurfi að borga allt fyrirfram og þurfi viðskiptavinurinn því að geta treyst 100% á að leiguaðilinn hafi flugvélar til reiðu, eins og áður segi.

Um leið og frést hafi að óvíst væri hvenær vélar stefnanda kæmust í rekstur hafi viðskiptavinir hætt við pantanir, enda ekki fýsilegt að greiða tugi milljóna inn á verk þegar óvíst væri hvort stefnandi næði að losa vélarnar úr viðgerðum.

Viðskiptavinir stefnanda taki eðlilega ekki þá áhættu fyrr en hann hafi náð að byggja upp traust aftur. Það hafi kostað mikla vinnu og markaðsátak að afla nýrra viðskiptavina þegar vélin hafi loks verið reiðubúin. Það tjón megi rekja beint til háttsemi starfsmanns stefnda.

Upphæðin sem stefnandi krefjist sé í raun afar lág og langt frá rauntjóni, eða 1.200.000 bresk pund. Stefndi þekki þetta vel, enda sé hann umsvifamikill í flugrekstri og kunnugur því hvað kostar að byggja upp markað og viðskiptavild á ný.

14. Útlagður kostnaður af því að staðreyna tjón stefnanda, CTA

Í þessum lið krefjist stefnandi greiðslu útlagðs kostnaðar við að staðreyna tjón sitt. Hann telji þann kostnað beint tjón, vegna afstöðu stefnda, og því hafi þessi kostnaður fallið til án þess að stefnandi hafi ákveðið einhliða að stofna til hans. Stefnandi eigi rétt á að fá endurgreiddan útlagðan kostnað sem stefndi hafi ýmist kallað eftir eða hafi hlotist af hinu bótaskylda atviki.

15. Afleiddur kostnaður vegna lántöku

Eins og áður sé rakið hafi stefndi endurtekið hafnað því að greiða inn á tjónið. Með því hafi stefndi valdið stefnanda alvarlegum lausafjárskorti. Hann hafi því þurft að taka brúarlán sem nam 500.000 breskum pundum. Stefnandi krefjist þess að stefndi greiði vexti og annan kostnað sem hafi hlotist af þeirri lántöku.

Það sé augljóst að þegar flugvélar stefnanda séu ekki í rekstri, og ástæðan sé sök starfsmanns stefnda, skipti öllu máli að fá lausafé til þess að greiða skuldir á meðan ekki komi rekstrartekjur. Að mati stefnanda eigi afleiddur kostnaður af lántökunni að falla á stefnda, enda sé það meginregla skaðabótaréttar að tjónþoli eigi ekki að bera kostnað af nauðsynlegum aðgerðum til þess að takmarka tjónið og sé þar að auki skylt að grípa til slíkra aðgerða, tjónvaldi í hag. Kostnaðurinn sem af því hljótist sé hins vegar á ábyrgð tjónvalds, enda með þessu unnið að því að vernda hagsmuni hans.

Vissulega séu auðfengin þau rök tjónvalds að krefjast sönnunar á óhrekjanlegum beintengingum á nauðsyn lánsins við bótaskylda atvikið. Eðli málsins samkvæmt sé slík sönnun ófær, þ.e. sönnun á því hver atburðarásin hefði verið án inngríps vegna sagnæmrrar háttsemi stefnda.

Hins vegar liggi fyrir að tekjur af vélinni hafi ekki verið neinar en kostnaður mikill og lánsútsóknin hafi einungis komið til eftir að tjónið og kyrrsetning vélarinnar hafi raungerst. Stefnandi telji eðlilegt og hófstíllt að greiddur verði sá kostnaður sem fallið hafi til við að koma vélinni af stað aftur og stefndi synjaði um. Þetta séu lántökukostnaður og vextir af láninu, 36.250 bresk pund.

16. Aukin rekstrarleiga á flugvélinni 9H-VOX

Stefnandi hafi haft beinan kostnað af því að hafa þessa flugvél á leigu án þess að geta notað hana þar eð ekki hafi verið hægt að leysa hana út úr viðgerð eins og lýst sé í 11. bóталиð. Kostnaður af leigunni nemi samanlagt 360.000 bandaríkjadöllum.

17. Um varakröfu í íslenskum krónum

Varakrafa stefnanda skýrist eðlilega af ofangreindu utan þess að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnanda með sömu rökum en þó samtölu aðalkröfu í íslenskum krónum, 1.–3. liður, í íslenskum krónum, samkvæmt miðgengi Seðlabanka Íslands, 12. september 2017, alls 955.806.981 krónu, með almennum vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá 12. september 2017 til 17. desember 2017, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga, frá þeim degi til greiðsludags. Krafa sé sett fram með vísan til þess að tjónið varð á íslenskri grundu. Þótt það eitt og sér ætti ekki að skipta máli sé rétt, með vísan til þess að tjónvaldur sé íslenskt félag, að gera til vara kröfu um greiðslu bóta í íslenskum krónum.

18. Vaxta- og dráttarvaxtakrafa

Stefnandi krefjist skaðabótavaxta samkvæmt 1. mgr. 8. gr. vaxtalaga frá tjónsdegi til og með 17. desember 2017, en dráttarvaxta frá þeim tíma. Sú krafa miðist við annars vegar tjónsdag og hins vegar við þann dag þegar samantekt 2 varðandi tjón stefnanda var send stefnda ásamt fylgigögnum. Frá þeim tíma lá krafa stefnanda fyrir að mestu leyti, a.m.k. nægjanlega til þess að stefndi gat brugðist við sem hann gerði ekki. Varakrafa um dráttarvexti frá síðara tímamarki sé einungis gerð fallist dómurinn ekki á sjónarmið stefnanda í aðalkröfu og sé útilokað að dæma dráttarvexti frá síðara tímamarki en mánuði frá þingfestingu.

Stefnandi vísi til þeirra reglna skaðabótaréttar að þeim sem valdi öðrum tjóni með sagnæmri og ólögumætri háttsemi beri að greiða slíkt tjón. Það sé inntak sakarregl-

unnar, sbr. einnig regluna um vinnuveitendaábyrgð sem leggi bótaskyldu á vinnuveitanda af sömu sökum vegna háttsemi starfsmanns hans. Krafa um vexti á skaðabætur styðjist við 8. gr. vaxtalaga nr. 38/2001 og krafa um dráttarvexti byggi á ákvæðum vaxtalaga nr. 38/2001, sbr. III. kafla laganna, einkum 1. mgr. 6. gr. Krafa um málskostnað styðjist við XXI. kafla laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi hafnar öllum kröfum og málsástæðum stefnanda og krefst aðallega sýknu af öllum kröfum hans. Hann áréttar að umfjöllun um sýknukröfu eigi jafnt við um aðalkröfu stefnanda um greiðslu bóta í erlendri mynt sem og varakröfu um greiðslu bóta í íslenskum krónum.

Þótt athugasemdir stefnda við einstaka liði stefnukröfunnar eigi fyrst og fremst við um aðal- og varakröfu stefnanda vísi stefndi einnig til þeirra við þrautavarakröfu og þrautþrautavarakröfu stefnanda, eftir því sem við geti átt.

1. Bókaðar ferðir 11.–13. september 2017 með 9H-MAC féllu niður

Þessi kröfuliður varði tjón sem stefnandi telji sig hafa orðið fyrir vegna ferða sem höfðu verið bókaðar og áttu að hefjast 12. september 2017, sama dag og atvikið varð. Þetta tjón samsvari kostnaði af því að útvega, í stað þeirrar sem skemmdist, aðra vél til að fara þessar ferðir.

Stefndi hafni þessum kröfulið sem ósönnuðum og órökstuddum sem og vanreifðuðum þannig að kunni að leiða til frávísunar án kröfu.

Stefnandi segi það eitt að hann hafi þurft að leigja aðra vél í stað þeirrar sem skemmdist og að umkrafðar fjárhæðir séu kostnaður umfram það sem hefði annars orðið. Af þessu megi ætla að vísað sé til leigu á vél sem þurfti að útvega í stað þeirrar sem skemmdist. Það sé hins vegar ekki hægt að sjá af þeim gögnum sem stefnandi vísi til að stefnandi hafi orðið fyrir þeim viðbótarkostnaði sem nemi umkröfðum fjárhæðum vegna þessa, eða einhverjum aukakostnaði yfirhöfuð enda beri gögnin ekki með sér greiðslur stefnanda sem þessu nemi. Auk þess sé ekki ljóst til nákvæmlega hvaða ferða stefnandi vísi.

Stefnandi vísi til leigusamnings milli TCC og Avcon Jet AG frá 16. ágúst 2017, vegna tveggja ferða, annars vegar frá KEF til TIA og hins vegar frá TIA til KEF, báðar 23. ágúst 2017, og er samningsverð 135.755 bresk pund.

Á reikningi TCC til Avcon Jet AG vegna ferðanna, með gjalddaga 18. ágúst 2017, sé ritað „Paid 12-9-17“. Í tölvupósti 18. ágúst 2017 frá TCC til stefnanda sé fluginu frestað til 12. september og með honum pantaðar veitingar. Á reikningi TCC til Avcon Jet AC vegna veitinga í flugi 12. september 2017, milli KEF og TIA með

stoppi í Skopje, með gjalddaga 8. september, nemi fjárhæðin 20.125 breskum pundum.

Þessi gögn styðji ekki bótakröfu stefnanda vegna kostnaðar við að leigja aðra vél í stað þeirrar sem varð fyrir skemmdum til að nota í ferðina 12. september 2017, annars vegar 97.625 bresk pund og hins vegar 46.250 evrur. Ekkert af þessum gögnum varði leigu á annarri vél, engin fjárhæðanna stemmi við það sem krafist sé, auk þess sem allar fjárhæðir séu í breskum pundum, öfugt við stefnukröfuna.

Stefndi bendi jafnframt á að krafa stefnanda samkvæmt þessum kröfulið sé eingöngu vegna leigu á vél til að fara í ferðina 12. september 2017. Gögn sem stefnandi vísi til varði ferðir 13. september 2017 og séu því þessum kröfulið óviðkomandi, enda sé engum ferðum þann dag, sem hluta kröfunnar, lýst í stefnu né lagðir fram samningar um þær.

Auk þess verði ekki annað séð en að sá hluti gagnanna, sem ætla megi að stefnandi leggi fram til að sýna meint tjón, séu útreikningar stefnanda sjálfs á því hvert hann telji tjónið vera. Stefndi hafni því alfarið að byggt verði á einhliða útreikningum og tilbúnum forsendum stefnanda enda engin frekari grein gerð fyrir þeim í stefnu eða það skýrt hvað liggja þar að baki né vísað til gagna um þann útreikning. Til að mynda liggja ekkert fyrir um það hvað það einingaverð sem stefnandi noti til útreikninga eigi að sýna eða hvernig það er fundið, hvorki í stefnu sé framlögðum gögnum. Þessi kröfuliður sé því einnig ósannaður að því leyti.

Stefndi bendi á að stefnandi hafi fengið, eftir því sem best verði séð, umsamið verð fyrir ferðirnar. Því sé vandséð hvaða tjóni stefnandi hafi orðið fyrir. Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé því með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af honum.

2. Bókaðar ferðir 13. og 15. september 2017 með 9H-MAC féllu niður

Stefnandi segi þennan kröfulið vera vegna tjóns sem hann hafi orðið fyrir vegna ferða sem var búið að bóka þessa daga, 13. og 15. september 2017. Þetta sé kostnaður af því að útvega aðra vél til að fara þessar ferðir, umfram það sem annars hefði orðið.

Stefndi hafni þessum kröfulið sem ósönnuðum og órökstuddum sem og vanreifudum þannig að leiða kunn til frávísunar án kröfu.

Stefndi geri ekki athugasemd við að vélin hafi verið bókuð í umræddar ferðir og að útvega hafi þurft aðra vél til að fara í þær. Hins vegar telji stefndi að hafna beri þessum kröfulið, þar eð með öllu sé ósannað að stefnandi hafi orðið fyrir tjóni sem nemi umkröfðum fjárhæðum.

Í samningi TCC og AS Aircontact frá 31. ágúst 2017 vegna annars vegar ferðar 13. september 2017 TRD-BIO og hins vegar ferðar 15. september 2017 BIO-

TRD nemi samningsverðið 89.689 breskum pundum. Sama fjárhæð sé tilgreind á reikningi TCC til AS Aircontact vegna ferðanna, dags. 8. september 2017. Á reikning stefnanda til TCC vegna ferðanna, dags. 12. september 2017, sem nemi 87.363,33 breskum pundum sé ritað „Paid 14/9 17“.

Það sama eigi við hér og um 1. kröfulið. Þessi gögn styðji ekki bótakröfu stefnanda samkvæmt þessum lið fjárkröfunnar, annars vegar 57.917 bresk pund og hins vegar 46.760,70 evrur. Ekkert af þessum gögnum varði leigu á annarri vél, engin fjárhæðanna stemmi við það sem stefnandi krefjist, ekkert í gögnum styðji að hann hafi greitt umkrafðar fjárhæðir, auk þess sem þær séu allar í breskum pundum.

Stefndi mótmæli því að tafla sem stefnandi leggi fram sanni meint tjón. Hún virðist vera einhliða útreikningar stefnanda sjálfs sem byggist á tilbúnum forsendum hans enda séu hvorki skýringar á efni skjalsins í stefnu né öðrum gögnum.

Stefndi mótmæli því einnig að kostnaðaráætlun (e. ACMI Cost reconciliation) frá Maleth sanni eitthvað um meint tjón, í formi aukins kostnaðar við leigu á vél. Hvorki sé í stefnu né öðrum gögnum útskýrt að hvaða leyti það skjal sýni fram á ætlað tjón stefnanda.

Stefndi bendi á að stefnandi hafi fengið, eftir því sem best verði séð, umsamið verð fyrir ferðirnar greitt 14. september 2017. Því verði ekki séð hvaða tjóni hann hafi orðið fyrir. Ekkert verði séð hvað önnur gögn, sem stefnandi vísi til, eigi að sýna í þessu samhengi, enda sé það ekki skýrt í stefnu að hvaða leyti þessi gögn styðji kröfu stefnanda samkvæmt þessum kröfulið.

Meint tjón stefnanda að þessu leyti sé því með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

3. Bókaðar ferðir 16.–17. september 2017 með 9H-MAC féllu niður

Stefnandi segi þennan kröfulið 57.500 bresk pund samsvara mismun á hagnaði hans og kostnaði sem hafi fallið til vegna ferða sem höfðu verið bókaðar þessa daga en hafi orðið að aflýsa þar sem ekki hafi tekist að útvega aðra vél.

Stefndi hafni þessum kröfulið sem ósönnuðum og órökstuddum sem og vanreifðuðum þannig að kunni að leiða til frávísunar án kröfu. Samkvæmt yfirlýsingu framkvæmdastjóra Sundair hafði það félag bókað vél 17. september 2017 fyrir flug Stuttgart – Las Palmas – Stuttgart og var umsamið verð 95.845 bresk pund. Samskipti í tölvuskeytum beri með sér að ekki hafi tekist að útvega aðra vél nógu snemma til að fara þessar ferðir.

Engu að síður telji stefndi ekki annað hægt en að hafna þessum kröfulið sem ósönnuðum og órökstuddum. Þessi gögn segi ekkert um meint tjón stefnanda að þessu leyti. Það eina sem lesa megji úr þeim sé samningsgreiðslan sem stefnandi hafi átt að fá fyrir ferðirnar. Gögnin segi hins vegar ekkert um hvaða hagnað stefnandi hefði haft

af ferðunum enda komi ekkert þar fram um kostnað stefnanda af þeim.

Stefndi mótmæli því að hægt sé að leggja töflu með einhliða útreikningi stefnanda sjálfs til grundvallar um þann hagnað sem hann hafi orðið af enda sé sá útreikningur byggður á forsendum stefnanda sem séu hvorki skýrðar í stefnu né öðrum skjölum. Hvergi sé neitt sem skýri þá fjárhæð sem krafist er.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé því með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

4. Bókaðar ferðir 26. október til 23. nóvember 2017

Stefnandi skýri þennan kröfulið þannig að samið hefði verið um að vélin 9H-MAC yrði bókuð í margar flugferðir á þessu tímabili. Þar eð vélin hefði verið ónothæf við upphafsdag og ekki fundist önnur í hennar stað hefði samningum verið rift. Þá hefði jafnframt staðið til að flugrekandinn Maleth myndi semja um fleiri ferðir í tengslum við þann samning með þessari vél en ekkert orðið af því vegna tjónsins. Að sögn stefnanda sé þessi kröfuliður 299.250 breskra punda mismunur á tekjum vegna þessara flugferða, að frádregnum kostnaði sem hefði fallið til vegna þeirra.

Stefndi hafni því alfarið að stefnandi hafi orðið fyrir tjóni sem þessu nemi enda kröfuliðurinn með öllu ósannaður, órökstuddur og í raun vanreifaður þannig að leiða kunni til frávísunar án kröfu.

Í samningi milli Maleth og stefnanda, dags. 8. september 2017, vegna ferða á tímabilinu 1.–19. nóvember 2017 sé samningsverð 515.000 evrur. Stefnandi leggi ekki fram frekari gögn um bókaðar flugferðir stefnanda á tímabilinu 26. október til 23. nóvember 2017. Það sé því rangt sem þessi kröfuliður grundvallist á, að bókuðum flugferðum á því tímabili hafi verið rift og stefnandi af þeim sökum orðið fyrir umkröfðu tjóni. Ætlað tjón vegna þess sé því með öllu ósannað. Af þeim sökum beri að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

Þá séu engin gögn um að samningnum um flugferðirnar 1.–19. nóvember 2017 hafi verið rift og stefnandi ekki fengið greitt umsamið verð og það því ósannað. Það leiði sömuleiðis eitt og sér til þess að sýkna beri stefnda af þessum lið kröfunnar.

Stefndi telji jafnframt rangt og ósannað að vélin hafi ekki verið tilbúin til notkunar á þeim tíma sem fara átti umsamdar ferðir, 1.–19. nóvember 2017. Samkvæmt framlögðum gögnum hafi þar til bær vottunaraðili áritað viðeigandi form um fullnægjandi lok viðgerða 16. október 2017 og að vélin hafi verið tilbúin til notkunar 19. október 2017.

Það sé því ekki við stefnda að sakast hafi ferðir verið afpantaðar vegna þess að vélin hafi ekki verið til reiðu, heldur geti stefnandi eingöngu sjálfum sér um kennt. Ætlað tjón stefnanda vegna þess sé þannig á engan hátt á ábyrgð stefnda. Af þeim sökum beri að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

Að auki sé umfang ætlaðs tjóns að þessu leyti með öllu ósannað. Stefnandi geri hvorki grein fyrir því hvernig umkrafin fjárhæð sé fundin né megi sjá það af þeim gögnum sem stefnandi vísi til vegna þessa kröfuliðar.

Stefndi mótmæli því að hægt sé að leggja einhliða útreikning stefnanda til grundvallar um meint tjón hans samkvæmt þessum kröfulið. Það sama eigi og við um 1.–3. kröfulið, að forsendur að baki útreikningnum hafi ekki verið útskýrðar og séu ekki studdar gögnum. Þessi kröfuliður sé settur fram í breskum pundum en samkvæmt samningnum hafi stefnandi átt að fá greitt í evrum.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé þannig með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

5. Bókaðar ferðir 1. nóvember 2017 til 28. febrúar 2018

Stefnandi skýri þennan kröfulið þannig að vegna hins umstefnda atviks hafi önnur vél sem stefnandi hafi haft á leigu, með skráningarstafina 9H-VOX, ekki getað farið í fyrirhugaðar ferðir á tímabilinu frá 1. nóvember 2017 til 28. febrúar 2018.

Stefnandi segi ástæðu þess þá að sú vél hafi átt að vera tilbúin í þessar ferðir um miðjan október 2017. Áður hafi hún þurft að fara í gegnum ástands-/viðhalds-skoðun á hreyflum í Portúgal og þar hafi vélin verið þegar umstefnt atvik hafi gerst. Vegna atviksins hafi stefnandi ekki getað greitt fyrir þá skoðun og því ekki komið 9H-VOX í rekstur. Ekkert hafi því orðið af fyrirhuguðum flugferðum eða frekari samningum sem hefðu annars komið til. Stefnandi áætli tjón sitt vegna þessa 1.200.000 bandaríkjadali.

Stefndi hafni því alfarið að stefnandi hafi orðið fyrir tjóni sem þessu nemi enda sé kröfuliðurinn með öllu ósannaður, órökstuddur og í raun vanreifaður þannig að leiða kunni til frávísunar án kröfu.

Stefndi hafni því einnig alfarið sem röngu og ósönnuðu að sú staða að stefnandi hafi ekki getað, að eigin sögn, greitt fyrir þjónustuskoðun 9H-VOX sé svo tengd atvikinu 12. september 2017 að það geti talist sennileg afleiðing af því. Allt sem varði ætlað tjón stefnanda vegna flugvélar með skráningarstafina 9H-VOX sé óháð atvikinu vegna 9H-MAC og sé stefnda því algerlega óviðkomandi.

Stefndi telji skilyrði bótaréttar um orsakatengsl og sennilega afleiðingu á milli atviksins með 9H-MAC annars vegar og vélarinnar 9H-VOX hins vegar augljóslega ekki uppfyllt. Framlögð gögn sýni alls ekki fram á slík tengsl við atvikið eða að meint lausafjárþurrð stefnanda tengist því. Hafi stefnandi orðið fyrir einhverju tjóni að þessu leyti sé ljóst að meintar afleiðingar séu langt frá því að vera fyrirsjáanlegar afleiðingar af því að önnur vél stefnanda skemmdist, auk þess sem þær séu verulega fjarlæggar og óvenjulegar fyrir slíkt atvik. Því beri að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

Stefndi hafni því sem röngu og ósönnuðu sem stefnandi láti liggja að, að

meintur lausafjárskortur stefnanda sé stefnda að kenna þar eð ekki hafi verið greitt inn á meint tjón þrátt fyrir ítrekaðar áskoranir þar um. Stefndi hafi aldrei hafnað bótarétti heldur hafi verulega skort á að stefnandi hafi á fullnægjandi hátt gert grein fyrir kröfum sínum. Eins og framlögð gögn sýni hafi lögmannsstofa stefnda ítrekað óskað eftir því að stefnandi gerði nánari grein fyrir kröfum sínum og skýrði það sem hafi legið að baki þeim án þess að hann yrði við því þannig að fullnægjandi væri. Af þeim sökum hafi ekki verið neinar forsendur til að greiða inn á mögulegar skaðabætur. Stefndi árétti að það hvíli á stefnanda að sýna fram á og sanna bótarétt sinn og umfang tjónsins. Stefndi hafi verið í fullum rétti að fara fram á gögn og upplýsingar til skýringa að baki kröfum og halda að sér höndum á meðan það hafi ekki borist.

Stefndi bendi einnig á að lausafjárþurrð, sé hún sönnuð, sé ekki tjón heldur tengist hún því hvernig stefnandi hagi rekstri sínum og verði ábyrgð á því ekki lögð á stefnda. Þá telji stefndi ekki geta staðist að umstefnt atvik hafi eitt og sér leitt til slíks lausafjárskorts hjá stefnanda sem hann haldi fram heldur megi ætla að það eigi sér mun lengri og annan aðdraganda.

Hafi stefnandi átt að greiða fyrir umrædda þjónustu og ástandsskoðun á vélinni 9H-VOX, sem sé þó engan veginn sannað að hann hafi átt að gera, hafi stefnandi hlotið að gera ráð fyrir því, óháð öðrum verkefnum sem hann var með, einkum og sér í lagi vegna mikilvægis ferðanna, miðað við hans eigin frásögn. Það sé ekki á ábyrgð stefnda hvernig stefnandi hafi kosið að haga rekstri sínum heldur sé alfarið við stefnanda sjálfan að sakast hafi hann ekki gætt þess að hafa laust fé til að mæta því sem ætla megi að sé eitt af því mikilvægasta sem fylgir flugrekstri, að hafa í lagi vélarnar sem eigi að nota.

Stefndi byggi einnig á því að hafna beri þessum kröfuflið þar eð það sé engan veginn skýrt af málsgögnum að stefnandi hafi átt að hafa fengið vélina 9H-VOX afhenta fyrir þessar ferðir, hvenær hún hafi farið í þetta eftirlit/ástandsskoðun eða hvenær því hafi átt að vera lokið. Engin gögn séu um þessi atriði í því dóm skjali sem stefnandi vísi til.

Samkvæmt leigusamningi við Opel, eiganda vélarinnar 9H-VOX, hafi stefnandi tekið vélina á leigu 1. október 2017. Ekki komi þar fram hvenær vélin yrði afhent stefnanda, ekkert sé skráð í þar til gerðan viðauka 2 með samningnum. Í grein 1.1 segi að samningurinn gildi í fimm ár frá þeim tíma sem vélin er skráð á Möltu og mælir grein 3.1.9 svo fyrir að stefnandi sem leigutaki sjái um þá skráningu. Skráningarskírteini vélarinnar liggi ekki fyrir og því ekki upplýst hvenær hún hafi verið afhent stefnanda.

Framangreint sýni jafnframt að ósannað sé með öllu að stefnandi hafi verið sá sem kom vélinni í umrædda þjónustuskoðun og skyldi greiða fyrir hana. Engin gögn liggi fyrir um það. Í því sambandi skuli bent á að reikningur sem stefnandi segi vera

fyrir lengdan biðtíma fyrir þessa vél, 9H-VOX, sé ekki vegna hennar heldur annarrar vélar með skráningarstafina G-MADA, auk þess sem sá reikningur sé stílaður á eiganda vélarinnar, Opel.

Þá hafi stefnandi ekki lagt fram nein gögn um að hann hafi orðið af tekjum sem nemi umkrafinni fjárhæð þar sem ferðir með 9H-VOX hafi ekki verið farnar. Ekkert slíkt komi fram í gögnum sem stefnandi vísi til og hafni stefndi því alfarið að svo sé. Hann bendi á að þar séu til að mynda ekki gögn um að umræddum ferðum hafi verið rift, enda segi stefnandi sjálfur að meint tjón sé áætlað og staðfesti með því algeran sönnunarskort vegna þessa kröfuliðar.

Af öllu framangreindu telji stefndi sýnt fram á að meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af honum.

6. Skert verðgildi / afskriftir

Pennan kröfulið skýri stefnandi með því að útleiguvirði flugvélarinnar hafi lækkað við tjón sem hlotist hafi af atvikinu á Keflavíkflugvelli. Fjárhæð kröfunnar sé sögð byggð á matsgerð IBA sem stefnandi hafi, eftir því sem best verði séð, aflað einhliða. Niðurstaða skýrslunnar sé að verðmæti vélarinnar hafi við atvikið lækkað um 1.000.000 bandaríkjadala og sé það fjárhæð kröfuliðarins.

Stefndi hafni þessum kröfulið alfarið sem ósönnuðum og órökstuddum og telji hann auk þess með öllu vanreifaðan þannig að leiða kunni til frávísunar án kröfu.

Sýknukrafa stefnda byggist annars vegar á aðildarskortu og hins vegar því að krafan sé ósönnuð.

a) Sýkna vegna aðildarskorts stefnanda að kröfunni

Stefndi byggi í fyrsta lagi á að sýkna beri hann af þessum kröfulið vegna aðildarskorts, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Eðli málsins samkvæmt hljóti tjón sem þetta, sé það eitthvert, að varða eiganda flugvélarinnar en ekki aðra sem hafi hana á leigu og/eða annist flugreksturinn. Stefnandi vísi til þess að hann, sem langtímaleigutaki vélarinnar, sé sá sem tjónið hafi mest áhrif á enda sé hún lakari söluvara eftir viðgerðina. Á þessu byggi hann heimild sína til að gera þessa kröfu. Af þeim sökum hafi eigandi vélarinnar, Opel, framselt stefnanda kröfuna. Stefndi telur að skilja verði þetta sem svo að ekki sé ágreiningur um að Opel sé eigandi kröfunnar. Til þess að stefnandi geti krafist bóta vegna þessa verði krafan að hafa verið framseld stefnanda á fullnægjandi hátt.

Stefndi hafni því að það skjal, sem stefnandi byggi á sem grundvöll réttar síns að þessari kröfu, sé fullnægjandi framsal kröfunnar frá eiganda hennar til stefnanda.

Það skjal sem stefnandi vísi til um framsal sé bréf, dags. 7. nóvember 2017, frá

Opel til Ashley Robinson hjá CTA. Í því staðfesti Opel að félagið eigi flugvélinu og að krafa um lækkun verðgildis hennar geti verið hluti af kröfugerð stefnanda vegna mögulegs tjóns sem leiði af atvikinu á Keflavíkurflugvelli.

Til þess að framsal kröfu sé fullnægjandi verði að vera skýrt að eigandi nánar tilgreindrar kröfu framselji hana öðrum aðila. Stefndi telji verulega skorta á að í umræddu bréfi sé skýrt framsal. Hvergi komi þar fram að krafan sem slík sé framseld frá Opel sem eiganda vélarinnar til stefnanda.

Úr bréfinu megi einungis lesa að með því sé þeim sem annist málið fyrir hönd stefnanda tilkynnt að Opel geri ekki athugasemdir við að þessi tiltekna krafa, sé hún einhver, fylgi með í kröfugerð sem sé sett fram á hendur bótaskyldum aðila. Þar sé ekki einu orði minnst á að Opel hafi framselt stefnanda kröfuna þannig að stefnandi geti krafist hennar í eigin nafni. Þvert á móti verði bréfið ekki skilið á annan veg en þann að Opel feli CTA að gera kröfuna fyrir Opel, samhliða kröfugerð stefnanda.

Af framangreindu telur stefndi að sýkna beri hann af þessum kröfulið vegna aðildarskorts, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991.

b) Krafan ósönnuð, órökstudd og vanreifuð

Fallist dómurinn ekki á sýknu á þessum grundvelli telji stefndi engu að síður að sýkna verði hann því að kröfuliðurinn sé með öllu ósannaður og órökstuddur. Stefndi hafni því að skýrsla IBA veiti fullnægjandi sönnun fyrir því að verðgildi vélarinnar hafi skerst um 1.000.000 bandaríkjadala og mótmæli því að niðurstaða skýrslunnar verði lögð til grundvallar um það.

Vélin 9H-MAC hafi verið framleidd árið 1990 og því verið 27 ára þegar ekið var á hana á Keflavíkurflugvelli. Stefndi telji nokkuð víst að sú ætlaða verðlækkun sem stefnandi haldi fram sé í raun hærri fjárhæð en nemi raunvirði vélarinnar. Hún sé afar gömul með sérhæfðum innréttingum og hafi því mjög takmarkað notagildi. Mjög lítil markaður sé með slíkar vélar, kaupendur finnast ekki að þeim og því hafi hún vart nokkurt markaðsvirði.

Ætlað verðmæti vélar af þessari tegund á árinu 2018 muni hafa verið um 1.830.000 bandaríkjadalar samkvæmt almennu verðviðmiði af heimasíðu IBA (IBA Aircraft Values Book). Það sé hámark mögulegs verðmætis sem segi í raun ekkert um raunverulegt verðmæti þessarar vélar sem taki mið af ýmsum mismunandi þáttum. Í öllu falli sé ljóst að hámarksverðmæti sé langt undir því matsvirði sem er niðurstaða skýrslunnar sem IBA vann fyrir stefnanda.

Það standist því ekki að verðmæti vélarinnar hafi rýrnað sem nemi þeirri fjárhæð sem sé fullyrt og sé sönnunargildi skýrslunnar að því leyti alfarið mótmælt. Stefnandi hafi aflað skýrslunnar einhliða án þess að stefnda gæfist færi á að gæta hagsmuna sinna við gerð hennar. Slíkt nægi ekki til sönnunar sé því mótmælt.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé þannig með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

7. Rekstrarstöðvun 18. september til 25. október 2017

Stefnandi segi þennan kröfulið, 952.450 bresk pund, endurspegla tjón sem hlotist hafi af því að ekki hafi verið hægt að ráðstafa flugvélinni á tilteknu tímabili sem stefnandi segi vera alls 43 daga, þ.e. frá 18. september til 31. október 2017. Á þeim tíma hafi mikið verið spurst fyrir um vélna og falast eftir henni en stefnandi ekki getað boðið hana til verkefna þar eð hún hafi verið biluð. Stefnandi hafi því misst af viðskiptum og geti þar af leiðandi ekki lagt fram samninga um slíkt.

Krafa samkvæmt þessum kröfulið sé miðuð við tilbúnar tölur um fjölda floginna klukkustunda á dag sem og tekjur sem stefnandi telji sig hafa getað fengið fyrir hverja klukkustund á þessu tímabili. Hann gefi engar skýringar á þeim tölum eða útreikningum á þeim skjölum sem hann vísi til um þennan kröfulið.

Stefndi bendi á að í stefnu sé annars vegar miðað við tímabil til 25. október 2017 og hins vegar sé tímabilið sagt til 31. október 2017.

Stefndi hafni því alfarið að stefnandi hafi orðið fyrir tjóni sem nemi þeirri fjárhæð sem stefnandi miði við enda kröfuliðurinn með öllu ósannaður, órökstuddur og í raun vanreifður þannig að leiða kunni til frávísunar án kröfu.

Stefndi bendi í fyrsta lagi á að hafi stefnandi orðið fyrir tjóni að þessu leyti sé ljóst að afleiðingar sem þessar séu svo fjarlæggar og óvenjulegar að skilyrði bótaréttar um orsakatengsl og sennilega afleiðingu séu ekki uppfyllt. Það eitt og sér leiði til að sýkna beri stefnda.

Í annan stað sýni gögn málsins að viðgerð á vélinni hafi verið lokið 16. október 2017 og hún tilbúin til notkunar 19. október 2017. Meint tjón eftir þann dag sé því ekki fyrir hendi, enda eingöngu við stefnanda sjálfan að sakast hafi hann ekki komið vélinni í umferð þá þegar.

Stefndi telji einnig umfang tjónsins að öllu leyti ósannað, bæði hvað varði mögulegar flognar klukkustundir sem og ætlaðan hagnað af hverri klukkustund. Umfang tjóns verði ekki byggt á fullyrðingum og getgátum einum og sér eða gögnum sem stefnandi hafi útbúið einhliða, heldur þurfi að sanna slíkt með raunhæfum gögnum. Flugferðir sem stefnandi hafi bókað í 12 daga í september sanni ekki neitt af þessu eða gefi vísbendingu um hvað hefði getað selst á næsta eina og hálfu mánuði og kunni allt eins að vera að engar ferðir hefðu selst. Á stefnanda hvíli sönnunarbyrðin um sölu þann tíma eins og um annað tjón sem og umfang þess.

Stefndi taki sérstaklega fram að ósannað sé með öllu að hagnaður stefnanda af hverri floginni klukkustund geti numið 5.000 breskum pundum eins og hann byggi á. Hvorki liggi fyrir gögn sem sýni það svo óyggjandi sé né geri stefnandi grein fyrir út-

reikningi sem leiði til þeirrar niðurstöðu.

Stefndi telji þá fjárhæð, sem stefnandi miði við á klukkustund, margfaldan þann hagnað sem vænta megi af leigu jafngamallar vélar af þessari tegund. Sú fjárhæð sé því að engu hafandi fyrir útreikning á ætluðu tjóni stefnanda. Það hvað stefnandi telji sig fá í hagnað sé ekki sönnun um það né sé almenn tilvísun til samninga stefnanda og ótilgreind tilvísun í gögn sönnun um slíkt. Það hvað aðilar semji um í samningum sína á milli segi ekkert til um raunverulegar tekjur eða kostnað sem miða beri skaðabætur við, komi til þeirra. Það hvíli á stefnanda að sanna viðmið og verði það eingöngu gert með upplýsingum um raunverulegar tekjur sem hafi í reynd tapast.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé þannig með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

8. Rekstrarstöðvun vegna frekari málningarvinnu

Stefnandi byggir þennan kröfulið á afleiddu tjóni sem hafi hlotist af því að vélin hafi verið ónothæf í 10 daga vegna endanlegrar málningarvinnu. Stefnandi hafni þessum kröfulið sem ósönnuðum, órökstuddum og telji hann jafnframt vanreifaðan þannig að kunni að leiða til frávísunar án kröfu.

Það sama eigi við um þennan kröfulið og 7. lið. Stefnandi byggir á sömu áætlun, bæði á fjölda klukkustunda sem og hagnað á hverja klukkustund. Því eigi við sömu sjónarmið um sönnunarskort. Þá liggja ekkert fyrir um það hvaða daga vélin hafi verið máluð og kröfuliðurinn því einnig ósannaður og vanreifaður af þeirri ástæðu.

Stefndi telji líklegt að í þessum lið sé stefnandi í raun að tvíkréfja um bætur þar eð í 7. kröfulið sé krafist bóta fyrir tímabil sem stefnandi segi að ekki hafi verið hægt að nota vélinna vegna viðgerða og hljóti sá tími sem hún var máluð að lokinni viðgerð að falla þar undir. Af þeim sökum einum beri að hafna þessum kröfulið.

Þá sé með öllu ósannað að sú málun vélarinnar sem stefnandi byggir þennan lið á, hafi hún farið fram, hafi tengst viðgerðum og vísar stefndi til síðu úr tækniflugbók vélarinnar. Þar sé staðfest að málun á viðgerðu svæði hafi lokið 21. október 2017. Þessu til viðbótar hafni stefndi því alfarið að þótt þurft hafi að mála vélinna á ný á viðgerðu svæði hafi það tekið 10 daga.

Stefndi bendi á að ekki hafi þurft að mála alla vélinna heldur eingöngu viðgerðan hluta og hann sé ekki stór. Málning sem sé notuð á flugvélar þorni almennt á nokkrum klukkustundum og ætti málningarvinna á svo litlum bletti varla að taka nema í mesta lagi 1–2 daga, jafnvel minna. Það sé því fjarstæða að vélin hafi verið ónothæf í 10 daga vegna þessa, enda liggja ekkert fyrir því til sönnunar.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé þannig með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

9. 10% umboðssöluþóknun

Stefnandi byggir á því að fjárhæð þessa liðar, 117.395 bresk pund, sé áætluð umsamin lágmarksþóknun TCC sem stefnandi hafi samið við um að selja flugferðir gegn 10% lágmarksþóknun af lágmarkstekjum stefnanda umfram kostnað.

Að sögn stefnanda hafi það félag falið honum að innheimta tjón sitt og hafa uppi þessa kröfu fyrir sína hönd. Um útreikninginn er vísað til þess að rekstrarstöðvun vélarinnar hafi varað í alls 53 daga, sölusaga sýni lágmarksflugtíma á dag sem 4,43 klst. og að lágmarkstekjur umfram kostnað nemi 5.000 breskum pundum fyrir hverja flogna klukkustund.

Sýknukrafa stefnda byggist annars vegar á aðildarskorti og hins vegar því að krafan sé ósönnuð.

a) Sýkna vegna aðildarskorts

Stefndi byggir í fyrsta lagi á því að sýkna beri hann af þessum kröfulið vegna aðildarskorts, sbr. 2. mgr. 16. gr. einkamálalaga.

Fyrir liggir, og sé væntanlega óumdeilt, að sé til krafa vegna þessa eigi TCC hana sem sé félagið sem átti rétt til þóknunar af sölu flugferða samkvæmt samningi við stefnanda.

Sú fullyrðing stefnanda að honum hafi verið falið að innheimta kröfuna hafi ekkert gildi og sé mótmælt. Engin gögn liggja fyrir um lögformlegt framsal kröfunnar til hans. Stefnandi sé því ekki réttur aðili til að setja þessa kröfu fram og hafi enga heimild að lögum til að fá hana greidda, verði fallist á hana. Vegna aðildarskorts stefnanda beri að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

b) Krafan ósönnuð, órökstudd og vanreifuð

Verði litið svo á að stefnandi sé réttur aðili að kröfunni byggir stefndi á því að sýkna beri hann þar eð krafan sé að öllu leyti ósönnuð og órökstudd og þar að auki vanreifuð.

Í fyrsta lagi sé enginn grundvöllur fyrir þessum kröfulið, einfaldlega vegna þess að engar ferðir hafi verið seldar og þar með hafi ekki verið um að ræða að TCC ætti rétt til að fá umboðssöluþóknun.

Í 10. gr. samnings stefnanda og TCC segi að TCC eigi rétt á að fá þóknun í samræmi við viðauka A. Sá viðauki fylgi og samkvæmt honum eigi TCC rétt á að fá þóknun fyrir þau flug sem hann afli fyrir stefnanda og hann ljúki (e. for each charter flight obtained and concluded on the Principal's behalf). Þar sé nánar útfært hvernig reikna skuli þóknun og skuli miða við 10% af ákveðinni fjárhæð fyrir hvern flugtíma.

Samkvæmt samningnum skuli eingöngu greiða þóknun fyrir seldan flugtíma. Þar sé hvergi gert ráð fyrir þóknun fyrir áætlaða mögulega sölu, óháð því hvort ferðir

hafi verið seldar. Þetta þýði að hafi engar ferðir verið seldar hafi ekki stofnast neinn réttur til að fá þóknun. Því hafi ekki orðið neitt tjón sem geti mögulega gefið rétt til skaðabóta.

Í öðru lagi telji stefndi að skilyrði um orsakatengsl og sennilega afleiðingu séu engan veginn uppfyllt. Stefndi bendi sérstaklega á að meint tjón að þessu leyti sé langt frá því að geta talist sennileg afleiðing af atvikinu á Keflavíkurflugvelli. Til þess sé það of ófyrirsjáanlegt og fjarlægt þeim atburði. Skilyrði mögulegs bótaréttar séu því ekki uppfyllt. Það eitt og sér leiði til þess að sýkna beri stefnda.

Þá séu engin gögn lögð fram um að lágmarkstekjur stefnanda umfram kostnað fyrir flogna klukkustund séu 5.000 bresk pund. Þegar af þeirri ástæðu sé kröfuliður sem byggi á þeirri breytu ósannaður og órökstuddur.

Stefnandi sem grundvalli kröfugerð sína á þessu hafi sönnunarbyrði fyrir því að þetta sé raunverulegar tekjur og hvernig þær tekjur séu fundnar og útreikninga að baki. Engin slík gögn liggi fyrir í málinu. Ekki nægi til sönnunar að halda slíku fram án frekari rökstuðnings með gögnum og beri þegar af þeirri ástæðu að hafna þessum kröfulið og sýkna stefnda. Vísist til fyrri umfjöllunar um sama atriði.

Að auki séu aðrar breytur í útreikningi stefnanda, bæði fjöldi daga og meðaltal floginna klukkustunda, einnig ósannaðar og engin gögn í málinu um réttmæti þessara talna. Stefndi hafnar því sérstaklega að rekstrarstöðvun vélarinnar hafi verið í 53 daga, eins og fyrr er rakið, sbr. umfjöllun um 7. kröfulið.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé því með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

10. Vetrarvertíð 17. nóvember 2017 til 18. mars 2018; 1.250.000 bresk pund

Stefnandi segi þennan kröfulið vera vegna hagnaðarmissis vegna verkefna-skorts þetta tímabil. Að hans sögn verði verkefnaskorturinn rakinn til þess að á meðan vélin hafi verið frá vegna viðgerðar til 1. nóvember 2017 hafi hann ekki getað leigt hana til verkefna. Þegar vélin hafi orðið nothæf hafi verkefni á þessu tímabili látið á sér standa og segi stefnandi það hafa stafað af því að orðspor félagsins hafi beðið hnekki og mögulegir viðskiptavinir því tregir til að ganga til samninga.

Að sögn stefnanda hafi mögulegir viðskiptavinir efast um að hann gæti staðið við samninga eða talið hann standa illa fjárhagslega. Stefndi miði fjárhæð þessa kröfuliðar við tilbúna tölu, annars vegar um áætlaðar flognar klukkustundir á þessu tímabili og hins vegar um tekjur sem hann hefði haft af hverjum klukkutíma.

Stefndi hafni þessum kröfulið alfarið enda sé hann með öllu ósannaður, órökstuddur og í raun algerlega vanreifaður þannig að leiða kunni til frávísunar án kröfu.

Í fyrsta lagi sé meint tjón að þessu leyti, sem afleiðing af umstefndu atviki, augljóslega svo fjarlægt og ófyrirsjáanlegt að skilyrðið um sennilega afleiðingu sé alls

ekki uppfyllt, auk þess sem orsakatengslin séu ósönnuð. Af því einu og sér leiði að sýkna beri stefnda.

Þá beri að hafna þessum kröfulið þar sem engin gögn séu lögð fram sem sanni tjón stefnanda að þessu leyti. Ekki verði séð hvernig þau gögn sem stefnandi vísi til styðji þennan kröfulið, hvorki samningurinn við TCC né yfirlit um ferðir. Þar að auki séu ýmis gögn sem stefnandi vísi til svo óskýr að ekki sé hægt að sjá hvert efni þeirra sé og því varla neinn réttur á þeim byggður.

Ekki hvað síst beri að hafna þessum kröfulið þar eð útreikningur hans byggist eingöngu á áætlunum stefnanda sjálfs, bæði hvað varðar tímafjölda og tekjur fyrir floginn klukkutíma, en engum haldbærum gögnum. Vísist um það til umfjöllunar um fyrri kröfuliði þar sem byggt sé á sambærilegu í útreikningi á meintu tjóni en sömu sjónarmið eigi við hér enda um sambærilegt atriði að ræða varðandi áætlun forsendna í útreikningi. Stefndi mótmæli því alfarið að meint tjón að þessu leyti verði sannað með slíkum tilbúnum forsendum.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé þannig með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

11. Lengdur biðtími á 9H-VOX – stöðugjald

Stefnandi byggir þessa kröfu á því að honum hafi verið ómögulegt að fara með aðra vél sem hann var með á leigu hjá Opel, með skráningarstafina 9H-VOX, í þjónustu sem var nauðsynleg til að unnt væri að nota hana til þeirra verkefna sem henni hafi verið ætluð og vísi stefnandi til 5. kröfuliðar um það. Vegna þessa hafi fallið aukin stöðugjöld á vélina sem nemi 30.720,78 evrum.

Stefndi hafni þessum kröfulið alfarið sem ósönnuðum, órökstuddum og jafnframt vanreifuðum þannig að leiða kunni til frávísunar án kröfu. Sýknukrafa stefnda byggist annars vegar á aðildarskorti og hins vegar því að krafan sé ósönnuð.

a) Sýkna vegna aðildarskorts

Stefndi byggir í fyrsta lagi á því að sýkna beri hann af þessum kröfulið vegna aðildarskorts, sbr. 2. mgr. 16. gr. einkamálalaga.

Reikningurinn sem stefnandi vísi til um þennan kröfulið sé stílaður á eiganda vélarinnar, Opel. Ekkert liggi fyrir um það að stefnandi hafi greitt þennan reikning og/eða fengið kröfu Opel, vegna greiðslu á honum, framselda sér á lögmætan hátt. Vegna aðildarskorts stefnanda verði að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

b) Krafan ósönnuð, órökstudd og vanreifuð

Verði stefnandi talinn réttur aðili til að setja kröfuna fram byggir stefndi á að sýkna beri hann þar eð krafan sé að öllu leyti ósönnuð og órökstudd og þar að auki

vanreifuð þannig að leiða kunni til frávísunar án kröfu.

Í fyrsta lagi sé umræddur reikningur ekki vegna vélarinnar B737-548 með skráningarstafina 9H-VOX eins og stefnandi haldi fram, heldur vegna vélar B737-500 með skráningarstafina G-MADA. Umræddur reikningur hafi því enga þýðingu í málinu og beri af þeirri ástæðu að hafna þessum kröfulið.

Stefndi bendi einnig á að reikningurinn sé um aukin stöðugjöld fyrir þessa tilteknu vél, G-MADA, frá 1. september 2017 en það sé um tveimur vikum fyrir umstefnt atvik, auk þess sem það sé mánuði áður en stefnandi hafi gert leigusamning um 9H-VOX, sem hafi verið 1. október 2017. Eigi þessi reikningur við um vélina 9H-VOX sé ljóst að hún hafi verið farin í þjónustuskoðun áður en stefnandi hafi tekið hana á leigu. Í það minnsta hafi stefnandi ekki sýnt fram á neitt annað.

Það sé því greinilega rangt sem stefnandi haldi fram, að hann hafi þurft að fara með vélina 9H-VOX í viðhaldsskoðun og haft af því þann kostnað sem þessi kröfuliður varði. Því sé ekki sýnt fram á að tafir á því að leysa vélina úr viðhaldsskoðuninni, allt til 1. nóvember 2017, hafi verið af ástæðum sem stefndi beri á einhvern hátt ábyrgð á eða að stefnandi hafi beðið eitthvert tjón af því.

Þá segi í 5. kröfulið sem stefnandi vísi til um þetta að vélin 9H-VOX hafi átt að nota í sérstakar ferðir á tímabilinu 1. nóvember 2017 til 28. febrúar 2018 og hafi það verið í ástands-/viðhaldsskoðun á hreyflum í Portúgal þegar atvikið varð 12. september 2017. Það atvik hafi svo valdið því að stefnandi hafi ekki getað greitt fyrir þá skoðun og því hafi hann orðið af þeim ferðum sem fyrirhugaðar hafi verið.

Stefndi fái ekki séð hvernig það samræmist sem rökstuðningur fyrir þessum kröfulið, né 5. lið, að stefnandi hafi ekki getað greitt fyrir þjónustuskoðun vélarinnar 9H-VOX (5. liður) á sama tíma og hann hafi ekki getað farið með þá vél í þá þjónustuskoðun sem þurfti (11. liður). Hér sé stefnandi greinilega missaga um það sem hann telji hafa valdið sér tjóni samkvæmt þessum kröfulið og hann því að öllu leyti ósannaður. Sama eigi við um 5. kröfulið.

Þessu til viðbótar krefjist stefnandi 32.645,65 evra undir þessum kröfulið en reikningurinn sem krafan byggist á nemi 30.720,78 evrum. Engar skýringar séu á þessu misræmi.

Þá árétti stefndi fyrri umfjöllun um að það geti ekki staðist að umstefnt atvik hafi eitt og sér leitt til slíks lausafjárskorts hjá stefnanda heldur megi ætla að það sé eitthvað sem eigi sér mun lengri og annan aðdraganda og sé stefnda algerlega óviðkomandi.

Hér eigi jafnframt það sama við og um marga kröfuliði, að hafi orðið tjón sé það sem afleiðing hins umstefnda atviks svo fjarlægt því og ófyrirsjáanlegt að skilyrðin um sennilega afleiðingu sem og orsakatengsl séu ekki uppfyllt. Það eitt og sér leiði til að sýkna beri stefnda. Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröf-

unnar sé þannig með öllu ósannað og því beri að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

12. Brotthvarf starfsfólks og kostnaður af því; 83.809,97 bresk pund

Stefnandi skýri þennan kröfulið þannig að atvikið á Keflavíkurflugvelli hafi valdið því að áhafnarmedlimir öfluðu sér ekki tekna og því hafi talsverður hluti þeirra hætt störfum. Stefnandi hafi því orðið fyrir tvenns konar kostnaði, annars vegar greiðslu launa í uppsagnarfresti og hins vegar kostnaði við að þjálfa nýtt starfsfólk.

Stefndi hafni þessum kröfulið sem ósonnuðum og órökstuddum og telji hann að auki vanreifaðan þannig að leiða kunni til frávísunar, hvort sem er með eða án kröfu.

Í fyrsta lagi hafi stefnandi ekki lagt fram nein gögn til stuðnings þessum kröfulið, hvorki um að atvikið hafi valdið því að starfsmenn fengju ekki laun og þeir hætt af þeim sökum né að þurft hafi að ráða aðra í staðinn. Hvorki liggi fyrir ráðningarsamningar þessara starfsmanna, uppsagnarbréf né gögn um starfslokin og þá í tengslum við umstefnt atvik. Stefnandi leggi ekki heldur fram nein gögn um að hann hafi þurft að greiða kostnað við þjálfun sem hafi verið umfram það sem sé eðlilegt og venjulegt í starfsemi sem þessari og fylgi hefðbundnum mannabreytingum. Ekkert slíkt sé á því skjali sem stefnandi byggir á heldur sé það, að því er virðist, yfirlit útbúið af stefnanda sjálfum og sönnunargildi þess því ekkert.

Það sama eigi við hér og um flesta aðra kröfuliði, að tjón af þessum sökum, sé það eitthvert, sé svo fjarlægt og ófyrirsjáanlegt sem afleiðing af umstefndu atviki, að skilyrðin um sennilega afleiðingu og orsakatengsl séu ekki uppfyllt, annað sé ósannað. Það eitt og sér leiði til að sýkna beri stefnda.

Stefndi telji það vart geta staðist að áhafnarmedlimir hafi hætt þar eð þeir hafi ekki aflað tekna. Það gildi almennt í vinnurétti að starfsmenn njóti launa óháð því hvort vinnuveitandinn geti séð þeim fyrir verkefnum séu þeir ráðnir til starfa á hefðbundinn hátt. Ekkert liggi fyrir í málinu um að eitthvað annað hafi átt við um áhafnir, þvert á móti bendi sú staðreynd að fólkið átti uppsagnarfrest til þess að ráðning þess hafi verið hefðbundin. Sú fullyrðing að starfsmenn hafi hætt þar eð þeir hafi ekki aflað tekna standist því ekki.

Stefndi bendi einnig á að tímabilið, þegar vélin var í viðgerð, nemi í mesta lagi einum og hálfum mánuði. Samkvæmt upplýsingum stefnanda hafi sumir starfsmanna þriggja mánaða uppsagnarfrest þótt þar sé einnig talað um að fresturinn hafi verið einn mánuður.

Burtséð frá því hvort uppsagnarfresturinn hafi verið einn eða þrjú mánuðir þýði fresturinn að þessir starfsmenn hafi verið að vinna a.m.k. í uppsagnarfresti þegar vélin var tilbúin til notkunar eftir viðgerðina, hvort sem miðað sé við 19. október 2017 eða annan síðari tíma. Gera megi ráð fyrir að starfsmenn hafi ekki sagt upp um leið og atvikið varð 12. september 2017 heldur hafi það átt sér stað síðar. Um það séu hins

vegar engar upplýsingar í málinu.

Hafi stefnandi kosið að láta starfsmenn ekki vinna í uppsagnarfresti, á meðan þeim voru greidd laun, sé það alfarið á hans eigin ábyrgð og beri hann sjálfur kostnaðinn af því. Þetta sé ekki bótaskyld tjón sem hægt sé að velta yfir á þriðja aðila, hvorki stefnda né annan.

Stefndi telji því alfarið ósannað að mannabreytingar, hafi þær orðið, tengist á einhvern hátt atvikinu 12. september 2017. Hafi starfsmenn kosið að hætta störfum hafi það verið af öðrum ástæðum, annað sé með öllu ósannað.

Þá verði ekki séð, og sé með öllu ósannað, að þótt stefnandi hafi þurft að ráða nýtt fólk í stað einhvers sem hætti hafi sá þurft sérstaka þjálfun með tilheyrandi kostnaði. Ætla megi að flugliðar séu ekki allir nýgræðingar í starfi heldur hafi reynslu og þekkingu til að sinna starfinu. Grein 5.1 í samningi stefnanda og Maleth, flugrekstraradilans, geri í það minnsta ráð fyrir að svo sé.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé þannig með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

13. Skert orðspor / missir á framtíðarhagnaði

Stefnandi skýri þennan kröfulið þannig að hann hafi orðið fyrir tjóni þar eð viðskiptavinir hafi ekki tekið þá áhættu að eiga viðskipti við hann þegar fréttist að stefnandi hefði ekki vélar til reiðu. Stefnandi vísi hvorki til dómskjala að baki þessum kröfulið né lýsi því í stefnu hvernig fjárhæð hans, 1.200.000 bresk pund, sé fundin.

Stefndi hafni þessum kröfulið og telji hann með öllu ósannaðan, órökstuddan og algerlega vanreifaðan þannig að leiða kunni til frávísunar án kröfu. Það sama eigi við um hann og hafi verið reifað við flesta kröfuliði, að teljist tjón sannað sé það svo fjarlæggt umstefndu atviki og ófyrirsjáanlegt sem afleiðing af því að skilyrðið um sennilega afleiðingu sé ekki uppfyllt. Að auki telji stefndi engan veginn sýnt fram á þau nauðsynlegu orsakatengsl sem þurfi að vera á milli atviks og tjóns svo bótaréttur komi til álita. Það eitt og sér leiði til að sýkna beri stefnda.

Stefndi byggi einnig á því að hafi stefnandi glatað einhverju orðspori eða tekjum til framtíðar sé ljóst að það byggi á einhverju öðru og meira en því að önnur vélin sem stefnandi hafi verið með á leigu hafi lent í óhappi og þurft viðgerð af þeim sökum. Það eitt út af fyrir sig geti ekki haft þau áhrif sem stefnandi haldi fram og fullyrði undir þessum kröfulið enda megi ætla að ekki sé óþekkt að vélar séu úr leik tímabundið vegna viðgerða og/eða viðhalds og skoðana.

Hafi stefnandi orðið fyrir einhverjum álitshnekki/missi hagnaðar vegna þessa, sem stefndi telji þó ósannað, megi ætla að það sé af allt öðrum ástæðum, svo sem þeirri að rekstur stefnanda hafi um langt skeið verið í slæmu ástandi. Það fái stoð í því að stefnandi segist ekki hafa haft fé til að greiða fyrir venjulegt viðhald á annarri vél,

nema með tekjum sem hann hafði ekki aflað. Slíkt sé ekki bótaskyld tjón heldur beri stefnandi sjálfur alla ábyrgð á því og geti ekki velt henni yfir á aðra.

Eins og með aðra kröfuliði hvíli á stefnanda sönnunarbyrðin um að hafa orðið fyrir meintu tjóni. Fullyrðingar stefnanda einar og sér sanni ekki slíkt tjón heldur þurfi hann að sýna fram á það skýrt og ótvírætt. Stefnandi hvorki reifi né rökstyðji tjónið né sýni fram á það með gögnum. Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum kröfuliði sé því með öllu ósannað og af þeim sökum beri að sýkna stefnda af þessum kröfuliði.

14. Útlagður kostnaður tjónamatsmanna

Stefnandi skýri þennan kröfuliði þannig að hann samsvari kostnaði við að staðreyna tjón stefnanda.

Stefndi hafni þessum kröfuliði alfarið sem ósönnuðum og órökstuddum enda sé ekki gerð nein grein fyrir honum í stefnu eða rökstudd tengsl hans við bótakröfuna. Að auki sé þessi kröfuliður að mati stefnda vanreifaður þannig að leiða kunni til frávísunar án kröfu.

Stefnandi leggi fram tvo reikninga, annan frá IBA að fjárhæð 6.000 bresk pund og hinn frá Charles Taylor Adjusting (CTA) að fjárhæð 4.207,08 bresk pund. Þessir reikningar stemmi ekki við fjárhæð þessa kröfuliðar í stefnu. Hvorugur reikningurinn sé í evrum en stefnandi gefi engar skýringar á kröfu sinni um evrur undir þessum kröfuliði. Sá hluti sé því að öllu leyti ósannaður og vanreifaður og beri að hafna honum. Stefnandi geri heldur ekki grein fyrir því hvernig sá hluti sem er í pundum sé fundinn og beri af sömu ástæðum að hafna honum.

Stefndi hafni því að þessi kostnaður geti talist hluti af mögulegum bótakröfum stefnanda, enda sé meint tjón hans að þessu leyti ósannað, órökstutt og vanreifað. Ekki liggi fyrir fyrir hvaða verk reikningur IBA sé og hvernig það tengist þessu máli. Varði hann skýrslu IBA um verðrýrnun vélarinnar sé ljóst að hafna beri þessum reikningi sem hluta af kröfum stefnanda því kröfuliðurinn sem reikningurinn grundvallist á varði ekki meint tjón stefnanda.

Sama eigi við um reikninginn frá CTA sem sé sagður vegna mats á afleiddu tjóni. Ekki verði séð að sú skýrsla liggi fyrir í málinu og því liggi ekkert fyrir um efni hennar eða tengsl við málið. Þá hafni stefndi því að stefnandi eigi bótarétt vegna meints afleidds tjóns, sbr. umfjöllun um einstaka kröfuliði, og þar með að umrædd skýrsla sanni eitthvað í þeim efnum og skipti máli.

Þar að auki telji stefndi að kostnaður sem þessi sé hluti málskostnaðar, sbr. 1. mgr. 129. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, og því ekki unnt að setja hann fram sem sjálfstæða bótakröfu.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé því með öllu ósannað og af þeim sökum beri að sýkna stefnda af þessum kröfuliði.

15. Afleiddur kostnaður vegna lántöku

Stefnandi segi þessa kröfu vera vegna vaxta og annars kostnaðar stefnanda af töku brúarláns sem stefnandi segi hafa verið nauðsynlegt vegna lausafjárskorts.

Stefndi hafni þessum kröfulið alfarið. Hann hafni því einnig að slík tengsl séu á milli þess að vélin hafi skemmst í september 2017 og að stefnandi hafi tekið bankalán í apríl 2018, að kostnaður af láninu geti talist sennileg afleiðing umstefnds atviks. Hvorki sé sýnt fram á orsakatengsl á milli atviks og þessa kostnaðar né geti slíkt verið sennileg afleiðing atviksins, eins og það hugtak sé skilgreint. Tengsl, séu þau einhver, séu í öllu falli svo fjarlæg og ófyrirsjáanleg að skilyrði bótaréttar sé engan veginn uppfyllt. Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum kröfulið sé því með öllu ósannað og beri af þeim sökum að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

16. Aukin rekstrarleiga á 9H-VOX

Þessi kröfuliður sé sagður vera vegna kostnaðar stefnanda af því að hafa þessa vél á leigu án þess að geta notað hana þar eð ekki hafi verið hægt að leysa hana úr viðgerð, sbr. 11. kröfulið stefnanda. Stefnandi leggi fram reikninga vegna leigu vélarinnar í mars, apríl og maí 2018, hvern að fjárhæð 120.000 bandaríkjadalir, samtals 360.000 bandaríkjadalir.

Stefndi hafni þessum kröfulið alfarið sem ósönnuðum og órökstuddum. Hann sé einnig svo vanreifaður að leiða kunni til frávísunar án kröfu.

Stefndi sjái ekki hvernig þessi leigukostnaður geti verið tjón sem verði rakið til umstefnds atviks eða sé yfirhöfuð á ábyrgð stefnda. Í öllu falli sé þetta svo fjarlæg afleiðing að skilyrðið um sennilega afleiðingu sé ekki uppfyllt. Ekki séu heldur orsakatengsl á milli atviksins og þessa kostnaðar. Auk þess megi gera ráð fyrir að stefnandi hefði þurft að greiða leigu fyrir vélin, algerlega óháð því hvaða verkefni hann gat fengið fyrir hana á samningstíma. Annað sé ósannað með öllu.

Eins og áður greini segi stefnandi þennan kröfulið vera leigu fyrir vélin þann tíma sem hann hafi ekki getað leyst hana úr viðgerð. Stefnandi geri ekki grein fyrir því hvaða tími þetta sé og því sé óljóst til hvaða mánaða þessi kröfuliður eigi að ná.

Stefnandi vísi til 11. kröfuliðar. Sá liður sé sagður vera vegna lengds biðtíma vélarinnar sem sé þó ekki tilgreindur heldur vísað til reiknings fyrir stöðugjöldum á velli í Búkarest. Biðtíminn sem sá reikningur varði sé frá 1. september til 1. nóvember 2017, þ.e. í tvo mánuði, og sé, eins og áður greini, vegna annarrar vélar með skráningarstafina G-MADA. Ætla megi að stefnandi krefjist leigugreiðslna fyrir sama tímabil, í öllu falli megi skilja lýsingu hans í stefnu þannig, þar komi a.m.k. ekkert annað fram. Reikningar fyrir þetta tímabil liggi hins vegar ekki fyrir, heldur séu lagðir fram reikningar vegna leigu vélarinnar í mars, apríl og maí 2018.

Þar að auki hafi samningur um leigu vélarinnar verið gerður 1. október 2017 og miðist leigutími við þann dag þegar hún er skráð á Möltu. Sá dagur sé ekki tilgreindur í samningnum og hafi skráningarskírteini vélarinnar þar ekki verið lagt fram. Ekkert liggi því fyrir um hvenær leigutími hafi hafist, en það hljóti að hafa verið nokkru síðar en dagsetning samningsins. Því liggi ekki fyrir fyrir hvaða tíma stefnandi hafi greitt leigu þetta tímabil sem hann segist ekki hafa getað notað vélina.

Meint tjón stefnanda samkvæmt þessum lið stefnukröfunnar sé því með öllu ósannað og af þeim sökum beri að sýkna stefnda af þessum kröfulið.

Varakrafa – lækkun stefnukrafna

Verði litið svo á að stefnandi eigi rétt til skaðabóta úr hendi stefnda vegna einhvers kröfuliðar krefjist stefndi þess til vara að fjárhæðir verði lækkaðar verulega.

Stefndi árétti það sem þegar hafi komið fram um einstaka kröfuliði að þeir séu að mestu byggðir á forsendum stefnanda sjálfs og eigin útreikningum hans. Eigi að meta bætur að álitum telji stefndi að hafna beri kröfuliðum sem og lækka fjárhæðir þeirra, þar sem hvorki séu haldbær gögn né rök sett fram að baki einstökum liðum fjárkröfunnar.

Vaxtakrafa

Stefndi mótmæli sérstaklega upphafstíma dráttarvaxta og telji engin efni til að reikna dráttarvexti frá fyrri tíma en dómsuppsögu. Vegna þess hve illa kröfur stefnanda séu reifaðar í stefnu og engin haldbær sönnunargögn lögð fram þeim til stuðnings verði því vart haldið fram að kröfur hafi í raun rétttri verið settar fram við þingfestingu þannig að áhrif eigi að hafa í skilningi 3. mgr. 5. gr. vaxtalaga nr. 38/2001. Því telji stefndi ekki réttlætanlegt að reikna dráttarvexti fyrr en frá dómsuppsögu, enda verði ekki ljóst fyrr en þá hvort stefnandi eigi einhverja kröfu á hendur stefnda. Þá fyrst sé hægt að líta á drátt á greiðslu sem vanefnd sem réttlæti dráttarvexti, annað sé í andstöðu við tilgang heimildar til að reikna dráttarvexti.

Í öðru lagi megi samkvæmt 3. mgr. 5. gr. vaxtalaga ekki reikna dráttarvexti fyrr en að liðnum mánuði frá þeim tíma er kröfuhafi setti sannanlega fram kröfu um greiðslu. Stefnandi hafi ekki fyrr en með stefnunni sett fram endanlega fjárkröfu á hendur stefnda um greiðslu þeirra skaðabóta sem stefnukrafan sé um. Dráttarvextir geti því í fyrsta lagi reiknast mánuði frá þingfestingu þessa máls.

Stefndi vekir í því sambandi sérstaklega athygli á því að engin rök standi til þess að kröfur stefnanda geti ávaxtast á dráttarvöxtum frá umkröfðum degi, sérstaklega í ljósi þess að þetta sé í annað sinn sem stefnandi fari með málið fyrir dómstóla, en það fyrra var fellt niður af ástæðum sem eingöngu vörðuðu stefnanda sjálfan.

Atriði er varða einstakar kröfur stefnanda sérstaklega

Eins og nefnt var í upphafi eigi umfjöllun um einstaka liði stefnukröfunnar bæði við um aðal- og varakröfu stefnanda.

Þrautavarakrafa stefnanda – önnur og lægri fjárhæð að álitum

Um þessa kröfu stefnanda vísi stefndi til málsástæðna og röksemda sem hafi verið reifaðar um aðal- og varakröfu stefnda, eftir því sem við geti átt.

Stefndi minni sérstaklega á að stefnandi hafi ekki lagt fram fullnægjandi gögn til stuðnings einum einasta kröfulið. Það sama gildi þótt fjárhæðir séu metnar að álitum. Í öllu falli telji stefndi að stefnandi verði að bera hallann af því að hafa ekki rökstutt kröfur sínar nægilega vel.

Þá árétti stefndi sérstaklega umfjöllun sína um fjarlægjar afleiðingar og að skilyrði um sennilega afleiðingu sé ekki uppfyllt, en þeim liðum stefnukröfunnar sem það á við um beri að hafna með öllu.

Þrautþrautavarakrafa stefnanda – viðurkenning á bótaskyldu

Verði aðal-, vara- og þrautavarakröfum stefnanda hafnað sjái stefndi ekki hvernig hægt sé að fallast á þessa kröfu stefnanda og hafni stefndi því að það komi til greina.

Verði fallist á viðurkenningarkröfu stefnanda nái það eingöngu til þess að viðurkennt sé að stefnandi geti átt bótarétt vegna hins umstefnda atviks. Það breyti því hins vegar ekki að á stefnanda hvíli áfram sönnunarbyrðin fyrir því hvaða tjóni hann hafi orðið fyrir og um umfang þess.

Verði kröfum stefnanda um greiðslu skaðabóta hafnað, þannig að viðurkenningarkrafan komi til álita, teljist stefnandi ekki hafa sýnt fram á og sannað með fullnægjandi hætti að hafa orðið fyrir því tjóni sem umkrafðir kröfuliðir snúi að og þá heldur ekki umfang tjónsins. Viðurkenning á bótaskyldu breyti engu þar um, heldur sé stefnandi þá áfram í sömu sporum, að geta ekki sýnt fram á og sannað tjónið. Stefndi bendi á að þetta mál sé í annað sinn fyrir dómstólum og hafi stefndi í því fyrra byggt á sömu málsástæðum um að tjón væri ósannað. Stefndi hafi hins vegar ekki séð ástæðu til að bæta úr, hvorki með frekari skýringum né nýjum gögnum. Stefndi telji stefnanda því ekki hafa lögvarða hagsmuni af því að fá viðurkenningardóm um bótaskyldu í þessu máli, enda vandséð hvaða tilgangi það geti þjónað, miðað við málalíbúnað stefnanda.

Þar að auki bendi stefndi á að hann hafi ekki hafnað því að umstefnt atvik hafi átt sér stað og vélin orðið fyrir skemmdum. Hann hafi því ekki hafnað bótaskyldu vegna þess, heldur sé það málsvörn stefnda að stefnandi hafi ekki fært sönnur á að hafa orðið fyrir því tjóni sem stefnukrafan varði. Viðurkenningardómur hafi því enga

þýðingu.

Málskostnaður

Stefndi krefjist í öllum tilvikum málskostnaðar úr hendi stefnanda samkvæmt 129.–130. gr. einkamálalaga.

Niðurstaða

Eins og fram er komið hafði stefnandi á leigu flugvélna 9H-MAC og stóð hún á Keflavíkurflugvelli 12. september 2017. Það er óumdeilt að starfsmaður, sem stefndi ber vinnuveitendaábyrgð á, ók ógætilega vinnuvél sem flutti veitingar út í flugvélna og rakst hún utan í skrokk vélarinnar þannig að dæld kom á hann. Teljist stefnandi hafa sannað að hann hafi orðið fyrir tjóni af þeim sökum er ekki deilt um að það hvíli á stefnda að bæta honum það.

Jafnframt er óumdeilt að það tjón sem stefnandi sækir í þessu máli er óbeint tjón. Beint tjón af árekstrinum fær eigandi vélarinnar, Opel Investments Ltd., bætt. Í þessu máli reynir því einungis á það hvort stefnandi geti sýnt fram á að hann hafi orðið fyrir óbeinu tjóni sem stefnda beri að bæta honum.

Réttarstaða stefnanda og þeirra sem hann er í samningssambandi við vegna vélarinnar er sú að stefnandi tók flugvélna 9H-MAC á þurrleigu af eiganda vélarinnar Opel Investments Ltd., þ.e.a.s. án áhafnar. Félagið Maleth tók að sér að reka flugvélna fyrir stefnanda, þ.e.a.s. útvega áhafnir og fljúga til áfangastaðanna (e. Operator). Maleth er jafnframt rekstrarleyfishafinn (e. Aircraft Registrant). Félagið The Charter Company Ltd. (TCC) tók að sér að útvega stefnanda viðskipti fyrir vélina, flugverkefni.

Stefnandi krefst bóta í 16 liðum. Stefndi mótmælir þeim öllum; ýmist vegna þess að þeir séu ósannaðir, standi ekki í orsakatengslum við atvikið á Keflavíkurflugvelli 12. september 2017 eða séu ekki sennileg afleiðing af því, eða vegna þess að stefnandi eigi ekki þau réttindi sem hann krefst.

1. Tjón vegna bókaðra ferða 11.–13. september 2017

Þessi kröfuliður varðar tjón sem stefnandi telur sig hafa orðið fyrir vegna ferða sem höfðu verið bókaðar og áttu að hefjast 12. september 2017, sama dag og atvikið varð. Ekki verður betur séð en að stefnandi krefjist annars vegar 46.250 evra vegna leigu á annarri vél og hins vegar 97.625 breskra punda sem sé hagnaður sem hann telur sig hafa orðið af.

Þau gögn sem stefnandi leggur fram til stuðnings kröfu sinni eru samningur

TCC við Avcon Jet AG dags. 16. ágúst 2017 um leigu á flugvélinni 9H-MAC. Samkvæmt honum skyldi fljúga milli Keflavíkur og Tirana, fram og til baka, 23. ágúst 2017. Önnur skjöl sýna að fluginu var frestað til 12. september s.á. Samningsfjárhæðin nam 135.755 breskum pundum. Einnig er reikningur vegna aukalendingar í Skopje 12. september og veitinga. Hann nam 20.125 breskum pundum. Af samanlagðri fjárhæð þeirra, 155.880 breskum pundum, greiddi TCC stefnanda 147.005 bresk pund. Á reikningnum stendur að fjárhæðin hafi verið greidd 12. september 2017. TCC hélt því eftir 8.875 breskum pundum sem nemur þeirri þóknun sem það félag átti að fá í sinn hlut fyrir að útvega stefnanda þessi viðskipti ($17,45 \text{ flugstundir} \times 5.000 = 88.750$ bresk pund). Þar eð ekki verður annað séð af gögnum en að stefnandi hafi fengið umsamið verð fyrir flugið greitt og hann leggur ekkert fram um að hann hafi þurft að endurgreiða Avcon Jet einhvern hluta verðsins hefur hann ekki sýnt fram á að hafa orðið af hagnaði vegna þess. Því verður að sýkna stefnda af kröfu um greiðslu á 97.625 breskum pundum vegna hagnaðarmissis.

Til stuðnings því að hann hafi þurft að leigja aðra vél til þess að fljúga umsamda flugleggi þar eð 9H-MAC var kyrrsett á Keflavíkurflugvelli hefur stefnandi lagt fram kostnaðaráætlun frá Maleth, sem telur leigu annarrar flugvélar nema 46.250 evrum. Stefnandi hefur hins vegar ekki sýnt fram á að hann hafi greitt þá fjárhæð fyrir leigu annarrar flugvélar. Auk þess varðar sú kostnaðaráætlun að hluta til aðra flugleggi en eru tilgreindir í samningi stefnanda við Avcon Jet.

Þegar í október 2017 ritaði stefnandi stefnda bréf og krafðist þess að stefndi greiddi bætur vegna afleiðinga atviksins 12. september. Þá þegar svaraði bresk lögmannsstofa stefnda því til að þau þyrftu frekari upplýsingar og sönnunargögn til þess að geta tekið afstöðu til krafna stefnanda. Samskiptin héldu áfram árið 2018 og lögmennt stefnda vísuðu til þess að þeir teldu sumar kröfur stefnanda ekki hafa nægileg tengsl við atvikið en fyrir öðrum þyrfti stefnandi að leggja fram sönnunargögn. Vegna þessa skorts á sönnun runnu samskipti málsaðila út í sandinn. Stefnandi höfðaði mál á hendur stefnda í maí 2018. Í því máli byggði stefndi á því sem fyrr að sönnunargögn skorti fyrir kröfum stefnanda. Það mál var fellt niður og stefnandi höfðaði þetta mál í nóvember 2019. Í greinargerð sinni heldur stefndi enn fram þeim sömu rökum að sönnunargögn vanti. Dómurinn er sammála því að áætlun Maleth (e. ACMI cost reconciliation) á kostnaði við að leigja aðra flugvél með áhöfn sé ekki sönnun þess hversu háa fjárhæð stefnandi greiddi fyrir leigu á annarri vél. Hefði stefnandi viljað hefði hann getað lagt fram reikning frá því félagi sem hann leigði vél af þessa daga og sönnun þess að hann hafi greitt þann reikning, greiðslustaðfestingu, en það hefur hann ekki gert.

Stefnandi hefur nú í ríflega fimm ár haft tækifæri til þess að bæta úr skorti á sönnun en hefur ekki nýtt sér það svigrúm. Vegna þessa tómlætis stefnanda við að

færa sönnur á kröfu sína um bætur fyrir útlagðan kostnað við að leigja flugvél 12. september 2017 þykir verða að sýkna stefnda af kröfu stefnanda sem nemur 46.250 evrum.

2. Tjón vegna bókaðra ferða 13. og 15. september 2017

Þessi kröfuliður varðar tjón sem stefnandi segist hafa orðið fyrir vegna ferða sem voru bókaðar 13. og 15. september 2017. Þetta sé kostnaður af því að útvega aðra vél til að fara þessar ferðir, umfram það sem annars hefði orðið, annars vegar 57.917 bresk pund og hins vegar 46.760,70 evrur.

Til stuðnings þessum kröfum leggur stefnandi fram samning TCC við norskt félag, AS Aircontact, um flug frá Þrándheimi til Bilbao 13. september og til baka 15. september 2017. Samningsfjárhæðin nam 89.680 breskum pundum. Af þessari fjárhæð greiddi TCC stefnanda 87.363,33 bresk pund og stendur á reikningnum að fjárhæðin hafi verið greidd 14. september 2017. TCC hélt því eftir þóknun sem nam 2.316,67 breskum pundum. Þar eð ekki verður annað séð en að stefnandi hafi fengið umsamið verð fyrir flugið greitt og hann leggur ekkert fram um það að hann hafi endurgreitt AS Aircontact einhvern hluta verðsins hefur hann ekki sýnt fram á að hann hafi orðið af hagnaði vegna þess, sem hann metur á 57.917 bresk pund. Því verður að sýkna stefnda af kröfu um greiðslu á þeirri fjárhæð.

Stefnandi byggir á því að til þess að geta staðið við samninginn við AS Aircontact hafi hann þurft að taka á leigu vél og hafi greitt fyrir hana 46.760,70 evrur. Eins og í 1. bótalið hefur stefnandi hins vegar ekki sýnt fram á að hann hafi greitt þá fjárhæð fyrir leigu annarrar flugvélar. Til stuðnings þessari kröfu hefur hann, eins og í 1. bótalið, lagt fram áætlun frá Maleth um kostnað við að leigja vél með áhöfn en slíka áætlun telur dómurinn ekki sanna að það sé sú fjárhæð sem hann í reynd greiddi.

Á sama hátt og í 1. bótalið telur dómurinn að vegna ríflega fimm ára tómlætis stefnanda við að færa sönnur á kröfu sína um bætur fyrir útlagðan kostnað við að leigja flugvél fyrir þetta tiltekna flug verði að sýkna stefnda af kröfu stefnanda sem nemur 46.760,70 evrum.

3. Tjón vegna bókaðra ferða 16.–17. september 2017

Að sögn stefnanda samsvarar þessi kröfuliður, 57.500 bresk pund, mismun á hagnaði hans og kostnaði sem hefði fallið til vegna ferða sem höfðu verið bókaðar þessa daga en varð að aflýsa þar sem ekki tókst að útvega aðra vél.

Til stuðnings þessari kröfu leggur stefnandi fram yfirlýsingu frá framkvæmdastjóra Sundair GmbH, dags. 30. október 2017. Þar segir að með yfirlýsingunni staðfesti framkvæmdastjórinn að félagið hafi bókað vélina B737-500 9H-MAC 12. september 2017 til þess að fljúga frá Stuttgart til Las Palmas og til baka 17. september.

Umsamið heildarverð (e. all inclusive) hafi verið 95.845 bresk pund. Þar eð vélin hafi verið skemmd hafi stefnandi þurft að fella niður flugið og Sundair hafi þurft að finna aðra vél til að fljúga þessa flugleggi.

Stefnandi leggur einnig fram tölvuskeyti sem starfsmenn hans rita öðrum flugfélögum/flugrekendum til þess að reyna að fá leigðar vélar til þess að standa við samning sem stefnandi mun hafa gert við Sundair GmbH.

Þau gögn sem stefnandi leggur fram til sönnunar á þeim hagnaði sem hann telur sig hafa orðið af vegna þess að vél hans gat ekki sinnt þessu verkefni eru útbúin af honum sjálfum. Samkvæmt þeim nam missir hagnaðar 57.500 breskum pundum sem samsvarar 60% af verði samningsins við Sundair. Þetta er svokallað „Base Rate“ sem nemur 5.000 breskum pundum fyrir hverja flogna klukkustund. Hefði hann notað vélina 9H-MAC hefði hann þó aldrei fengið þessa fjárhæð óskerta í sinn hlut. Stefnandi hefði þurft að greiða Opel fasta mánaðarlega leigu af vélinni ásamt greiðslu í viðhaldssjóði, sínu eigin tryggingafélagi tryggingar vélarinnar og Maleth fastan áhafnar-kostnað og breytilegan viðhaldskostnað. Eins og tekið er fram í grein 8 í samningi hans við Maleth hefði hann þurft að greiða Maleth þóknun fyrir að reka vélina. Því er afar ósennilegt að stefnandi hefði fengið í sinn hlut sem hreinan arð svokallað „Base Rate“. Gegn mótmælum stefnda verður ekki byggt á útreikningum stefnda enda verður ekki talið að þeir færi neinar sönnur á þann arð sem stefnandi varð af vegna þess að hann gat ekki staðið við samning um þetta flug.

Eins og í 1. bótalið telur dómurinn að vegna ríflega fimm ára tómlætis stefnanda við að færa fullnægjandi sönnur á fjárhæð kröfu sinnar samkvæmt þessum bótalið verði að sýkna stefnda af honum.

4. Tjón vegna bókaðra ferða 26. október til 23. nóvember 2017

Stefnandi skýrir þennan kröfulið með því að samið hafi verið um að vélin 9H-MAC yrði bókuð í margar flugferðir á þessu tímabili. Þar eð vélin hafi verið ónothæf við upphafsdag, og ekki fundist önnur í hennar stað, hafi samningunum verið rift. Þá hafi jafnframt staðið til að flugrekandinn Maleth myndi semja um fleiri ferðir í tengslum við þann samning með þessari vél en ekkert orðið af því vegna tjónsins. Stefnandi segir þennan kröfulið vera mismun á tekjum vegna þessara flugferða, að frádregnum kostnaði sem hefði fallið til vegna þeirra, alls 299.250 bresk pund. Til sönnunar því að gerðum samningum hafi verið rift hefur stefnandi þó ekki lagt fram nein gögn.

Eins og komið er fram greinir málsaðila á um það hvenær viðgerð á vélinni 9H-MAC lauk. Stefnandi lítur svo á að henni hafi lokið 31. október og styður það því að á bls. 01841 í Airplane Technical Log standi 31. október 2017 í ramma merktum Certificate of Release to Service. Ekki hafi mátt fljúga vélinni fyrr en eftir þann dag.

Stefndi lítur hins vegar svo á að gögn sýni að viðgerð á skrokknum hafi lokið 16. október og vélin hafi verið hæf til notkunar frá 19. október 2017, en þann dag hafi verið lokið frágangi innan dyra.

Samkvæmt skráningarskírteini vélarinnar var félagið Maleth með flugrekstrarleyfið (e. Aircraft Registrant) á vélinni 9H-MAC og bar ábyrgð á því gagnvart stefnanda að viðhaldsaðili með viðeigandi réttindi gerði við vélina þannig að viðgerðin uppfyllti skilyrði flugmálayfirvalda. Meðal gagna málsins eru samskipti framkvæmdastjóra verkfræðideildar (e. Director of Engineering) Maleth og starfsmanns maltneskra samgönguyfirvalda. Í tölvuskeyti framkvæmdastjórans rituðu 18. október 2017 segir að lokið sé viðgerð á 9H-MAC og að Maleth hafi fengið þrjú 8100-9 skjöl frá Boeing. Hann spyr hvort ekki þurfi að sækja um samþykki flugmálastjórnar Möltu (e. TM CAD) fyrir staðgönguáðferð við að uppfylla kröfur lofthæfifyrirmæla (e. AMOC: Alternative Method of Compliance).

Í svari starfsmanns maltneskra samgönguyfirvalda 23. október 2017 segir að hafi Boeing, fyrir hönd Maleth, sótt, hjá Flugmálastjórn Bandaríkjanna, um staðgönguáðferð við að uppfylla kröfur lofthæfifyrirmæla Flugöryggisstofnunar Evrópu sem Flugmálastjórn Bandaríkjanna hafi samþykkt (þ.e.a.s. lofthæfifyrirmælin) sé staðgönguáðferðin sjálfkrafa álitin samþykkt af Flugöryggisstofnun Evrópu. Því þurfi maltnesk samgönguyfirvöld ekki að grípa til neinna ráðstafana til þess að samþykkja staðgönguáðferðina.

(e. What the above means is that if Boeing applied on your behalf to the FAA for an AMOC to an EASA adopted AD which was accepted by the FAA; the AMOC is automatically considered to be EASA approved and requires no action from us.)

Meðal gagna málsins er einnig yfirlýsing um að uppfylltar séu kröfur lofthæfifyrirmæla (e. Statement of Compliance with Airworthiness Standards), dags. 16. október 2017, staðfest af þar til bærum aðila (e. Authorized Representative). Þar stendur að Flugmálastjórn Bandaríkjanna hafi viðurkennt viðgerð á loftfari skráðu í útlöndum. Hins vegar ráði flugmálayfirvöld skráningarlandsins því hvort þau veiti samþykki sitt (e. This FAA approval is provided for a foreign-registered aircraft. Acceptance is at the discretion of the civil aviation authority of the state of registry.).

Dómurinn fær því ekki annað séð en að fullnægjandi viðgerð á vélinni 9H-MAC hafi verið lokið 16. október 2017. Starfsmaður Maleth hafi beðið um staðfestingu á því 18. október og hafi maltnesk samgönguyfirvöld staðfest það með tölvuskeyti 23. október s.á.

Samkvæmt framlagðri skýrslu frá viðgerðarfyrirtækinu Apple Aviation var lokið við ýmsan frágang, svo sem innganga, aðstöðu áhafnar, gólfefni og sætaraðir, 19. október. Engar skýringar hafa verið gefnar á því hvers vegna vottorð um að vélin sé afhent til notkunar (e. Certificate of Release to Service) var ekki gefið út fyrr en 31.

október 2017. Dómurinn telur það þó ekki stafa af því að viðgerð á vélinni hafi ekki verið lokið en það er viðgerðarfyrirtækið Apple Aviation sem skráir dagsetninguna á skjalið.

Til stuðnings kröfu sinni leggur stefnandi fram samning um leiguflug (e. Single Charter Contract) milli hans og Maleth, dags. 8. september 2017. Með honum selur Oryx Maleth þjónustu sem felst í leiguflugum sem Maleth, sem rekstraraðili, nýtir vélina 9H-MAC til að fljúga á tímabilinu 1.–19. nóvember 2017, á flugnúmerum Maleth. Dómurinn fær ekki annað séð en að með samningnum frá 8. september sé Maleth í stöðu viðskiptavinar Oryx en á sama tíma sjái Maleth um rekstur vélarinnar fyrir hönd Oryx, samkvæmt samningi gerðum 22. mars 2017.

Eins og áður greinir er vélin skráð á Maleth sem flugrekanda. Það félag ber ábyrgð á viðgerðinni og kaupir viðhaldsþjónustuna. Viðhaldsteymi þess félags fylgir viðgerðinni eftir með stöðugum samskiptum við viðgerðaraðilann. Starfsmenn þess félags eiga því að hafa vitað nákvæmlega stöðuna á viðgerðinni, eins og reyndar má lesa úr þeim tölvuskeytum sem hafa verið rakin. Í þeim var, eins og áður segir, staðfest 23. október að viðgerðinni væri lokið og að hún uppfyllti skilyrði flugmálayfirvalda. Þá hafði einnig verið gengið frá vélinni að innan. Stefnandi hafði vélina þá þegar til reiðu til þeirra flugverkefna sem biðu hennar. Því telur dómurinn að meint riftun Maleth Aero AOC Ltd. á samningum við stefnanda um flugverkefni sem átti að hefjast 1. nóvember 2017 geti ekki staðið í orsakasamhengi við atvikið á Keflavíkflugvelli 12. september 2017. Því verður stefndi sýknaður af þessum lið í fjárkröfu stefnanda.

5. Tjón vegna bókaðra ferða 1. nóvember 2017 – 28. febrúar 2018

Að sögn stefnanda kom atvikið á Keflavíkflugvelli í veg fyrir að önnur vél sem stefnandi hafði á leigu, 9H-VOX, gæti farið í fyrirhugaðar ferðir á tímabilinu frá 1. nóvember 2017 til 28. febrúar 2018. Sú vél hafi átt að vera til reiðu í þessar ferðir um miðjan október 2017. Áður hefði hún þurft að fara í ástands-/viðhaldsskoðun á hreyflum í Portúgal og þar hafi vélin verið þegar atvikið varð. Þar eð stefndi hefði ekkert greitt inn á bótakröfu stefnanda hefði tekjustreymi hans raskast verulega og mjög óvænt. Það hefði valdið bráðri lausafjárþurrð og því hefði stefnandi ekki getað greitt fyrir hreyflaskoðun vélarinnar 9H-VOX og komið henni í rekstur. Ekkert hafi því orðið af fyrirhuguðum flugferðum eða frekari samningum sem hefðu annars komið til. Stefnandi áætlar að tjón sitt vegna þessa nemi 1.200.000 breskum pundum.

Til að færa sönnur á fjárhæð þessa tjóns fékk stefnandi dómkvaddan matsmann. Í fyrri matsbeiðni var hann beðinn að svara því hvert væri tjón matsbeiðanda samkvæmt þessum bótalið. Í matsgerð, dags. 30. nóvember 2020, taldi matsmaðurinn tjónið ekkert vera. Í síðari matsbeiðni var hann beðinn að meta fjárhagslegt virði

samningsins sem liggur til grundvallar þessum kröfulið. Þann samning gerði stefnandi, Oryx, beint við Jetstream International.

Í síðari matsgerð taldi dómkvaddur matsmaður að fjárhagslegt virði samnings stefnanda við Jetstream næmi 756.000 breskum pundum. Hann tók fram að hann hefði hvorki gögn sem gæfu til kynna væntanlegan hagnað stefnanda af samningnum né upplýsingar sem komið gætu að notum við matið. Hann hefði því stuðst við eigin forsendur sem hann taldi upp í 11 liðum. Mikil óvissa var þó bundin við ýmsar þessara forsendna eins og kemur fram í matsgerðinni.

Samkvæmt framlögðum gögnum samdi stefnandi 1. október 2017 við Opel um að taka vélina 9H-VOX á leigu. Hins vegar liggur ekki fyrir hvort hún hafði verið afhent honum 1. nóvember s.á. þegar tímabilið átti að hefjast eða hvort hún var yfirhöfuð nokkurn tíma afhent honum.

Samkvæmt grein 4.1.2 í leigusamningi Opel og stefnanda skyldi eigandi og leigusali, Opel, afhenda stefnanda vélina með lofthæfivottun frá Flugöryggisstofnun Evrópu og samkvæmt grein 4.1.3 skyldi vélin afhent fyllilega rekstrarhæf fyrir farþegaflug. Samkvæmt grein 3.1.10 í leigusamningnum skyldi stefnandi sjá um allt leiðarviðhald og grunnviðhald til og með C-skoðunum. D-skoðanir, endurbætur á hreyflum og aðrar ítarlegri skoðanir skyldu vera á ábyrgð eiganda vélarinnar. Stefnandi hefur hvorki sýnt fram á að þessi skoðun eða viðhald hreyfla hafi verið nauðsynleg til þess að nota mætti vélina né sýnt fram á að þetta verk tilheyrði honum samkvæmt samningnum við eiganda vélarinnar, Opel.

Í fyrri matsgerð sinni taldi dómkvaddur matsmaður að viðgerð sem þessi gæti kostað 20.000 bresk pund sem nam innan við 3.000.000 króna í október 2017. Því verðmati hefur stefnandi ekki andmælt.

Ekkert liggur fyrir um lausafjárstöðu stefnanda á þessum tíma. Þrátt fyrir að hann telji fjárhirslur sínar hafa verið tómar um miðjan október 2017 tók hann ekki lán til að mæta þessari meintu stöðu fyrir en sex mánuðum síðar, um miðjan apríl 2018. Stefnandi telur sig hafa tapað 1.200.000 breskum pundum við að geta ekki staðið við samninginn við Jetstream International FZE. Verður að benda á að í samanburði við það tap er sérkennilegt að hann hafi ekki tekið lán sem samsvaraði 20.000 breskum pundum til þess að sinna því viðhaldi sem hann taldi nauðsynlegt svo hann gæti staðið við samninginn. Ekkert liggur fyrir um að hann hafi ekki átt kost á bankaláni en samkvæmt framlögðum gögnum fékk hann 500.000 bresk pund að láni hjá HSBC í apríl 2018.

Því verður ekki annað séð en að stefnandi hefði á einfaldan máta getað sneitt hjá þessu tjóni. Af þeim sökum telur dómurinn þetta meinta tjón hans ekki standa í orsakasambandi við atvikið á Keflavíkurflugvelli 12. september 2017. Því verður stefndi sýknaður af þessari bótakröfu stefnanda.

6. Skert verðgildi / afskriftir flugvélarinnar

Stefnandi byggir þennan lið kröfu sinnar á því að vegna tjóns sem hlaut af atvikinu á Keflavíkurflugvelli hafi útleiguvirði vélarinnar 9H-MAC lækkað um 1.000.000 bandaríkjadala.

Til stuðnings fjárhæð þessarar kröfu vísar stefnandi aðallega til álits fyrirtækisins IBA Group Ltd., en til vara byggir hann fjárhæð kröfunnar á mati dómkvadds matsmanns í matsgerð, dags. 27. janúar 2022.

Samkvæmt skráningarskírteini flugvélarinnar 9H-MAC á félagið Opel Investments Ltd. vélina. Með leigusamningi, dags. 1. mars 2017, tók stefnandi vélina á leigu af eigandanum. Meðal gagna málsins er yfirlýsing frá Opel, dags. 7. nóvember 2017, undirrituð af til þess bærum aðila (e. Opel authorised signatory). Í upphafi bréfsins er staðfest að Opel eigi flugvélinu 9H-MAC. Vísað er til þess að þjónustubifreið hafi verið ekið á og skemmt vélina á Keflavíkurflugvelli 12. september 2017. Síðan segir að krafa vegna lækkaðs verðgildis vélarinnar vegna skemmdarinnar geti verið meðal þeirra krafna fyrir óbeint tjón (e. consequential losses) sem CTA hafi til meðferðar fyrir Oryx Jet Ltd. Opel andmæli ekki þeirri meðferð kröfunnar.

Dómurinn telur að svona óljóst orðað bréf geti ekki falið í sér framsal kröfu. Viðtakandi bréfsins er starfsmaður fyrirtækisins Charles Taylor Adjusting en ekki starfsmaður stefnanda. Í bréfinu segir ekki að sú krafa sem Opel telji sig eiga á hendur stefnda væri með því framseld stefnanda.

Framsäl kröfu verður að vera skýrt og ótvírætt til þess að tryggja að einungis einn geti talist handhafi hennar. Að mati dómsins hefur stefnandi ekki lagt fram ótvíræð skilríki fyrir rétti sínum til þessarar kröfu. Dómurinn fellst ekki heldur á að með yfirlýsingu starfsmanns Opel 7. nóvember 2017 hafi stefnanda verið veitt málssóknarumboð til þess að gera kröfuna fyrir hönd Opel. Þar eð stefnandi hefur ekki sýnt fram á að hann hafi fengið kröfuna framselda frá eiganda hennar, Opel Investments Ltd., verður að sýkna stefnda af þessum lið í fjárkröfu stefnanda sökum aðildarskorts, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991.

7. Tjón vegna „status quo“ tímabils, 18. september til 25. október 2017

Að sögn stefnanda endurspeglar þessi kröfuliður tjón sem hann hafi hlotið af því að geta ekki ráðstafað vélinni 9H-MAC á tímabilinu frá 18. september til 31. október 2017. Á þeim tíma hafi mikið verið spurst fyrir um vélina og falast eftir henni en stefnandi hafi ekki getað boðið hana til verkefna þar eð hún var biluð. Hann hafi því misst af viðskiptum og geti þar af leiðandi ekki lagt fram samninga um slíkt.

Til stuðnings þessum kröfulið leggur stefnandi fram niðurstöðu dómkvadds matsmanns í matsgerð, dags. 30. nóvember 2020, þar sem tjónið var talið nema

403.000 breskum pundum.

Dómkvaddur matsmaður tekur fram í matsgerð sinni að hann hafi hvorki mörg né áreiðanleg gögn til þess að styðjast við, hvorki um flugtíma á dag né hagnað fyrir hvern flugtíma.

Stefnandi hafði einungis verið með vélina í notkun í átta vikur, frá 23. júlí, þegar hún skemmdist 12. september 2017. Þótt tímabilið sem stefnandi krefjist bóta fyrir í þessum lið sé við lok sumarvertíðar og æ fleiri flugvélar annarra flugfélaga séu þá í framboði lagði matsmaður til grundvallar meðalflugtíma á dag á því tímabili sem stefnandi hafði haft vélina í notkun, þ.e. frá júlí til september.

Matsmaður benti á að engin gögn styddu þá forsendu stefnanda að hagnaður af hverri floginni stund næmi 5.000 breskum pundum. Engu að síður lagði hann þá forsendu til grundvallar niðurstöðu sinni og dró einungis frá henni viðhaldskostnað sem hann áætlaði út frá samningi sem var gerður um vélina 9H-VOX fyrir tímabilið 1. nóvember 2017 til 28. febrúar 2018.

Auk þess lagði matsmaður til grundvallar að viðgerð vélarinnar hefði ekki lokið fyrr en 31. október 2017. Dómurinn telur hins vegar, eins og rakið er í 4. kröfulið, að viðgerðinni á skrokknum hafi verið lokið 16. október og það hafi maltnesk flugmálayfirvöld staðfest 23. október 2017.

Að mati dómsins eru þær meginforsendur sem dómkvaddur matsmaður byggir mat sitt á ekki nægilega traustar til þess að unnt sé að leggja niðurstöðu hans til grundvallar sem sönnunargagn um tjón stefnanda. Dómurinn telur tjón stefnanda því algerlega ósannað. Þessu til viðbótar liggur ekkert handfast fyrir um það að hann hafi þurft að hafna viðskiptavinum sem óskuðu eftir því að fá vélina leigða. Því verður að sýkna stefnda af kröfu samkvæmt þessum kröfulið.

8. Tjón vegna rekstrarstöðvunar vegna frekari málningarvinnu á flugvélinni

Stefnandi byggir þennan kröfulið á afleiddu tjóni sem hlotist hafi af því að vélin 9H-MAC hefði verið ónothæf í 10 daga vegna endanlegrar málningarvinnu og nemi tjónið 221.500 breskum pundum.

Í stefnu er miðað við að vélin hafi verið bundin 8.–18. janúar 2018. Engin gögn liggja þó fyrir um að vélin hafi verið máluð þessa daga. Í skjali sem stefnandi leggur fram til stuðnings 7. bóталиð segir að vélin hafi verið 10 daga í flugskýli vegna málunar (e. 10 Days in Hangar (under painting)). Hvorki er tilgreint hvar né hvenær. Dómurinn fær ekki séð að í þeim gögnum sem stefnandi vísar til sé nokkur sönnun þess að vélin 9H-MAC hafi verið máluð aftur, hvað þá að það verk hafi tekið 10 daga eða yfirhöfuð farið fram í janúar 2018. Að mati dómsins er þessi kröfuliður algerlega ósannaður og því verður að sýkna stefnda af honum.

9. Tjón vegna 10% umboðssölubóknunar

Stefnandi byggir á því að þetta sé áætluð umsamin lágmarkspóknun TCC, sem sé félag sem stefnandi samdi við um að selja flugferðir gegn 10% lágmarkspóknun af lágmarkstekjum stefnanda umfram kostnað. Stefnandi fullyrðir að TCC hafi gert honum að innheimta tjón TCC og hafa uppi þá kröfu sína sem að þessu lýtur.

Í tölvuskeyti frá Charles Taylor Adjusting 23. janúar 2018 til breskrar lögmannsstofu stefnda, Clyde & Co., kemur fram að CTA bíði formlegs svars frá TCC um það hvort þeir vilji að CTA sæki kröfuna fyrir félagið (e. confirming that they are happy for us to pursue the claim for lost commission on their behalf). Ekki verður séð að stefnandi hafi lagt fram staðfestingu þess efnis. Í það minnsta hefur stefnandi ekki lagt fram neitt skjal þess efnis að TCC framselji honum kröfu vegna umboðspóknunar sem félagið hafi orðið af vegna þess að vélin 9H-MAC skaddaðist á Keflavíkurflugvelli. Þar eð stefnandi hefur ekki sýnt fram á að hann sé handhafi kröfunnar verður að sýkna stefnda af þessum lið í bótakröfu stefnanda sökum aðildarskorts, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 91/1991.

10. Tjón vegna vetrarvertíðar 17. nóvember 2017 til 18. mars 2018

Stefnandi segir þennan kröfulið endurspegla hagnaðarmissi vegna verkefnaskorts á þessu fjögurra mánaða tímabili. Hann byggir á því að verkefnaskorturinn verði rakinn til þess að á þeim tíma sem flugvélin var frá vegna viðgerðar til 1. nóvember 2017 hafi hann ekki getað leigt hana til verkefna. Þegar hún varð nothæf á ný hafi verkefni á þessu tímabili látið á sér standa. Það segir stefnandi stafa af því að orðspor félagsins hafi beðið hnekki og aðilar því tregir til að ganga til samninga.

Til stuðnings þessari kröfu hefur stefnandi einungis lagt fram yfirlit yfir þá flugleggi sem vélinni 9H-MAC var flogið í nóvember 2017 og janúar 2018. Að mati dómsins færa þessi skjöl hvorki sönnur á að þetta sé tæmandi talning þeirra verkefna sem stefnandi sinnti á vetrartímabili 2017–2018 né heldur að stefnandi hefði átt kost á öðrum og meiri viðskiptum fyrir vélina á þessu tímabili hefði atvikið á Keflavíkurflugvelli ekki orðið 12. september 2017.

Til þess er einnig að líta að vélin var orðin flughæf 19. október 2017 og var það staðfest 23. október, viku áður en tímabilið hófst og mörgum mánuðum áður en tímabilinu lauk. Stefnandi var jafnframt með samning við fyrirtækið TCC sem sá um að bjóða vélina fram í verkefni. Með þeim gögnum sem stefnandi hefur lagt fram fær dómurinn ekki séð að hann hafi sýnt fram á orsakatengsl milli atviksins á Keflavíkurflugvelli 12. september og nýtingar vélarinnar 9H-MAC á tímabilinu 17. nóvember 2017 til 18. mars 2018. Því verður stefndi sýknaður af þessum lið í fjárkröfu stefnanda.

11. Tjón vegna lengds biðtíma á flugvél 9H-VOX – stöðugjald

Stefnandi segir þessa kröfu komna til vegna þess að honum hafi verið ómögulegt að fara með aðra vél sem hann var með á leigu hjá Opel, 9H-VOX, í þjónustu sem var nauðsynleg til að hægt væri að nota hana til þeirra verkefna sem henni voru ætluð og fjallað sé um í 5. kröfuflið. Vegna þessa hafi fallið aukin stöðugjöld á vélina sem nemi þessari fjárhæð.

Til stuðnings þessari kröfu vísar stefnandi til reiknings sem félagið Romaero SA gaf út 2. nóvember 2017. Reikningurinn er stílaður á félagið Opel Investments Ltd. Hann er sagður vera fyrir stöðugjöld flugvélar með skráningarnúmerið G-MADA á tímabilinu 1. september til 1. nóvember 2017 þar sem hún mun hafa staðið á athafnasvæði Romaero í Búkarest. Samkvæmt þessum reikningi var þessi vél ekki á vegum Oryx heldur Opel. Ekkert liggur fyrir um afdrif þessarar kröfu né hvernig stefnandi telur sig hafa orðið handhafa hennar. Ljóst er að hann átti ekki að greiða þann reikning sem hann byggir kröfuna á. Ekki er vitað hvort Opel greiddi Romaero reikninginn. Þó að félagið hefði gert það verður ekki séð hvernig Opel gat átt kröfu á hendur stefnda, Icelandair, vegna þessara stöðugjalda. Opel átti því ekki neina kröfu á hendur Icelandair til þess að framselja stefnanda. Því má einu gilda hvort Opel framseldi stefnanda reikninginn. Þar eð ekki verður séð að stöðugjöld sem féllu á flugvél í eigu og umráðum Opel sem stóð á velli í Búkarest verði rakin til atviksins 12. september 2017 verður að sýkna stefnda af þessum lið í fjárkröfu stefnanda.

12. Brotthvarf starfsfólks og kostnaður tengdur því

Stefnandi skýrir þennan kröfuflið þannig að atvikið 12. september 2017 hafi valdið því að áhafnarmeðlimir öfluðu sér ekki tekna og því hafi allmargir hætt störfum. Stefnandi hafi því orðið fyrir tvenns konar kostnaði, annars vegar greiðslu launa í uppsagnarfresti og hins vegar kostnaði við að þjálfa nýtt starfsfólk.

Til stuðnings þessari kröfu hefur stefnandi lagt fram eigin útreikning á kostnaði af að þjálfa upp nýja áhöfn. Í sama skjali tilgreinir hann einnig kostnað af því að greiða starfsfólki sínu laun í uppsagnarfresti. Af sjö áhafnarmeðlimum höfðu þrír þriggja mánaða uppsagnarfrest og fjórir höfðu eins mánaðar uppsagnarfrest.

Stefnandi leggur ekki fram nein gögn til stuðnings því að einhver úr áhöfninni hafi sagt upp störfum vegna þess að vélin fór í viðgerð. Hann hefur ekki heldur lagt fram nein gögn um það að hann hafi greitt þremur áhafnarmeðlimum þriggja mánaða uppsagnarfrest og fjórum eins mánaðar uppsagnarfrest. Hann hefur ekki heldur sýnt fram á að hann hafi greitt þar til bæru fyrirtæki fyrir að þjálfa upp nýja áhöfn. Stefnandi hefur því ekki lagt fram nein haldbær gögn til sönnunar því að hann hafi orðið fyrir fjárútlátum og þar með tjóni af þessum sökum.

Starfsfólki stefnanda bar að vinna á uppsagnarfrestinum. Að sama skapi átti

stefnandi að greiða fólkinu laun í uppsagnarfresti. Því eru torskilin þau rök að starfsmenn hafi sagt upp vegna þess að þeir öfluðu sér ekki tekna. Þar eð ekki er vitað hvenær fólkið sagði upp liggur ekki fyrir hvenær uppsagnarfresturinn rann út. Í það minnsta þrír úr áhöfninni, ef ekki hún öll, áttu því að vera tiltækir þegar viðgerð vélarinnar 9H-MAC lauk og hún mátti fljúga á ný. Því hefur stefnandi ekki heldur sýnt fram á að kostnaður vegna uppsagna og nýráðninga starfsfólks, þótt sannaður þætti, standi í orsakatengslum við það að ekið var á flugvélina.

13. Skert orðspor / missir á framtíðarhagnaði

Stefnandi byggir þennan lið í fjárkröfu sinni á því að vegna skemmda á flugvélinni hafi viðskiptavinir haldið að sér höndum og hætt að eiga viðskipti við hann. Stefnandi lagði ekki fram nein gögn til stuðnings þessari kröfu en reyndi að fá hana staðfesta með mati dómkvadds matsmanns. Matsmaðurinn taldi í fyrri matsgerð sinni, dags. 30. nóvember 2020, að tjón stefnanda af þessum sökum væri ekkert. Orðsporsmissir færi mikið til eftir því hvernig viðkomandi flugfélag tæki á atvikum af þessu tagi og hvernig það hagaði samskiptum við viðskiptavini eftir það og hvaða lausnir það bjóði þeim. Matsmaður vísar til þess að stefnandi leggi ekki fram gögn sem færi rök fyrir orðsporsmissi hans, hvorki ársuppgjör fyrri ára né umfjöllun um félagið í fjölmiðlum sem gæti bent til þess að orðspor stefnanda hefði skaðast. Matsmaður taldi því að stefnandi hefði ekki orðið fyrir tjóni sem mætti rekja til missis orðspors og hefði því ekki orðið af framtíðarhagnaði vegna þess. Stefnandi reyndi ekki að fá þessari niðurstöðu hnekkt í síðara mati dómkvadds matsmanns.

Þar eð þetta meinta tjón stefnanda er alveg ósannað verður að sýkna stefnda af þessum lið í fjárkröfu stefnanda.

14. Útlagður kostnaður vegna fagaðila sem skoðuðu vélina o.fl.

Stefnandi krefst þess að stefndi greiði honum útlagðan kostnað sem hann hafi haft af því að staðreyna tjón sitt.

Þessa kröfu styður stefnandi annars vegar með reikningi frá IBA Group Ltd., sem vann að beiðni stefnanda álit á því hversu mikið vélin hefði rýrnað í verði við áreksturinn 12. september 2017. Stefnandi krefst einungis greiðslu höfuðstóls, 5.000 breskra punda, en ekki virðisaukaskatts sem einnig er tilgreindur í reikningnum.

Eins og annar matskostnaður tilheyrir þessi kostnaður málskostnaði, sbr. e-lið 1. mgr. 129. gr. laga nr. 91/1991. Auk þess má áréttá þá niðurstöðu dómsins að stefnandi hafi ekki fært sönnur á að hann eigi kröfu sem varðar meinta verðryrnun vélarinnar og hefur sýknað stefnda af þeirri kröfu vegna aðildarskorts stefnanda. Kostnaður stefnanda af því að fá metið tjón sem er ekki talið tilheyra honum verður því ekki felldur á stefnda.

Til stuðnings kröfu sinni leggur stefnandi hins vegar fram reikning frá Charles Taylor Adjusting sem var í samskiptum við lögmannsstofu stefnda í Bretlandi áður en málið var höfðað hér fyrir dómi. Hér á það sama við, að stefnandi krefst greiðslu höfuðstóls, 3.505,90 breskra punda, en ekki virðisaukaskatts sem er tilgreindur í reikningnum. Dómurinn telur augljóst að heiti myntarinnar sé misritað í stefnu.

Að mati dómsins á hér það sama við og um fyrri reikninginn, að kostnaður sem þessi fellur undir málskostnað, sbr. g-lið 1. mgr. 129. gr. laga nr. 91/1991.

Því verður ekki tekin afstaða til þessa kostnaðar stefnanda sem sérstaks bóталиðar.

15. Afleiddur kostnaður vegna lánstöku

Í þessum bóталиð krefst stefnandi þess að stefndi greiði vexti og annan kostnað sem stefnandi varð að greiða þegar hann tók, um miðjan apríl 2018, brúarlán sem nam 500.000 breskum pundum. Stefndi hafi æ ofan í æ hafnað þeirri kröfu stefnanda að greiða inn á tjónið og það hafi valdið stefnanda alvarlegum lausafjárskorti.

Eins og áður greinir er þetta mál rakið til þess að bifreið sem flutti veitingar út í flugvélinu 9H-MAC þar sem hún stóð á Keflavíkflugvelli 12. september 2017 rakst í vélina þannig að dæld kom á skrokk vélarinnar neðarlega, vinstra megin við hurð á hægri hlið vélarinnar. Að mati dómsins stendur lausafjárþurrð stefnanda, sjö mánuðum síðar, í apríl 2018, ekki í neinu orsakasamhengi við atvikið 12. september 2017.

Þar eð ekki er sýnt fram á það skilyrði skaðabótaréttar að atvikið sé orsök lánstöku stefnanda verður að sýkna stefnda af þessum lið í fjárkröfu stefnanda.

16. Aukin rekstrarleiga á flugvélinni 9H-VOX

Að sögn stefnanda hafði hann beinan kostnað af því að hafa flugvélinu 9H-VOX á leigu án þess að geta notað hana þar eð ekki hafi verið hægt að leysa hana út úr viðgerð eins og lýst sé í 11. bóталиð.

Til stuðnings þessari kröfu leggur hann fram leigusamning um vélina 9H-VOX (e. Head Lease) ásamt reikningum sem eigandi vélarinnar Opel mun hafa gefið stefnanda út í mars, apríl og maí 2018, hverjum að fjárhæð 120.000 bandaríkjadalir, samtals 360.000 bandaríkjadalir.

Leigusamningurinn sem stefnandi gerði við Opel er dagsettur 1. október 2017. Með samningnum er eyðublað þar sem færa á inn afhendingardag vélarinnar (e. Schedule 2, Delivery Receipt). Stefnandi hefur ekki lagt þetta skjal fram undirritað. Svo sem fyrr greinir, í umfjöllun um 5. kröfulið, liggur ekkert fyrir um að stefnandi hafi nokkurn tíma fengið vélina afhenta frá Opel. Hafi hann ekki fengið vélina afhenta þurfti hann ekki að greiða leigu af henni. Enn fremur hefur stefnandi ekki lagt fram gögn til sönnunar því að hann hafi greitt þá reikninga sem hann leggur fram.

Þar eð stefnandi hefur ekki gert líklegt að hann hafi orðið fyrir nokkru tjóni sem varðar leigu hans á vélinni 9H-VOX verður stefndi sýknaður af þessum lið í fjárkröfu stefnanda.

17. Um varakröfu í íslenskum krónum

Að mati dómsins hefur stefnanda ekki tekist að sýna fram á fjárhæð tjóns síns í neinum þeirra liða sem mynda fjárkröfu hans og verður stefndi sýknaður af þeim öllum. Því þarf ekki að taka afstöðu til þessarar kröfu stefnanda.

18. Vaxta- og dráttarvaxtakrafa

Með vísan til niðurstöðu málsins þarf ekki að taka afstöðu til þessarar kröfu stefnanda.

Til þrautavara krefst stefnandi þess að stefndi verði dæmdur til að greiða aðra og lægri fjárhæð til stefnanda í skaðabætur, hvort sem er samkvæmt aðal- eða varakröfu, allt að álitum héraðsdóms.

Eins og fram er komið telur dómurinn að stefnandi hafi ekki fært neinar sönnur á fjárhæð þeirra bóta sem hann krefst. Hann hefur ekki heldur sýnt fram á að hann eigi vegna atviksins rétt til bóta úr hendi stefnda sem nemi lægri fjárhæð. Því kemur ekki til greina að dæma stefnda til greiðslu nokkurrar fjárhæðar að álitum.

Stefnandi gerir þá kröfu til þrautþrautavara að dómurinn viðurkenni bótaskyldu stefnda við stefnanda, vegna hins skaðabótaskylda atviks á Keflavíkurflugvelli 12. september 2007. Að mati dómsins kunna 1., 2., og 3. bótaliður að standa í orsakatengslum við og vera sennileg afleiðing af atvikinu á Keflavíkurflugvelli 12. september 2017. Stefnandi hefur hins vegar vanrækt svo verulega skyldu sína til að færa sönnur á ætlað tjón sitt að ekki er annað fært en að sýkna stefnda af þessum bóta-liðum. Af þeim sökum er ekki unnt að fallast á þrautþrautavarakröfu stefnanda um viðurkenningu á bótaskyldu, sbr. 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991.

Samandregið

Það er því niðurstaða dómsins að stefnandi hafi ekki sýnt fram á að hann sé handhafi þriggja liða í fjárkröfu sinni, sem eru 6. liður um lækkað verðgildi vélarinnar 9H-MAC, 9. liður um þóknun umboðssala og 11. liður sem varðar stöðugjöld vélarinnar 9H-VOX. Að mati dómsins standa 4., 5., 10., 12. og 15. bótaliður ekki í orsakasamhengi við atvikið sem hratt málinu af stað. Dómurinn telur jafnframt að stefnanda hafi fyrir tómlæti ekki tekist að færa sönnur á tjón sitt í 1., 2. og 3. lið og meint tjón stefnanda í 7., 8., 13. og 16. lið fjárkröfunnar telur dómurinn algerlega ósannað. Að

mati dómsins fellur sá kostnaður sem stefnandi tilgreinir í 14. lið undir málskostnað sem ræðst af heildarniðurstöðu máls.

Samkvæmt þessu er stefndi sýkn af öllum liðum í bótakröfu stefnanda. Með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 verður stefnandi dæmdur til þess að greiða stefnda málskostnað. Málið er allumfangsmikið, það var flutt um þann ágreining hvort stefnandi gæti fengið matsmann til þess að endurskoða svör sín í fyrri matsgerðinni, en sá ágreiningur gekk til Landsréttar. Einnig var matsmaður tvisvar dómkvaddur til þess að svara spurningum stefnanda. Með hliðsjón af þessu þykir málskostnaður stefnda úr hendi stefnanda hæfilega ákveðinn 5.000.000 króna og hefur við ákvörðun fjárhæðarinnar verið tekið tillit til skyldu stefnda til þess að greiða virðisaukaskatt af málflutningsþóknun.

Ingiríður Lúðvíksdóttir, héraðsdómari, sem dómsformaður og Krístrún Kristinsdóttir héraðsdómari svo og Guðbjörg H. Leifsdóttir viðskiptafræðingur kveða upp þennan dóm.

DÓMSORÐ:

Stefndi, Icelandair ehf., er sýkn af öllum kröfum stefnanda, Oryx Jet Limited. Stefnandi greiði stefnda 5.000.000 króna í málskostnað.

Ingiríður Lúðvíksdóttir
Krístrún Kristinsdóttir
Guðbjörg H. Leifsdóttir