

# LANDSRÉTTUR

Dómur föstudaginn 12. maí 2023.

Mál nr. 37/2022:

**ALC A321 7237, LLC**

(Eva B. Helgadóttir lögmaður)

og

**Íslenska ríkið**

(Ásta Sóllilja Sigurbjörnsdóttir lögmaður)

gegn

**Isavia ohf.**

(Hlynur Halldórsson lögmaður)

## Lykilorð

Aðfarargerð. Innsetningargerð. Lögskýring. Gagnkrafa. Ómerkingarkröfu hafnað. Skaðabótaábyrgð. Sýkna.

## Útdráttur

Með hinum áfrýjaða dómi voru ALC og Í dæmdir bótaskyldir vegna innsetningar í loftfar sem fór fram á grundvelli dómsúrskurðar þar sem héraðsdómari hefði með sagnæmum hætti komist að efnislega rangri niðurstöðu í málinu. Í dómi Landsréttar var rakið að við mat á því hvort umrædd aðfarargerð næði fram að ganga reyndi efnislega á lögskýringu og túlkun heimildar 1. málslíðar 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir til að aftra för loftfars af flugvelli vegna ógreiddra gjalda. Niðurstaða héraðsdómarans hefði byggt á þeim skilningi hans á ákvæðinu að heimilt væri að hamlar för loftfars á meðan gjöld tengd viðkomandi loftfari væru ógreidd en ekki vegna annarra ógreiddra gjalda viðkomandi eiganda eða umráðamanns. Hefði hann því fallist á þá kröfu ALC að hann fengi farþegaþotuna afhenta með beinni aðfarargerð eftir að hann hafði greitt skuld WOW air hf. vegna hennar. Heimildin til að aftra för loftfars af flugvelli vegna ógreiddra gjalda samkvæmt 1. málslíð 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir fæli í sér lögheimilaða greiðsluþvingun og varðaði fyrst og fremst áfallin gjöld þess loftfars sem í hlut ætti en tæki samkvæmt orðanna hljóðan einnig til „annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðanda loftfarsins.“ Orðalag ákvæðisins væri að þessu leyti mjög opið og víðtækt og takmarkaði ekki hvaða starfsemi eða gjöld gætu legið til grundvallar en lögskýringargögn veittu engar vísbendingar þar um. Þegar litið væri til þeirrar skerðingar á nýtingarrétti eiganda loftfarsins sem af stöðvun þess leiddi og þeirra fjárhagslegu hagsmuna sem í húfi væru af þeim sökum yrði að gera kröfu til þess að almennt væri fyrirsjáanlegt hvaða gjöld stöðvun loftfarsins væri ætlað að tryggja. Ákvæðið væri verulega íþyngjandi og við túlkun þess bæri að líta til eignarréttarákvæðis stjórnarskrárinnar. Yrði því að telja að við skýringu þess bæri að beita þrengjandi lögskýringu eins og héraðsdómariinn gerði í fyrrgreindum

úrskurði. Kæmi því hvorki til álita í málinu bótaábyrgð á hendur áfrýjanda ALC samkvæmt hlutlægrri bótareglu 1. mgr. 96. gr. laga nr. 90/1989 né á hendur áfrýjanda, íslenska ríkinu, á grundvelli almennu sakarreglunnar. Voru þeir því sýknaðir af kröfum I ohf. í aðalsök. Þá var staðfest niðurstaða héraðsdóms um sýknu I ohf. af kröfum ALC í gagnsök. Loks var málskostnaður látinn niður falla.

### **Dómur Landsréttar**

Mál þetta dæma landsréttardómaramarnir Ásmundur Helgason og Símon Sigvaldason og Eggert Óskarsson, settur landsréttardómari.

#### **Málsmeðferð og dómkröfur aðila**

- 1 Áfrýjendur skutu málinu til Landsréttar 17. og 18. janúar 2022. Áfrýjað er dómi Héraðsdóms Reykjavíkur 22. desember 2021 í málinu nr. E-1085/2020.
- 2 Áfrýjandi, ALC A321 7237, LLC, krefst þess aðallega að hinn áfrýjaði dómur verði ómerktur og málinu vísað aftur í hérað til löglegrar meðferðar og dómsálagningar að nýju. Til vara er krafist sýknu í aðalsök og að stefnda verði í gagnsök gert að greiða áfrýjandanum 1.890.833 bandaríkjadali, 369.504 evrur og 55.457.390 krónur. Þá er krafist vaxta af 55.457.390 krónum og 229.029 evrum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 28. mars 2019 til 6. maí 2019 og af 1.890.833 bandaríkjadöllum og 140.475 evrum frá 28. mars 2019 til þingfestingardags, 2. apríl 2020, en dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, af 55.457.390 krónum og 229.029 evrum frá 6. maí 2019 til greiðsludags og af 1.890.833 bandaríkjadöllum og 369.504 evrum frá 2. apríl 2020 til greiðsludags. Loks er krafist málskostnaðar í héraði og fyrir Landsrétti en til vara að hann verði látinn niður falla.
- 3 Áfrýjandi, íslenska ríkið, krefst sýknu af öllum kröfum stefnda og málskostnaðar úr hendi hans í héraði og fyrir Landsrétti. Til vara er þess krafist að fjárhæð dæmdra bóta verði lækkuð og málskostnaður fyrir Landsrétti falli niður.
- 4 Stefndi krefst þess að kröfu áfrýjanda, ALC A321 7237, LLC, um ómerkingu hins áfrýjaða dóms verði hafnað. Þá krefst stefndi staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar sameiginlega úr hendi áfrýjenda fyrir Landsrétti.

#### **Málsatvik og sönnunarfærsla**

- 5 Forsaga máls þessa er sú að flugfélagið WOW air hf. gerði 21. apríl 2016 samning við áfrýjanda, ALC A321 7237, LLC, (ALC) um leigu á farþegaþotu af gerðinni Airbus A321 og var leigutími átta ár. Farþegaþotan var skráð í loftfaraskrá Samgöngustofu með auðkenninu TF-GPA. Þar kom fram að áfrýjandinn væri eigandi loftfarsins og WOW air hf. umráðandi þess.
- 6 Samkvæmt gögnum málsins stóð WOW air hf. ekki í skilum við stefnda vegna notendagjalda og greiðslna vegna annarrar þjónustu í tengslum við starfsemi félagsins á Keflavíkurflugvelli. Samhliða einhliða yfirlýsingu af hálfu WOW air hf. 21.

nóvember 2018 um greiðslu ógreiddra notendagjalda í samræmi við greiðsluáætlun á tímabilinu 1. nóvember 2018 til 1. nóvember 2019 gaf WOW air hf. út sérstaka yfirlýsingu þar sem því var lýst yfir að félagið myndi tryggja að minnsta kosti að ein flugvél á flugrekstrarleyfi félagsins yrði til staðar á Keflavíkurlflugvelli eða á leið þangað og komin með staðfestan komutíma á gildistíma greiðsluáætlunarinnar.

- 7 Samkvæmt gögnum málsins sendi stefndi forstjóra WOW air hf. tilkynningu aðfararnótt 28. mars 2019 um þá ákvörðun sína að neyta heimildar samkvæmt 1. mgr. 136. laga nr. 60/1998 um loftferðir til að aftra för loftfarsins TF-GPA þar til skuld vegna ógreiddra gjaldfallinna notendagjalda að fjárhæð 1.953.625.714 krónur hefðu verið greidd eða fullnægjandi trygging sett fyrir greiðslu hennar. WOW air hf. skilaði inn flugrekstrarleyfi sínu til Samgöngustofu að morgni sama dags og eftir hádegi þann sama dag var bú félagins tekið til gjaldþrotaskipta með úrskurði Héraðsdóms Reykjavíkur.
- 8 Með aðfararbeiðni 17. apríl 2019 krafðist áfrýjandi ALC dómsúrskurðar um að tilgreind farþegaþota af gerðinni Airbus A321-211, með skráningarnúmerið TF-GPA, sem staðsett var á Keflavíkurlflugvelli, yrði tekin með beinni aðfarargerð úr vörslum stefnda. Við mat á því hvort gerðin næði fram að ganga reyndi á túlkun heimildar 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 til að aftra för loftfars af flugvelli vegna ógreiddra gjalda. Með úrskurði Héraðsdóms Reykjaness 2. maí 2019 í máli nr. A-53/2019 var beiðni áfrýjanda hafnað. Í forsendum úrskurðarins sagði að stefnda væri „heimilt að hamlu för flugvélarinnar TF-GPA frá Keflavíkurlflugvelli á meðan gjöld tengd þeirri flugvél [væru] ógreidd en ekki vegna ógreiddra annarra gjalda WOW air hf.“
- 9 Stefndi kærði úrskurð Héraðsdóms Reykjaness til Landsréttar 3. maí 2019 og krafðist þess að hann yrði staðfestur um annað en málskostnað. Þess var jafnframt krafist að staðfesting á niðurstöðu yrði með breyttum forsendum. Áfrýjandi ALC krafðist aðallega frávísunar en til vara staðfestingar úrskurðar héraðsdóms.
- 10 Áfrýjandi greiddi 6. maí 2019 inn á reikning stefnda þau gjöld sem hann taldi að tengdust farþegaþotunni TF-GPA. Með aðfararbeiðni sama dag krafðist áfrýjandi að nýju dómsúrskurðar um að tilgreind farþegaþota yrði tekin með beinni aðfarargerð úr vörslum stefnda.
- 11 Með úrskurði Landsréttar 24. maí 2019 í máli nr. 321/2019 var hinn kærði úrskurður staðfestur en með breyttum forsendum. Um túlkun á 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 segir svo: „Af orðalagi 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 og framangreindum lögskýringargögnum leiðir að í heimild til að aftra för loftfars felst lögheimiluð greiðsluþvingun sem beitt verður uns gjöld eru greidd vegna þess loftfars sem aftrað er farar eða annarrar starfssemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðanda loftfarsins, þar á meðal gjalda sem eru til komin vegna annars loftfars í umráðum sama umráðanda en í eigu annars eiganda, eða trygging sett fyrir greiðslu þessara gjalda. Ákvæðinu er þannig berum orðum ætlað að þvinga eiganda eða umráðanda loftfarsins til þess að

greiða hvers kyns gjöld fyrir þjónustu sem eigandi eða umráðandi hefur þegið af þeim sem starfrækir flugvöll eða flugleiðsöguþjónustu.“

- 12 Með úrskurði Héraðsdóms Reykjaness 29. maí 2019 í máli nr. A-56/2019 var aðfararbeiðni áfrýjanda frá 6. maí sama ár vísað frá dómi með vísan til 2. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.
- 13 Áfrýjandi kærði úrskurð Landsréttar frá 24. maí 2019 til Hæstaréttar 28. sama mánaðar og var kæruleyfi veitt 19. júní sama ár. Með dómi Hæstaréttar 27. júní sama ár í máli nr. 29/2019 var úrskurður Landsréttar ómerktur og málinu vísað á ný til Landsréttar til löglegrar meðferðar. Í forsendum dómsins segir að í skilningi 1. mgr. 98. gr. laga nr. 91/1991 hafi í varakröfu sóknaraðila fyrir Landsrétti falist samþykki á þeim þætti í dómkröfum varnaraðila, sem laut að staðfestingu niðurstöðu héraðsdóms um að synja sóknaraðila um heimild til aðfarargerðar. Samkvæmt því hafi Landsrétti borið þegar af þessari ástæðu að verða við kröfu varnaraðila og staðfesta niðurstöðu héraðsdóms um þetta atriði án þess að taka á nokkurn hátt afstöðu til röksemda hans fyrir henni og leysa síðan einvörðungu úr ágreiningi aðilanna um málskostnað í héraði. Landsréttur kvað upp úrskurði í samræmi við þessa niðurstöðu 3. júlí sama ár í máli nr. 321/2019.
- 14 Með aðfararbeiðni 1. júlí 2019 krafðist áfrýjandi ALC í þriðja sinn dómsúrskurðar um að tilgreind farþegaþota yrði tekin með beinni aðfarargerð úr vörslum stefnda. Með úrskurði Héraðsdóms Reykjaness 17. júlí sama ár í máli nr. A-816/2019 var fallist á þá kröfu þar sem áfrýjandi hafði greitt skuld WOW air hf. vegna TF-GPA. Kröfu stefnda um það að málskot úrskurðarins til Landsréttar frestaði aðfarargerðinni var hafnað. Stefndi kærði úrskurð héraðsdóms til Landsréttar samdægurs.
- 15 Áfrýjandi krafðist þess hjá sýslumanninum á Suðurnesjum 18. júlí 2019 að fá farþegaþotuna TF-GPA tekna úr umráðum stefnda með beinni aðfarargerð án tafar. Af hálfu stefnda var þess krafist að gerðinni yrði frestað þar til niðurstaða Landsréttar eða eftir atvikum dómur Hæstaréttar lægi fyrir. Sýslumaður hafnaði að fresta gerðinni, enda væri tekið fram í úrskurði héraðsdóms að málskot til Landsréttar frestaði henni ekki. Stefndi samþykkti því að afhenda áfrýjanda umráð vélarinnar TF-GPA og var henni flogið af landi brott í kjölfarið.
- 16 Með úrskurði Landsréttar 29. ágúst 2019 í máli nr. 549/2019 var máli vegna úrskurðar héraðsdóms um hina þriðju aðfararbeiðni vísað frá dómi þar sem gerðinni var lokið og áfrýjandi hafði ekki lengur lögvarða hagsmuni af því að fá hnekkt niðurstöðu um heimild til aðfarargerðar.
- 17 Áfrýjandi kærði úrskurð Landsréttar til Hæstaréttar sem staðfesti hann með dómi 23. september 2019 í máli nr. 43/2019.
- 18 Í hinum áfrýjaða dómi var komist að þeirri niðurstöðu að héraðsdómari í máli Héraðsdóms Reykjaness nr. A-816/2019 hafi í úrskurði 17. júlí 2019 komist með

saknæmum hætti að efnislega rangri niðurstöðu í málinu og voru áfrýjendur sameiginlega dæmdir til að greiða stefnda bætur af þeim sökum. Stefndi var sýknaður af kröfum áfrýjanda ALC í gagnsök.

### Niðurstaða

- 19 Til stuðnings aðalkröfu sinni um ómerkingu byggir áfrýjandi ALC á meginreglum laga nr. 91/1991 sem gilda um samningu dóma, einkum f-lið 1. mgr. 114. gr. laganna þar sem segir að í forsendum skuli greina rökstudda niðurstöðu um sönnunaratriði og lagaatriði. Áfrýjandi vísar til þess að í hinum áfrýjaða dómi hafi lítt verið fjallað um ýmsar tilgreindar málsástæður hans og í sumum tilvikum ekki tekin afstaða til þeirra í niðurstöðu dómsins. Einnig er vísað til þess að rökstuðningi sé ábótavant í hinum áfrýjaða dómi. Með því hafi verið brotið gegn greindu lagaákvæði og beri því að fallast á aðalkröfu áfrýjanda um ómerkingu dómsins og heimvísun.
- 20 Stefndi mótmælir kröfu áfrýjanda um ómerkingu hins áfrýjaða dóms. Dómurinn sé að öllu leyti í samræmi við meginreglur laga nr. 91/1991 að því er varðar samningu dóma. Það dugi því ekki áfrýjandanum ALC til að fá héraðsdóm ómerktan og málinu heimvísað að benda á óljósar og óraunhæfar hugleiðingar í málatilbúnaði sínum sem ekki sé með beinum hætti svarað eða hafnað í dómi héraðsdóms. Verulegir og augljósir gallar þurfi að vera á héraðsdómi svo hann verði ómerktur á þessum grundvelli en sú sé langt í frá raunin um hinn áfrýjaða dóm.
- 21 Í 114. gr. laga nr. 91/1991 er kveðið á um hvernig dómur skuli úr garði gerður og í 1. mgr. eru talin upp þau atriði í stafliðum a til i sem í forsendum skal greina. Í e-lið segir að þar skuli greina helstu málsástæður aðila og réttarheimildir sem þeir byggja á, þó aðeins að því leyti sem þörf krefur til úrlausnar máls. Þá segir í f-lið að í dómi skuli komast að rökstuddri niðurstöðu um sönnunaratriði og lagaatriði. Samkvæmt þessu er ekki þörf á því að fjalla um málsástæður aðila nema nauðsynlegt sé vegna úrlausnar máls og ákvæði f-liðar hefur ekki verið beitt svo í framkvæmd að nauðsyn hafi borið til að taka berum orðum rökstudda afstöðu í dómi til sérhverrar röksemdar sem haldið er fram. Lítið hefur verið svo á að taka beri rökstudda afstöðu til alls þess, sem raunhæft er að ætla að kunni að hafa áhrif á niðurstöðu um eitthvert atriði máls, en önnur rök sem hafnað er, megi liggja í þagnargildi, sbr. til hliðsjónar dóm Hæstaréttar 12. febrúar 2015 í málinu nr. 145/2014. Ekki verður fallist á með áfrýjanda að hinn áfrýjaði dómur sé saminn í andstöðu við þau meginsjónarmið sem fram koma í fyrrgreindum ákvæðum laga nr. 91/1991. Samkvæmt því verður aðalkröfu áfrýjanda ALC um ómerkingu hins áfrýjaða dóms hafnað.
- 22 Stefndi byggir á því að áfrýjandinn ALC hafi ráðstafað sakarefninu með bindandi hætti á grundvelli 1. mgr. 98. gr. laga nr. 91/1991 undir rekstri málsins fyrir Landsrétti með því að krefjast staðfestingar á úrskurði héraðsdóms sem hafnaði fyrstu aðfararbeiðni áfrýjanda. Áfrýjanda hafi ekki verið stætt á því að setja fram nýjar aðfararbeiðnir í ósamræmi við þessa ráðstöfun á sakarefninu. Ekki verður á þetta fallist. Hér var um að ræða réttarfarsatriði sem varðaði rekstur málsins fyrir Landsrétti

en hafði ekki bindandi áhrif á réttarstöðu aðila til frambúðar. Staðfest verður því niðurstaða hins áfrýjaða dóms að þessu leyti.

- 23 Við mat á því hvort aðfarargerðin næði fram að ganga reyndi efnislega á lögskýringu og túlkun heimildar 1. málsliðar 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 til að aftra för loftfars af flugvelli vegna ógreiddra gjalda, eins og fyrr getur. Lagagreinin er svohljóðandi: „Samgöngustofu og þeim sem starfrækir flugvöll eða flugleiðsöguþjónustu er heimilt að aftra för loftfars af flugvelli uns gjöld eru greidd eða trygging sett fyrir greiðslu vegna þess loftfars sem í hlut á eða annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðanda loftfarsins.“ Niðurstaða héraðsdómarans byggði á þeim skilningi hans á lagaákvæði þessu að heimilt væri að hamla för loftfars á meðan gjöld tengd viðkomandi loftfari væru ógreidd en ekki vegna annarra ógreiddra gjalda viðkomandi eiganda eða umráðamanns. Féllst því héraðsdómarinn á þá kröfu áfrýjanda að hann fengi farþegaþotuna TF-GPA afhenta með beinni aðfarargerð eftir að hann hafði greitt skuld WOW air hf. vegna hennar. Kröfu stefnda um það að málskot úrskurðar til Landsréttar frestaði aðfarargerðinni var hafnað gegn andmælum áfrýjanda, sbr. 3. mgr. 84. gr. laga um aðför nr. 90/1989.
- 24 Upphaflegt ákvæði um heimild til að aftra för loftfars af flugvelli er að finna í 149. gr. laga nr. 34/1964 um loftferðir og var svohljóðandi. „Réttum umráðanda flugvallar, sem er heimill almenningi, er rétt að aftra för loftfars af flugvellinum, uns eftirgjald eftir síðustu landingu og notkun loftfarsins af vellinum er greitt eða trygging sett fyrir greiðslu þess.“ Ákvæðið var tekið upp í 1. mgr. 136 gr. laga nr. 60/1998 með þeirri rýmkun á heimild til stöðvunar loftfars að hún tæki einnig til annarrar starfsemi flugrekandans. Ákvæðið var svohljóðandi: „Flugmálastjórn er heimilt að aftra för loftfars af flugvelli uns gjöld eru greidd eða trygging sett fyrir greiðslu vegna þess loftfars sem í hlut á eða annarrar starfsemi flugrekandans.“ Í frumvarpi til laga nr. 60/1998 segir svo: „Greinin kemur í stað 149. gr. gildandi laga en gildissviðið hefur verið útvíkkað nokkuð frá því sem gilt hefur, því samkvæmt núgildandi ákvæðum takmarkast beiting þessarar heimildar við síðustu landingu þess loftfars sem í hlut á.“ Frekari skýringar á því hvað löggjafinn á við með orðalaginu „annarrar starfsemi flugrekandans“ er ekki að finna í lögskýringargögnum. Með lögum nr. 21/2002 um breytingu á lögum nr. 60/1998 var heimildin „útvíkkuð til allra eigenda eða umráðenda loftfara“, eins og segir í athugasemdum í frumvarpi til breytingalaganna.
- 25 Heimildin til að aftra för loftfars af flugvelli vegna ógreiddra gjalda samkvæmt 1. málslið 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 felur í sér lögheimilaða greiðsluþvingun og varðar fyrst og fremst áfallin gjöld þess loftfars sem í hlut á en tekur samkvæmt orðanna hljóðan einnig til „annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðanda loftfarsins.“ Orðalag ákvæðisins er að þessu leyti mjög opið og víðtækt og takmarkar ekki hvaða starfsemi eða gjöld geta legið til grundvallar beitingu heimildarinnar, hvenær til gjaldanna er stofnað og í hvað langan tíma slík gjöld geta safnast upp svo heimildinni verði beitt. Lögskýringargögn sem fyrr eru rakin veita engar vísbendingar

þar um. Þegar litið er til þeirrar skerðingar á nýtingarrétti eiganda loftfarsins sem af stöðvun þess leiðir og þeirra fjárhagslegu hagsmuna sem í húfi eru af þeim sökum verður að gera kröfu til þess að almennt sé fyrirsjáanlegt hvaða gjöld stöðvun loftfarsins sé ætlað að tryggja. Ákvæðið er verulega íþyngjandi og við túlkun þess ber að líta til eignarréttarákvæðis stjórnarskrárinnar. Verður því að telja að við skýringu þess beri að beita þrengjandi lögskýringu eins og héraðsdómarinn gerði í úrskurði Héraðsdóms Reykjaness 17. júlí 2019 í máli nr. A-816/2019 er fallist var á kröfu áfrýjanda ALC um að hann fengi farþegaþotuna TF-GPA afhenta með beinni aðfarargerð. Verður því að hafna túlkun hins áfrýjaða dóms á lagaákvæði þessu, enda verður ekki byggt á þeirri lagatúlkun ákvæðisins sem sett var fram í úrskurði Landsréttar 24. maí 2019 í máli nr. 321/2019 og ómerktur var með dómi Hæstaréttar 27. júní sama ár í máli nr. 29/2019. Af því leiðir að hnekkt verður þeirri niðurstöðu hins áfrýjaða dóms að héraðsdómarinn í máli A-816/2019 hafi með saknæmum hætti komist að rangri niðurstöðu í málinu bæði að því er varðar heimild áfrýjanda ALC til að fá farþegaþotuna TF-GPA tekna úr umráðum stefnda sem og að hafna þeirri kröfu stefnda að málskot til Landsréttar frestaði framkvæmd aðfarar, sbr. 3. mgr. 84. gr. laga 90/1989.

- 26 Samkvæmt framansögðu kemur hvorki til álita í málinu bótaábyrgð á hendur áfrýjanda ALC samkvæmt hlutlægrri bótareglu 1. mgr. 96. gr. laga nr. 90/1989 né á hendur áfrýjanda, íslenska ríkinu, á grundvelli almennu sakarreglunnar. Verða þeir sýknaðir af kröfum stefnda í aðalsök.
- 27 Í gagnsök byggir áfrýjandi ALC á því að stefnda hafi ekki verið heimilt að aftra brottför TF-GPA frá Keflavíkurflugvelli með stoð í 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998. Þá hafi stefndi með ólögmetum hætti heimilað WOW air hf. söfnun skulda í skjóli samkomulags við flugfélagið um það að ávallt væri að minnsta kosti ein flugvél á flugrekstrarleyfi félagsins til taks á Keflavíkurflugvelli eða á leið þangað til tryggingar greiðslu skuldanna. Sú háttsemi stefnda hafi falið í sér ólögmeta ríkisaðstoð til WOW air hf. og brot á samkeppnislögum.
- 28 Samkvæmt framansögðu var fallist á að heimilt hefði verið að aftra brottför TF-GPA frá Keflavíkurflugvelli meðan gjöld tengd þeirri flugvél væru ógreidd eða frá stöðvun hennar 28. mars 2019 til 6. maí sama ár er áfrýjandi innti þau gjöld af hendi. Stefndi hafði því að lögum heimild til að aftra brottför vélarinnar að því er tók til þeirra gjalda að fjárhæð 55.457.390 krónur og 229.029 evrur. Að því er varðar aðra liði gagnkröfu áfrýjanda, það er um kostnað við að viðhalda flughæfisskírteini, kostnað við geymslu, viðhald og prófanir, ráðgjöf sérfræðinga á sviði flugrekstrarmála og tapaðar leigutekjur, þá verður fallist á með stefnda að þær séu vanreifaðar og tjón áfrýjanda af þeim sökum ósannað. Að því er varðar sérstaklega kröfu um lögmannskostnað að fjárhæð 532.448 bandaríkjadali samkvæmt framlögðum reikningum frá árinu 2019 ber að líta til þess að í þeim úrskurðum og dómum sem kveðnir voru upp vegna aðfararmálanna á þeim tíma var í öllum tilvikum mælt fyrir um greiðslu

málskostnaðar aðila. Ekki er gerð sérstök grein fyrir þessum verulega lögfræðikostnaði sem engin rök standa til að stefnda verði gert að greiða. Þá er ekki sýnt fram á með hvaða hætti ætluð ólögmat ríkisaðstoð til WOW air hf. og brot á samkeppnislögum geti komið til og tengst bótakröfu á hendur stefnda.

- 29 Þegar til alls þessa er litið verður staðfest niðurstaða hins áfrýjaða dóms um sýknu stefnda af kröfum áfrýjanda ALC í gagnsök.
- 30 Með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 þykir rétt að málskostnaður milli aðila falli niður bæði í héraði og fyrir Landsrétti.

### **Dómsorð:**

Áfrýjendur, ALC A321 7237, LLC og íslenska ríkið, eru sýkn af kröfum stefnda, Isavia ohf., í aðalsök.

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður um gagnsök málsins í héraði.

Málskostnaður milli aðila fellur niður í héraði og fyrir Landsrétti.

### **Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 22. desember 2021**

Mál þetta er höfðað með stefnu birtri 13. desember 2019 og 6. janúar 2020 af Isavia ohf., [...] , á hendur eru ALC A321 7237; LLC, (hér eftir ALC) [...], Bandaríkjunum og íslenska ríkinu.

Aðalstefndi ALC höfðaði gagnsök 12. mars 2020 gegn aðalstefnanda og Skúla Mogensen. Málinu á hendur umræddum Skúla var vísað frá dómi með úrskurði 27. nóvember 2020 og staðfesti Landsréttur þá niðurstöðu með úrskurði dagsettum 11. janúar 2021.

Í aðalsök krefst aðalstefnandi þess að aðalstefndu greiði honum sameiginlega (in solidum) 1.352.495.210 krónur og 5.986.630 evrur ásamt vöxtum af báðum fjárhæðum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 18. júlí 2019 til 18. nóvember 2019, en með dráttarvöxtum af báðum fjárhæðum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst aðalstefnandi málskostnaðar úr hendi aðalstefndu sameiginlega (in solidum).

Aðalstefndi ALC krefst sýknu af öllum kröfum stefnanda í aðalsök og að aðalstefnandi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar.

Aðalstefndi íslenska ríkið krefst þess aðallega að vera sýknaður af öllum kröfum aðalstefnanda og að aðalstefnandi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar að mati dómsins en til vara að dómkröfur aðalstefnanda verði verulega lækkaðar og að málskostnaður verði látinn niður falla.

Í gagnsök krefst gagnstefnandi ALC þess að gagnstefnda Isavia ohf. verði gert að greiða gagnstefnanda 1.890.833 bandaríkjadali, 369.504 evrur og 55.457.390 íslenskar krónur. Þá krefst gagnstefnandi vaxta af 55.457.390 íslenskum krónum og 229.029 evrum, samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001, frá 28. mars 2019 til 6. maí 2019 og af 1.890.833 bandaríkjadöllum og 140.475 evrum frá 28. mars 2019 til þingfestingardags, en dráttarvaxta, samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, af 55.457.390 íslenskum krónum og 229.029 evrum frá 6. maí 2019 til greiðsludags og af 1.890.833 bandaríkjadöllum og 369.504 evrum frá þingfestingardeg til greiðsludags.

Gagnstefndi Isavia ohf. krefst sýknu af kröfum gagnstefnanda. Þá gerir hann kröfu um málskostnað.

### *Málsatvik*

Mál þetta á rót sína að rekja til þeirrar ákvörðunar aðalstefnanda, 28. mars 2019, að aftra för loftfarsins Airbus A321-211, með skráningarnúmerið TF-GPA, af Keflavíkurflugvelli, þar til ógreidd gjöld yrðu greidd eða trygging sett fyrir greiðslu ógreiddra gjalda sem Wow air hf. hafði stofnað til við aðalstefnanda í starfsemi sinni, með vísan til 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga, nr. 60/1998. Var Wow air hf. þá skráður umráðamaður loftfarsins í loftfaraskrá Samgöngustofu en aðalstefndi ALC eigandi þess. Þennan sama dag var Wow hf. tekið til gjaldsþrotaskipta.

Aðalstefndi ALC, eigandi umrædds loftfars, lagði fram aðfararbeiðni á grundvelli 78. gr. laga um aðför nr. 90/1989, 17. apríl 2019, og krafðist innsetningar í loftfarið. Héraðsdómur Reykjaness hafnaði beiðninni 2. maí 2017 með úrskurði í máli nr. A-53/2019, en með þeim forsendum að einungis væri heimilt að aftra för loftfars á grundvelli 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga vegna þeirra ógreidda gjalda sem stofnast hefðu vegna viðkomandi loftfars.

Hinn 6. maí 2019, í kjölfar þessarar niðurstöðu héraðsdóms, greiddi aðalstefndi ALC gjöld sem hann taldi mega rekja til notkunar umrædds loftfars og lagði síðan fram nýja aðfararbeiðni í Héraðsdómi Reykjaness þann sama dag.

Hinn 24. maí 2019 úrskurðaði Landsréttur í máli nr. 321/2019 um hina fyrstu aðfararbeiðni og staðfesti þá synjun héraðsdóms en með verulega breyttum forsendum. Kvað Landsréttur þvingunarúrræði 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 vera skýrt og afdráttarlaust. Væri ákvæðinu *berum orðum ætlað að þvinga eiganda eða umráðamann loftfarsins til að greiða hvers kyns gjöld fyrir þjónustu sem eigandi eða umráðamaður hefði þegið af þeim sem starfrækir flugvöll eða flugleiðsöguþjónustu.*

Hinn 29. maí 2019 vísaði héraðsdómur frá dómi aðfararbeiðni aðalstefndu ALC frá 6. maí 2019 með úrskurði í máli nr. A-56/2019. Var það gert með vísan til *res judicata* áhrifa dóms Landsréttar frá 24. maí 2019.

Hæstiréttur veitti aðalstefnda ALC kæruleyfi vegna úrskurðar Landsréttar frá 24. maí 2019 í máli nr. 321/2019. Kvað Hæstiréttur í kjölfarið upp dóm í málinu nr. 29/2019, 27. júní 2019, þar sem umræddur úrskurður Landsréttar var ómerktur. Var ástæða þess sú að í varakröfu ALC fyrir Landsrétti hefði verið krafist staðfestingar á niðurstöðu héraðsdóms, sem hefði falið í sér samþykki í skilningi 1. mgr. 98. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála. Hefði Landsréttur því átt að staðfesta úrskurð héraðsdóms um að hafna aðfararbeiðninni án frekari raka fyrir niðurstöðunni. Í kjölfarið, 3. júlí 2019, kvað Landsréttur upp slíkan úrskurð í máli nr. 321/2019.

Daginn áður, 2. júlí 2019, lagði ALC fram þriðju aðfararbeiðni sína hjá Héraðsdómi Reykjaness og krafðist sem fyrr innsetningar í loftfarið. Héraðsdómur tók hana til efnislegrar meðferðar og féllst á kröfur aðalstefnda ALC 17. júlí 2019 í úrskurði í máli nr. A-816/2019. Hélt héraðsdómur sig þar með við fyrri skilning sinn á 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga, það er að hún veitti aðalstefnanda einungis rétt til að aftra för loftfars vegna skulda sem tengdust viðkomandi loftfari. Þá hafnaði héraðsdómurinn þeirri kröfu aðalstefnanda að málskot til Landsréttar myndi fresta aðfarargerðinni, sbr. 3. mgr. 84. gr. laga um aðför nr. 90/1989.

Aðalstefnandi kærði úrskurð í máli nr. A-816/2019 samdægurs til Landsréttar. Aðalstefndi ALC lagði hins vegar fram kröfu hjá sýslumanninum á Suðurnesjum um að fá farþegaþotuna tekna úr umráðum aðalstefnanda með beinni aðfarargerð. Aðalstefnandi krafðist þess að gerðinni yrði frestað en þeirri beiðni var hafnað þar sem fram kæmi í úrskurði héraðsdóms að málskot til Landsréttar frestaði ekki gerðinni. Var því farþegaþotan afhent aðalstefnda ALC og henni flogið af landi brott í kjölfarið.

Hinn 29. ágúst kvað Landsréttur upp úrskurð um hina þriðju aðfararbeiðni í máli nr. 549/2019. Var kröfum aðalstefnanda vísað frá Landsrétti þar sem hin umþrætta gerð væri um garð gengin og því ekki lengur lögvarðir hagsmunir af úrlausn um lögmæti hennar.

Aðalstefnandi kærði úrskurð Landsréttar til Hæstaréttar sem staðfesti úrskurð Landsréttar í dómi sínum nr. 43/2019.

Í kjölfar þessa krafði aðalstefnandi aðalstefndu ALC og íslenska ríkið um greiðslu skaðabóta vegna þess tjóns sem aðfarargerðin hefði haft í för með sér. Báðir aðalstefndu höfnuðu greiðsluskyldu.

Við aðalmeðferð málsins gaf Sveinbjörn Indriðason, forstjóri aðalstefnanda, aðilaskýrslu. Þá gáfu skýrslu vitnin Karl Alvarsson, yfirlögfræðingur aðalstefnanda, og Bjarki Már Baxter lögfræðingur, sem áður starfaði hjá Wow air hf.

## II

### *Málsástæður aðalstefnanda í aðalsök og gagnstefnda í gagnsök*

Aðalstefnandi byggir málssókn sína á 1. mgr. 96. gr. og 2. mgr. 97. gr. aðfararlaga nr. 90/1989. Þar er mælt fyrir um óskipta bótaskyldu gerðarbeiðanda og íslenska ríkisins á tjóni sem gerðarþoli verður fyrir vegna aðfarar sem síðar er leitt í ljós að skilyrði hafi skort fyrir. Gagnvart aðalstefnda ALC byggir aðalstefnandi á hlutlægrri bótareglu 1. mgr. 96. gr. aðfararlaga, en gagnvart íslenska ríkinu á hinni almennu sakareglu skaðabótaréttarins, reglum skaðabótaréttar um sérfræðiábyrgð og reglu skaðabótaréttarins um vinnuveitendaábyrgð.

Aðalstefnandi bendir á að fram komi í lögskýringargögnum að baki 1. mgr. 96. gr. laga um aðför að það nægi að sýna fram á að skilyrði hafi skort fyrir kröfu gerðarbeiðanda til að ákvæðinu verði beitt. Ef krafa hafi ekki verið efnislega rétt og ekki uppfyllt skilyrði fyrir beinni aðfarargerð verði gerðarbeiðandi bótaskyldur. Beri gerðarbeiðandi þannig hlutlæga bótaskyldu sem hann gangist undir með því að leggja fram aðfararbeiðni fyrir héraðsdómi og krefjast fullnustu úrskurðar. Eina leiðin til að koma slíkri bótakröfu að fyrir dómstólum sé í almennu einkamáli, eftir að gerðin sé um garð gengin, þar sem leyst verði úr því hvort heimild sem aðfarargerðin sé reist á hafi verið efnislega rétt um þau réttindi sem aðalstefndi ALC krafðist sér til handa.

Aðalstefnandi byggir á því að skýrt sé að honum hafi verið heimilt á grundvelli 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga að aftra för loftfarsins TF-GPA þar til skuld umráðamanns loftfarsins, Wow air hf., hefði verið greidd að fullu. Bendir aðalstefnandi á að tiltekin séu í umræddri 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga annars vegar gjöld vegna viðkomandi loftfars sem í hlut á og hins vegar gjöld vegna annarrar starfsemi umráðanda eða eiganda. Væri tilgreiningin á gjöldum vegna *annarrar starfsemi* umráðandans bæði óþörf og órókrétt ef ákvæðið tæki aðeins til annarrar starfsemi þess loftfars sem hlut ætti að máli eins og héraðsdómur hefði byggt á. Væri hvergi fótur fyrir þeirri lögskýringu héraðsdóms. Væri augljós skýring á ákvæðinu að með tilgreiningu á *annarri starfsemi* eiganda eða umráðanda væri átt við aðra starfsemi en þá sem væri *vegna þess loftfars sem í hlut á*. Væri því augljóst að heimildin tæki til allra útistandandi gjalda umráðamanns loftfarsins.

Aðalstefnandi bendir á að skýr afstaða löggjafans til þessa komi fram í lögskýringargögnum að baki 12. gr. laga nr. 74/2019 um Höfðaborgarsamninginn um alþjóðleg tryggingarréttindi í hreyfanlegum búnaði og bókun um búnað loftfara. Komi fram í greinargerð með frumvarpi til laganna að hliðsjón hafi verið höfð af orðalagi 136. gr. laga um loftferðir þar sem heimilt væri að aftra för loftfars af flugvelli uns gjöld væru greidd eða trygging sett fyrir greiðslu vegna þess loftfars sem í hlut ætti eða annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðanda loftfarsins.

Aðalstefnandi kveður tilkynningu um öftrun fara loftfarsins hafa verið beint að Wow air hf. áður en félagið var tekið til gjaldþrotaskipta og þegar félagið var skráður umráðamaður loftfarsins í loftfaraskrá Samgöngustofu. Slíka tilkynningu þyrfti ekki að senda eiganda loftfarsins og því hefði það engin réttaráhrif hvenær eigandi væri upplýstur um stöðvun á fari loftfars.

Aðalstefnandi bendir á að þeirri túlkun héraðsdóms á 1. mgr. 136. gr. laga um loftferðir að heimild til að aftra för loftfars væri eingöngu vegna gjalda sem tengdust viðkomandi loftfari, hafi verið hafnað í úrskurði Landsréttar 24. maí 2019, í máli nr. 321/2019. Hefði þar verið tekinn af allur vafi um rétta túlkun á ákvæði 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga. Þótt Hæstiréttur hefði síðar ómerkt þennan úrskurð af ótengdum orsökum þá byggir aðalstefnandi á því að þessi lagatúlkun Landsréttar hljóti að vera óbreytt og rétt.

Aðalstefnandi byggir á því að aðfararbeiðni aðalstefnda ALC, sem héraðsdómur féllst á, hafi verið haldin réttarfarsannmörkum sem leitt hefðu átt til þess að henni yrði vísað frá dómi. Hefðu réttaráhrif síðari úrskurðar Landsréttar í máli nr. 321/2019 átt að leiða til þess aðalstefndi ALC gæti ekki borið undir dómstóla á ný sömu beiðni um innsetningu og það sjálft krafðist synjunar á við meðferð málsins í Landsrétti. Sé ótækt að aðili geti komið dómsmáli aftur á byrjunarreit með því að samþykkja kröfur

gagnaðila síns fyrir æðra dómi og höfða svo dómsmál um sama sakarefni á ný. Hefði því átt að hafna aðfararbeiðninni á þessum forsendum.

Aðalstefnandi telur að tilgangur 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga sé hinn sami og haldsréttar, það er að knýja á um greiðslu. Sé ótvírætt að ekki sé unnt að krefjast innsetningar í lausafé sem undirorpið sé haldsrétti. Hefði því borið að hafna beiðni aðalstefnda ALC.

Aðalstefnandi telur að ákvæði 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga veiti í öllu falli aðalstefnanda veðréttindi í loftfari sem aftrað hefur verið för. Um sé að ræða handveð, sbr. til hliðsjónar skilgreiningu 3. mgr. 1. gr. laga nr. 75/1997 um sammingsveð.

Aðalstefnandi bendir á að í leigusamningi Wow air hf. og aðalstefnda ALC sé beinlínis gert ráð fyrir að aðalstefnandi geti beitt því úrræði sínu að aftra för loftfars aðalstefnda ALC vegna allra skulda Wow air. hf. Hafi því aðalstefndi ALC vitað af umræddu ákvæði 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga og áhrifum þess. Þá sé í hinum ómerкта úrskurði Landsréttar frá 24. maí 2019 vísað til umrædds leigusammings og hafi Landsréttur þar bent á að í samningnum hafi verið gert ráð fyrir því að til kyrrsetningar á flugvélinni TF-GPA gæti komið vegna tryggingar greiðslu ógreiddra gjalda vegna annarrar starfsemi leigutaka loftfarsins.

Aðalstefnandi bendir á að samkvæmt leigusamningnum hafi aðalstefndi ALC getað óskað eftir yfirliti um allar skuldir Wow air hf. og hefði félagið því getað gripið til aðgerða hvenær sem er, teldi það hagsmunum sínum ógnað.

Aðalstefnandi byggir á því að í 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga felist hvorki eignaupptaka né skerðing á eignarrétti þannig að gangi gegn ákvæðum 1. mgr. 72. gr. stjórnarskrárinnar. Hafi löggjafinn sett í lög ýmsar takmarkanir á eignarrétti sem hafi lögmætan tilgang og feli í sér höft á eignarréttindum, m.a. til tryggingar greiðslu skulda, í sumum tilvikum vegna skulda þriðja manns. Bendir aðalstefnandi á að tekið sé undir þessi sjónarmið í hinum ógilta úrskurði Landsréttar frá 24. maí 2019, í máli nr. 321/2019.

Aðalstefnandi bendir á að aðalstefndi ALC hafi eignast framkröfu á hendur skuldara gjaldanna. Verði félagið því ekki fyrir eignaskerðingu að lögum þótt það geti orðið það í reynd vegna þverrandi greiðslugetu skuldara.

Aðalstefnandi byggir á þeim grunnsjónarmiðum sem koma fram í 2. mgr. 96. gr. laga um aðför og á sakarreglunni. Telur aðalstefnandi að aðalstefnda ALC hafi verið ljóst, eða mátt vera ljóst, að skilyrði skorti fyrir hinni þriðju aðfararbeiðni.

Varðandi bótaábyrgð aðalstefnda, íslenska ríkisins, byggir aðalstefnandi á almennu sakarreglunni. Komi fram í 2. mgr. 97. gr. laga um aðför að um ábyrgð héraðsdómara á lögmæti aðfarargerða fari eftir sérreglum laga. Um bótaskyldu dómara á dómsathöfnum sé fjallað í 2. mgr. 53. gr. laga nr. 50/2016 um dómstóla, en þar komi fram að um bótaskyldu dómara fari eftir almennum reglum. Dómsmál vegna skaðabótaskyldu dómara skuli höfða gegn íslenska ríkinu, en ekki dómaranum persónulega.

Aðalstefnandi telur að gera megi ríkar kröfur til athafna dómara og þar með beita ströngu sakarmati við það mat. Meira þurfi þó að koma til en að dómari beiti rangri lagatúlkun í dómsúrlausn. Skipti þar máli hvort dómari hafi fyrir fram mátt vita um hvernig túlka beri lagaákvæði en kjósi að hunska hina réttu lagatúlkun af ásetningi eða gáleysi.

Aðalstefnandi byggir á því að dómari við Héraðsdóm Reykjaness hafi sýnt af sér sagnæma og ólögmeða háttsemi í skilningi sakarreglunnar við úrlausn á aðfararmálinu nr. A-816/2019. Hafi sami dómari fengið öll þrjú aðfararmálin til úrlausnar. Byggir aðalstefnandi á að háttsemi dómarans hafi falið í sér bersýnilega ranga beitingu form- og efnisreglna, skeytingarleysi um staðreyndir í málinu, dómari hafi hunsað fordæmisgefandi úrlausnir æðri dómstóls og rangfært málsástæður og málalíbúnað aðalstefnanda í aðfararmálinu. Þá hafi dómari hafnað að fresta réttaráhrifum úrskurðarins, sem hann hafi þó vitað að gekk þvert gegn lagatúlkun og niðurstöðu æðri réttar.

Aðalstefnandi bendir á að Hæstiréttur hafi komist að þeirri niðurstöðu í dómi sínum í máli nr. 29/2019 að með kröfugerð sinni í Landsréttarmálinu nr. 321/2019 hafi aðalstefndi ALC ráðstafað sakarefninu með bindandi hætti og samþykkt dómkröfur aðalstefnanda. Hafi sú niðurstaða einnig verið

staðfest í síðari úrskurði Landsréttar í málinu 321/2019. Hafi því aðalstefndi ALC að mati aðalstefnanda ekki getað höfðað nýtt aðfararmál um sama hlut, aðstöðu, atvik, málsástæður og kröfugerð. Hafi því borið að vísa málinu frá dómi eða hafna beiðninni á grundvelli þessarar rástöfunar á sakarefninu. Um þetta bendir aðalstefnandi einnig á að aðfarabeiðninni í máli A-56/2019 hjá Héraðsdómi Reykjaness hafi verið vísað frá dómi á grundvelli sjónarmiða um bindandi réttaráhrif dómsúrlausna.

Aðalstefnandi bendir á að orðalag 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga sé skýrt og bjóði ekki upp á mikið svigrúm til lagatúlkunar. Þegar héraðsdómari hafi úrskurðað um hina þriðju aðfararbeiðni, í máli nr. A-816/219, hafi legið fyrir að Landsréttur hefði hafnað lögskýringu hans á 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga. Héraðsdómari hafi þá verið bundinn af skýru orðalagi ákvæðisins og túlkun Landsréttar á því hvernig leysa skyldi úr þessum þætti málsins. Engu skipti þótt úrskurður Landsréttar hafi síðar verið ómerktur af Hæstarétti á grundvelli réttarfarsatriða.

Aðalstefnandi bendir á að héraðsdómari í máli nr. A-816/2019 hafi hafnað því að málskot til æðra dóms frestaði réttaráhrifum úrskurðarins, þrátt fyrir að hafa fallist á að um væri að ræða gríðarmikla fjárhagshagsmuni í málinu og þrátt fyrir að dómari hafi vitað að æðri réttur væri á andstæðri skoðun um inntak 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga. Hafi dómari mátt vita að aðalstefnandi myndi missa allan rétt til loftfarsins yrði það tekið úr vörslum hans.

Aðalstefnandi telur þá röksemd héraðsdómara fyrir því að hafna frestun réttaráhrifa, að aðalstefnandi hafi látið vanskil viðgangast mánuðum saman með þá vitneskju að eignarhald vélarinnar væri hjá skúffufyrirtæki, vera ótæka. Það hafi verið Wow air hf. sem hafi verið í vanskilum en ekki aðalstefndi ALC. Þá hafi vanskilin ekki verið *látin viðgangast* heldur hafi verið unnið í því að gera félaginu kleift að greiða skuldina jafnframt því að halda áfram starfsemi. Þá hafi ekkert verið vitað um eignarhald þeirrar vélar sem stöðvuð var.

Aðalstefnandi byggir einnig á því að dómurinn hafi sýnt af sér gálausa háttsemi þegar hann lagði mat á hagsmuni aðalstefnanda annars vegar og aðalstefnda ALC hins vegar af því að fresta ekki aðfarargerðinni.

Aðalstefnandi telur augljós orsakatengsl vera milli hinnar saknæmu og ólögmetu háttsemi dómarsins og tjóns aðalstefnanda. Sé ljóst að ef dómari hefði hafnað aðfararbeiðni aðalstefnda ALC hefði aðalstefnandi haldið umráðum yfir loftfarinu þar til leyst hefði verið úr efnislegum ágreiningi þeirra. Sama eigi við ef héraðsdómari hefði fallist á að fresta réttaráhrifum úrskurðarins. Telur aðalstefnandi ljóst að úrskurður æðri réttar hefði orðið á sama veg og úrskurður Landsréttar frá 24. maí 2019. Í því sambandi er bent á að í úrskurði Landsréttar í máli 549/2019 hafi tveir af þeim dómurum sem úrskurðuðu í máli 321/2019 átt hlut að máli og sé óhugsandi að efnislega niðurstaða þeirra hefði orðið önnur en í fyrra skiptið.

Um tjón sitt bendir aðalstefnandi á að óumdeilt sé að loftfarið TF-GPA sé mun meira virði en krafa aðalstefnanda á hendur Wow air hf. Hefði aðalstefnandi því verið kleift að fá kröfu sína greidda að fullu með greiðslu aðalstefnda ALC á kröfunni eða eftir atvikum að undangenginni fullnustu veðréttinda, fjárnámi eða nauðungarsölu á loftfarinu. Ljóst sé að ekkert fáiist greitt upp í kröfuna úr þrotabúi Wow air hf.

Kröfufjárhæð byggir aðalstefnandi á útgefnum reikningum á hendur Wow air hf., vegna gjalda samkvæmt þjónustuskrá, sem ekki hafi verið greiddir. Hafi reikningunum og kröfum á grundvelli þeirra ekki verið mótmælt.

Í gagnsök hafnar aðalstefnandi því að hann hafi sýnt af sér saknæma og ólögmetu háttsemi sem valdið hafi gagnstefnanda tjóni.

Vísar aðalstefnandi til þess að hann hafi verið í fullum rétti til að stöðva för loftfarsins TF-GPA og hafi heimild hans til þess átt sér stoð í 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga. Við beitingu þeirrar heimildar skipti engu að eigandi þess loftfars sem aftrað er för sé annar en umráðamaður þess sem stofnað hefur til skuldar við gagnstefnanda. Aðalstefnandi hafnar því einnig að um *ólögmetu veðtöku* hafi verið að ræða.

Aðalstefnandi telur fjárhæð kröfu gagnstefnanda vera óljósa. Eigi flestir liðir hennar það sammerkt að hafa komið til vegna þess að för loftfarsins var aftrað. Þar sem viðurkennt hafi verið af

gagnstefnanda að aðalstefnandi hafi mátt aftra för loftfarsins vegna skulda Wow air hf. sé vart unnt að krefjast bóta á grundvelli þess.

Varðandi þá málsástæðu að skuld Wow air hf. hafi verið orðin of há þá bendir aðalstefnandi á að hvergi í gagnstefnu sé að finna umfjöllun um það hversu há skuldin hefði mátt verða áður en beiting 1. mgr. 136. gr. yrði saknæm og ólögmæt.

Aðalstefnandi telur tilvísun gagnstefnanda til ákvæða reglugerðar 161/2015, sem innleiddi reglugerð ESB nr. 391/2013, vera þýðingarlaus. Hún gildi ekki hér á landi. Þá leiði tilvísun ákvæði ekki til þess að veitanda flugleiðsöguþjónustu sé skylt að beita án tafar öllum framfylgdarráðstöfunum sem lögleiddar hafi verið, komi til vanefnda.

Aðalstefnandi telur málatilbúnað gagnstefnanda um að um hafi verið að ræða ólögmæta ríkisaðstoð vera vanreifaðan. Ekki verði séð að ALC gæti mögulega hafa orðið fyrir tjóni jafnvel þótt Wow air hf. hefði verið veitt ólögmæt ríkisaðstoð. Þá sé ekki nokkur stoð fyrir því að Wow air hf. hafi þegið slíka aðstoð þótt samið hafi verið við það um fyrirkomulag á greiðslu vangoldinna þjónustugjalda.

Aðalstefnandi telur talsvert skorta upp á skýrleika kröfugerðar gagnstefnanda og sé meint tjón hans vanreifað og ósannað.

#### *Málsástæður aðalstefnda í aðalsök og gagnstefnanda í gagnsök.*

Aðalstefndi í aðalsök, ALC, byggir á því að ekki sé fyrir hendi bótagrundvöllur á grundvelli 1. mgr. 96. gr. aðfararlaga. Aðförin hafi átt að fara fram og aðalstefndi átt fullan og óskoraðan rétt til að fá umráð eignar sinnar. Hafnar aðalstefndi því að niðurstaða héraðsdóms hafi verið haldin einhvers konar annmörkum. Þá mótmælir aðalstefndi því alfarið að honum verði metið til sakar að leita fulltingis dómstóla.

Aðalstefndi telur 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga vera verulega íþyngjandi úrræði sem sæti samkvæmt meginreglu þröngri lögskýringu. Þá setji eignarréttarákvæði stjórnarskrárinnar túlkun ákvæðisins þröngar skorður.

Aðalstefndi telur að beiting aðalstefnanda á ákvæði 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga til að þvinga fram greiðslu á öllum skuldum Wow air hf. hafi ekki átt sér stoð í lagaheimildinni. Ekki sé hægt að túlka ákvæðið þannig að það heimili aðalstefnanda að krefja aðalstefnda, sem sé leigusali flugvélar sem áður var í resktri Wow air hf., um öll ógreidd flugvallar- og flugumferðargjöld gjaldþrota flugfélags sem voru löngu gjaldfallin. Áréttar aðalstefndi að hann hafi aldrei skuldað aðalstefnanda neinar fjárhæðir og engin gjöld hafi verið lögð á hann vegna veittrar þjónustu. Hann hafi því ekki skuldað aðalstefnda neitt þegar aðför fór fram.

Aðalstefndi telur að heimild aðalstefnanda samkvæmt 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga sæti takmörkunum. Verði að gera sömu ríku kröfur til hennar og á við um lögveð og önnur lögákveðin tryggingarréttindi sem skerði eignarrétt.

Aðalstefndi mótmælir því að honum hafi verið kunnugt um eða mátt vera kunnugt um skuldir Wow air hf. við aðalstefnanda. Þá fái hann ekki séð að það hafi nokkuð að gera með túlkun á umræddri 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga, sem hvergi fjalli um slík huglæg skilyrði. Þá telur hann að samkvæmt 71. gr. loftferðalaga og gjaldskrá og þjónustuskilmálum aðalstefnanda hafi aðalstefndi mátt gera ráð fyrir að aðalstefnanda væri óheimilt að leyfa skuldum að safnast upp með þeim hætti sem gert var í máli þessu.

Aðalstefndi mótmælir því að ákvæði leigusamnings aðalstefnda við Wow air hf. um TF-GPA geti haft nokkur áhrif á túlkun 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga í málinu.

Aðalstefndi bendir á að aðalstefnandi hafi leyft umræddum gjöldum að safnast upp. Geti ekki staðist að aðalstefnda verði gert að bera kostnað af þeirri ákvörðun. Ekkert í lögum heimili aðalstefnanda að framkvæma slíkt hagsmunamat sem hann gerði með þessari ákvörðun sinni.

Aðalstefnandi telur að ekkert í 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga bendi til að krefja megi eiganda loftfars um greiðslu ógreiddra gjalda vegna *annarrar starfsemi* fyrrverandi *umráðanda* loftfarsins, eins og aðalstefnandi haldi fram.

Stefndi vísar til þess að í niðurstöðu héraðsdóms um að leyfa aðförina hafi verið byggt á textaskýringu 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga, með hliðsjón af sögulegri þróun heimildarinnar. Hafi ákvæðinu ekki verið ætlað að vera túlkað með jafn rúmum hætti og aðalstefnandi krefjist.

Aðalstefndi telur að hvergi verði ráðið af lögskýringargögnum að ætlunin hafi verið að mæla fyrir um hlutlæga ábyrgð eiganda loftfars á öllum skuldum umráðanda þess. Ef svo hefði átt að vera hefði mátt ætla að það hefði verið tekið sérstaklega fram í lögskýringargögnum eða lagaákvæðinu sjálfu. Svo hafi ekki verið gert.

Aðalstefndi leggur áherslu á að í lögskýringargögnum sé talað um að um greiðsluþvingunarúrræði sé að ræða. Felist í því að tilgangur ákvæðisins hafi verið að knýja notendur þjónustu um greiðslu álagðra gjalda. Engin vísbending sé um að heimildin hafi átt að virka eins og tryggingarréttindi og þá eftir atvikum með tryggingu í eignum þriðja manns.

Aðalstefndi byggir á því að 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga veiti ekki lögveðsréttindi, haldsrétt eða nokkur slík óbein eignarréttindi í nokkru loftfari. Mótmælir hann málatilbúnaði aðalstefnanda um að hann hafi átt annað hvort haldsrétt eða lögveðsrétt í farþegaþotu aðalstefnanda. Ekkert slíkt leiði af orðalagi ákvæðisins. Þurfi slík réttindi yfir eign að hvíla á skýrri lagaheimild. Þá veiti ákvæðið ekki aðfarar- eða nauðungarsöluheimild.

Aðalstefndi byggir í þessu samhengi á því að löggjafinn hafi staðfest skilning sinn á umræddu ákvæði þegar lög nr. 74/2019 um Höfðaborgarsamninginn voru sett. Komi fram í athugasemdum að veittur sé lögveðsréttur í loftförum með þeim breytingum sem þar séu gerðar. Á því samhengi megi ráða að slíkur réttur hafi ekki verið til staðar og hann hafi þannig fyrst verið leiddur í lög eftir að atvik máls þessa áttu sér stað.

Aðalstefndi bendir á að aðalstefnandi hefði ekki getað gert tilkall til réttinda yfir TF-GPA ef hún hefði verið í eigu Wow air hf. sjálfs og ekki notið forgangs til söluandvirðis vélarinnar. Sé ekkert í 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga sem veiti vísbendingu um að staða aðalstefnanda geti verið betri fyrir það eitt að skuldarinn átti ekki flugvélinu sjálfur.

Aðalstefndi mótmælir því að réttarfarsannmarkar hafi verið á aðfararbeiðni hans sem hefðu átt að leiða til að henni yrði hafnað eða vísað frá.

Aðalstefndi bendir á að tilgangur þess að fara fram á beina aðför hafi verið að koma í veg fyrir frekara tjón. Hefði ekki þjónað tilgangi að kæra niðurstöðu héraðsdóms um fyrstu aðfararbeiðni aðalstefnda til Landsréttar. Hafnar aðalstefndi því að með því hafi hann ráðstafað málatilbúnaði sínum á einhvern hátt til hagsbóta fyrir aðalstefnanda. Hafi hann einfaldlega kosið að bregðast við niðurstöðunni og leggja síðan fram nýja aðfararbeiðni í kjölfarið í þeim tilgangi að fá sem fyrst umráð eignar sinnar.

Aðalstefndi bendir á að úrlausnir um beinar aðfarargerðir hafi ekki útilokunaráhrif með sama hætti og dómur í einkamálum. Sé ekkert því til fyrirstöðu að sami gerðarbeiðandi leggi sömu innsetningarbeiðni fyrir dóm oftast en einu sinni. Niðurstaða um beiðni um aðför feli einungis í sér niðurstöðu um hvort gerðin fari fram eða ekki. Sé það eðli beinna aðfarargerða að þeim megi beita án þess að sakarefni sé að öðru leyti ráðstafað. Endurspeglar þetta í 1. mgr. 96. gr. laga um aðför þar sem gerðarþola sé tryggður réttur til skaðabóta fari aðfarargerð ranglega fram.

Aðalstefndi mótmælir því að byggt verði á niðurstöðu Landsréttar frá 24. maí 2019 í máli nr. 321/2019 sem fordæmi í máli þessu. Sú niðurstaða hafi verið ómerkt í heild sinni af Hæstarétti með dómi réttarins 27. júní 2019 í máli nr. 29/2019. Í ómerkingunni hafi falist að öll réttaráhrif hins ómerkta úrskurðar hafi fallið brott.

Aðalstefndi byggir á því að aðalstefnandi hafi ekki axlað sönnunarbyrði sína um ætlað tjón og ekki um orsakatengsl milli þess og hins skaðabótaskylda atviks. Aðalstefnandi hafi ekki fært sönnun á eða rökstutt á nokkurn hátt að hann hefði fengið kröfu sína greidda ef aðfarargerðin hefði ekki farið fram. Mótmælir aðalstefndi þeim staðhæfingum að aðalstefnandi hafi átt tryggingarréttindi í loftfarinu.

Aðalstefndi telur að aðalstefnandi hafi ekki sýnt fram á að honum hefði verið unnt að leita fullnustu í loftfarinu. Feli 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga ekki í sér lögveð, handveð, haldsrétt eða annars konar tryggingarréttindi sem gætu orðið grundvöllur nauðungarsölu. Feli heimildin í sér það eitt að aðalstefnandi hafi getað aftrað brottför loftfars. Þá sé alls ósannað og í engu rökstutt að aðalstefnda sem

eiganda loftfarsins hefði verið gert að þola að fjárnám yrði gert í loftfarinu fyrir skuldum Wow air hf. Þá byggir aðalstefnandi á því að ósannað sé að hann hefði nokkurn tímann greitt skuldir Wow air hf. við aðalstefnanda.

Aðalstefndi byggir á því að aðalstefnandi hafi veitt Wow air hf. greiðslufrest á álöögðum gjöldum á eigin ábyrgð. Tjón af völdum þess verði hann að bera sjálfur. Aðalstefnandi hafi ákveðið að innheimta ekki gjöldin eða beita tiltækum innheimtuúrræðum svo sem honum hafi verið skylt að gera. Hafi aðalstefnandi látið undir höfuð leggjast að innheimta skuld Wow air hf. um níu mánaða skeið og hafi þannig farið gróflega á svig við lög, reglur og birta skilmála. Á því hafi aðalstefnandi borið sjálfur ábyrgð. Hafi aðalstefnandi veitt Wow air hf. greiðslufrest gegn því að félagið hefði til reiðu flugvél, sem aðalstefnandi hafi vitað að var í eigu þriðja aðila.

Aðalstefndi gerir þá gagnkröfu, verði ekki fallist á sýknu, að honum verði greiddar skaðabætur úr hendi aðalstefnanda sem nemi sömu fjárhæð og dómkrafa aðalstefnanda. Rök fyrir þeirri kröfu séu þau að verði fallist á rök aðalstefnanda um að aðfarargerðin hafi ekki átt að fara fram og að aðalstefndi beri þá hlutlæga bótaábyrgð á meintu tjóni aðalstefnanda, þá eigi aðalstefndi kröfu sömu fjárhæðar á hendur aðalstefnanda samkvæmt almennu skaðabótareglunni, þar sem hann hafi þá komið því til leiðar að aðalstefndi yrði látinn greiða skuldir gjaldþrota félags við aðalstefnanda.

Aðalstefndi mótmælir því að hann verði látinn bera skaðabótaábyrgð með íslenska ríkinu. Vísar hann um það til viðtekinnna sjónarmiða um forgang og innbyrðis samspil mismunandi ábyrgðarreglna. Víki þá hin hlutlæga ábyrgð hans fyrir ábyrgð á grundvelli sakar.

Í gagnsök krefst gagnstefnandi bóta fyrir tjón vegna aðgerða gagnstefnda þar til gagnstefnandi fékk aftur full umráð yfir farþegaþotunni.

Gagnstefnandi byggir á því að gagnstefnda hafi ekki verið heimilt að aftra brottför loftfarsins. Beri hann því skaðabótaábyrgð á tjóni gagnstefnanda af þeim sökum.

Gagnstefnandi byggir á því að með því að stuðla að skuldasöfnun Wow air hf. í skjóli þess að innheimta mætti greiðslur af grandalausum leigusala flugvélarinnar, hafi gagnstefndi sýnt að sér saknæma háttsemi.

Þá byggir gegnstefnandi á því að umrædd háttsemi gagnstefnda hafi falið í sér ólögmeta ríkisaðstoð.

#### *Málsástæður aðalstefnda íslenska ríkisins*

Aðalstefndi íslenska ríkið hafnar því að héraðsdómari við Héraðsdóm Reykjaness hafi við úrlausn aðfararmálsins A-816/2019 sýnt af sér nokkra þá háttsemi sem talist geti saknæm og þannig orðið grundvöllur skaðabótaskyldu íslenska ríkisins. Þá hafi aðalstefnandi ekki tekist að sýna fram á tjón sitt svo fullnægjandi geti talist eða sannað orsakatengsl milli úrskurðar dómars og aðfarargerðar á grundvelli hans annars vegar og ætlaðs tjóns hins vegar. Þá byggir aðalstefndi á því að tjón aðalstefnanda hafi verið á hans eigin ábyrgð, enda hafi hann um langt skeið látið undir höfuð leggjast að innheimta álöögð gjöld Wow air hf.

Aðalstefndi mótmælir því að beita skuli ströngu sakarmati um athafnir dómara þannig að tjónþola sé veitt tilslökun um það sem honum beri að sanna. Sé ekkert sem bendi til þessa í ákvæðum 2. mgr. 97. gr. aðfararlaga, 2. mgr. 53. gr. dómstólalaga eða lögskýringargögnum með þeim ákvæðum sem styðji það. Þá styðji engin dómaframkvæmd þá niðurstöðu.

Aðalstefndi byggir á því að jafnvel þótt fallist yrði á að beita skuli ströngu sakarmati í málinu sé það engu að síður aðalstefnanda að sanna að tjón hafi orðið. Ekkert í lögum eða atvikum málsins bendi til að aðalstefnandi hefði reynt fært að innheimta tjón sitt ef aðfarargerðin hefði ekki farið fram.

Aðalstefndi bendir á að samkvæmt 61. gr. stjórnarskrárinnar skuli dómara í embættisverkum sínum einungis fara eftir lögnum. Gefi ákvæðið til kynna sjálfstæði dómara sem jafnframt endurspeglar í ákvæðum dómstólalaganna. Verði dómsathöfn ekki endurskoðuð af öðrum nema með málskoti til æðra dóms.

Aðalstefndi byggir á því að með vísan til sérstaks eðlis dómstarfa, sjálfstæðis dómara og krafna um réttaröryggi verði ákvæðum um bótaábyrgð þeirra aðallega beitt varðandi mistök við meðferð mála, ekki vegna dómsúrlausna. Ef til þess á að koma verði að gera kröfu um ásetning eða vítavert gáleysi. Myndi önnur niðurstaða valda réttaróvissu og skapa óeðlilegan þrýsting á dómara að eiga stöðugt von á að höfðuð verði bótamál vegna úrlausna þeirra. Telur aðalstefndi að ákvæðum um bótaábyrgð sé ætlað að vera einhvers konar varnagli til að bregðast við þeirri stöðu þegar dómari af ásetningi eða með vítaverðu gáleysi veldur málsaðila tjóni með dómsúrlausn sinni. Þetta eigi ekki við í því máli sem hér sé til meðferðar.

Aðalstefndi telur niðurstöðu héraðsdómarans rétta. Það skipti þó ekki öllu máli heldur sú staðreynd að dómurinn setur niðurstöðu sína fram með ítarlega rökstuddum hætti og beitir við úrlausn sína í málinu gildum lagaheimildum og hefðbundnum og viðurkenndum lögskýringarreglum. Hafi störf hans því verið í fullu samræmi við þær kröfur sem gera megi til sérfræðings í hans stöðu.

Aðalstefndi mótmælir því að héraðsdómari hafi við úrlausn máls nr. A-816/2019 verið bundinn við kröfugerð meðstefnda ALC í Landsréttarmálinu nr. 321/2019. Ekkert í lögum sé því til fyrirstöðu að sami gerðarbeiðandi setji fram kröfu fyrir dómi um sömu innsetningu oftast en einu sinni. Í málinu hafi ALC takmarkað tjón sitt með því að bregðast við niðurstöðunni í máli A-53/2019 og krefjast svo innsetningar að nýju.

Aðalstefndi hafnar því að sú háttsemi að beita ekki lögskýringu æðri dómstóls á ákvæði 136. gr. loftferðalaga geti talist saknæm og ólögmat. Hafi umræddur úrskurður verið ómerktur og hafi því ekki fordæmisgildi. Þá mótmælir aðalstefndi því að umrædd 136. gr. loftferðalaga sé svo skýr og auðskiljanleg að hún gefi ekki svigrúm til túlkunar. Í úrskurði héraðsdómarans sé ákvæði hennar skýrt þröngri skýringu og hafi söguleg þróun þess og hefðbundin lögskýringargögn verið höfð til hliðsjónar við skýringuna.

Aðalstefnandi hafnar því einnig að sú ákvörðun dómara að fresta ekki réttaráhrifum úrskurðar í máli A-816/2019 hafi falið í sér saknæma og ólögmat háttsemi. Komi fram í 3. mgr. 84. gr. aðfaralaga sú meginregla að málskot úrskurðar fresti ekki aðfarargerð. Segi í greinargerð að sú ákvörðun að fresta réttaráhrifum gerðarinnar sé undantekning frá meginreglunni. Beri því að skýra þá heimild þröngt. Komi fram í lögskýringargögnum að einkum skuli beita þessari heimild þegar um sé að ræða málefni sem séu ófjárhagslegs eðlis og tjón yrði ekki bætt með fégreiðslu.

Aðalstefnandi telur að ekki hafi verið sýnt fram á orsakatengsl milli háttsemi héraðsdómarans og tjóns aðalstefnanda. Hafi honum ekki tekist að sýna fram á að unnt hefði verið að leita fullnustu kröfu hans í loftfarinu.

Aðalstefndi telur að fella eigi niður bótarétt aðalstefnanda vegna eigin sakar hans. Hafi hann látið vanskil Wow air hf. viðgangast mánuðum saman með þeim afleiðingum að uppsöfnuð skuld hljóp á gífurlegum fjárhæðum.

### III

#### *Niðurstaða*

Mál þetta varðar úrskurð Héraðsdóms Reykjaness í máli nr. A-816/2019, frá 17. júlí 2019, þar sem dómurinn heimilaði aðalstefnda ALC innsetningu í loftfarið TF-GPA sem aðalstefnandi hafði aftrað för 28. mars 2019, af Keflavíkflugvelli, samkvæmt heimild í 1. mgr. 136. gr. laga um loftferðir. Í þeirri grein kemur meðal annars fram að þeim sem starfrækir flugvöll og flugleiðsöguþjónustu sé heimilt að aftra för loftfars af flugvelli uns gjöld séu greidd eða trygging sett fyrir greiðslu þess loftfars sem í hlut á eða annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðamanns loftfarsins. Hugðist aðalstefnandi beita úrræðinu með því að aftra för umrædds loftfars þar til ógreidd gjöld sem Wow air hf. hafði stofnað til við aðalstefnanda í starfsemi sinni yrðu greidd eða trygging sett fyrir greiðslu þeirra. Var Wow air hf. þá skráður umráðamaður loftfarsins í loftfaraskrá Samgöngustofu en aðalstefndi ALC eigandi þess. Sama dag og aðalstefnandi beitti umræddu úrræði var Wow air hf. tekið til gjaldþrotaskipta.

Í máli þessu byggir aðalstefnandi á því að héraðsdómari í máli Héraðsdóms Reykjaness nr. A-816/2019 hafi með saknæmum hætti komist að rangri niðurstöðu sem leiði annars vegar til bótaskyldu íslenska ríkisins samkvæmt almennu sakarreglunni, sbr. 2. mgr. 97. gr. laga um aðför, nr. 90/1989, og 2.

mgr. 53. gr. laga um dómstóla nr. 50/2016, og hins vegar aðalstefnda ALC á grundvelli 96. gr. laga um aðför.

Almennt hlýtur héraðsdómurum að vera veitt talsvert svigrúm við meðferð mála og í úrlausnum sínum og teljist ekki hafa sýnt af sér saknæma háttsemi þótt þeir komist að niðurstöðu sem seinna verður talin röng. Því ræður það ekki niðurstöðu í máli þessu hvort sá héraðsdómari sem dæmir í því sé ósammála héraðsdómaranum í máli nr. A-816/2019 í Héraðsdómi Reykjaness um sönnunarmat eða lagatúlkun heldur þarf eitthvað að liggja fyrir sem gerir það að verkum að héraðsdómari í máli nr. A-816/2019 teljist hafa sýnt af sér slíkt gáleysi við meðferð þess að saknæmt sé og það hafi leitt til rangrar niðurstöðu og tjóns fyrir aðalstefnanda. Sem dæmi um atriði sem hljóta að koma til skoðunar við mat á því má nefna að héraðsdómari í máli A-816/2019 hafi litið fram hjá skýrum dómafordæmum æðri dóms, viðurkenndri og skýrri lagatúlkun eða skýrum gögnum í málinu sem leitt hafi til rangrar niðurstöðu í því og þá mögulega til tjóns. Þetta mat er því viðfangsefni þessa máls. Við það mat lítur dómurinn til þess sem fram kemur í áður nefndum 96. og 97. gr. laga um aðför nr. 90/1989 og 2. mgr. 53. gr. laga um dómstóla.

Aðalstefnandi byggir á því að þeir réttarfarsannmarkar hafi verið á aðfararbeiðni aðalstefnda ALC í máli A-816/2019 að henni hefði átt að hafna eða vísa frá héraðsdómi. Hafi aðalstefndi ALC ekki getað lagt fram hina þriðju aðfararbeiðni á sömu forsendum og þær fyrri þar sem dómari hafi verið bundinn við kröfugerð aðalstefnda ALC í Landsréttarmáli nr. 321/2019. Á það verður ekki fallist. Rétt er að aðalstefndi ALC féllst á forsendur héraðsdóms og niðurstöðu í máli A-53/2019. Innti hann af hendi þá greiðslu sem leiða mátti af niðurstöðunni í máli A-53/2019 að dygði til þess að fallist yrði á kröfu hans og lagði í kjölfar þess fram nýja aðfararbeiðni. Lágu því nýjar og breyttar forsendur að baki hinni þriðju aðfararbeiðni aðalstefnda ALC í máli A-816/2019. Er því ekki fallist á að umrædd ákvörðun héraðsdómarans um að vísa málinu ekki frá dómi hafi verið röng og því síður að um saknæm mistök hans hafi verið að ræða.

Kemur þá til skoðunar hin efnislega niðurstaða héraðsdómarans að fallast á kröfu aðalstefnda ALC um innsetningu í loftfarið TF-GPA. Það ákvæði sem þar reyndi á er 1. mgr. 136. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998. Hún er svohljóðandi:

*Samgöngustofu og þeim sem starfrækir flugvöll eða flugleiðsöguþjónustu er heimilt að aftra för loftfars af flugvelli uns gjöld eru greidd eða trygging sett fyrir greiðslu vegna þess loftfars sem í hlut á eða annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðanda loftfarsins. Rekstraraðili flugvallar skal verða við beiðni Umhverfisstofnunar um að aftra för loftfars uns lögmaelt gjöld vegna losunar gróðurhúsalofttegunda, er varða viðkomandi loftfar, eru greidd eða trygging sett fyrir greiðslu þeirra. Rekstraraðili flugvallar skal verða við beiðni Samgöngustofu um að aftra för loftfars frá flugvelli uns ógreidd eftirlitgjöld vegna starfsemi eiganda eða umráðanda loftfars eru greidd eða trygging sett fyrir greiðslu þeirra.*

Niðurstaða héraðsdómarans byggði á þeim skilningi hans á umræddu ákvæði 1. mgr. 136. gr. laga um loftferðir að heimilt væri að hamla för loftfars á meðan gjöld tengd viðkomandi loftfari væru ógreidd en ekki vegna annarra ógreiddra gjalda viðkomandi eiganda eða umráðamanns. Féllst því héraðsdómari á þá kröfu aðalstefnda ALC að hann fengi flugvélinu afhenta með beinni aðfarargerð eftir að hann hafði greitt skuld Wow air hf. vegna umræddrar flugvélar. Þá hafnaði héraðsdómari kröfu aðalstefnanda um að málskot úrskurðar til Landsréttar frestaði aðfarargerðinni, sbr. 3. mgr. 84. gr. laga um aðför nr. 90/1989.

Í forsendum fyrir niðurstöðu sinni fór héraðsdómari yfir sögu ákvæðis 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga. Fór hann yfir það að ekki væri að finna í lögskýringargögnum hvað löggjafinn ætti við með orðunum *annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðanda loftfarsins*. Þá kæmi ekkert fram í lögskýringargögnum annað en að það væru þá gjöld vegna þess loftfars sem hlut ætti að máli. Þar sem aðalstefndi ALC hafði sýnt fram á að hann hefði greitt skuld sína vegna flugvélarinnar TF-GPA tók héraðsdómari kröfu hans til greina. Sagði hann útilokað að haldsréttur gæti stofnast í einni flugvél *vegna skulda annarra flugvéla í eigu þriðja aðila*.

Í kjölfar þessa hafnaði héraðsdómarinn því að málskot til æðri réttar myndi fresta aðfarargerð, sbr. heimild í 3. mgr. 84. gr. laga um aðför. Rök hans fyrir því voru þau að undantekning þessi væri einkum komin til með þau tilvik í huga þar sem hagsmunir gerðarþola væru ófjárhagslegs eðlis og tjón hans yrði ekki bætt með fégreiðslu. Þá vísaði hann til þess að aðalstefnandi máls þessa hefði látið vanskil viðgangast mánuðum saman með þá vitneskju að eignarhald vélarinnar væri hjá „skúffufyrirtæki“. Þá sagði hann að líta yrði til þess að fjárhagslegir hagsmunir gerðarbeiðanda væru mun meiri en gerðarþola.

Eins og rakið var hér að framan kvað Landsréttur upp úrskurð í máli nr. 321/2019 24. maí 2019. Hæstiréttur ómerkti umræddan úrskurð 27. júní 2019 með dómi sínum í máli nr. 29/2019, en af ástæðum er vörðuðu form en ekki efni. Er því ástæða til að rekja það sem kom fram í umræddum úrskurði Landsréttar um túlkun á umræddu ákvæði og hvernig beita beri því í máli þessu.

Í umræddum úrskurði Landsréttar var farið yfir sögu ákvæðisins. Segir þar síðan í lið 24: *Af orðalagi 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 og framangreindum lögskýringargögnum leiðir að í heimild til að aftra för loftfars felst lögheimilud greiðsluþvingun sem beitt verður uns gjöld eru greidd vegna þess loftfars sem aftrað er farar eða annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðanda loftfarsins, þar á meðal gjalda sem eru til komin vegna annars loftfars í umráðum sama umráðanda en í eigu annars eiganda, eða trygging sett fyrir greiðslu þessara gjalda. Ákvæðinu er þannig berum orðum ætlað að þvinga eiganda eða umráðanda loftfarsins til þess að greiða hvers kyns gjöld fyrir þjónustu sem eigandi eða umráðandi hefur þegið af þeim sem starfrækir flugvöll eða flugleiðsögubjónustu. Ekki er að finna í ákvæðinu neinar takmarkanir á umfangi þeirra gjalda sem heimilt er að þvinga fram greiðslur á með því að aftra för loftfars eða hversu lengi vanskil mega hafa staðið. Þá verður ekki ráðið af ákvæðinu að samningar við umráðanda loftfars um greiðslufrest á vangreiddum gjöldum geti komið í veg fyrir beitingu greiðsluþvingunar gagnvart eiganda.*

Landsréttur var því ósammála túlkun héraðsdómarans, sem rétturinn hafði til endurskoðunar, á umræddu lagaákvæði. Í framhaldi af þessu var rakið í úrskurði Landsréttar að heimildin í umræddu ákvæði til að aftra loftfari för væri gagnslítill ef hún tæki aðeins til gjalda sem tengdust því loftfari enda þyrfti sóknaraðili þá að aftra för allra loftfara í flugflota viðkomandi flugfélags til að tryggja hagsmuni sína. Þá var á það bent að sjá mætti af leigusamningi aðalstefnda ALC og Wow air hf. um umrædda flugvél að beinlínis hefði verið gert ráð fyrir því að til kyrrsetningar á flugvélinni gæti komið til tryggingar greiðslu ógreiddra gjalda vegna annarra flugvéla. Hafi því umrædd greiðsluþvingun verið talin möguleg þegar gengið hefði verið til samninga um leigu á flugvélinni. Segir síðan í umræddum úrskurði, í lið 33: *Samkvæmt öllu framansögðu þykir þvingunarúrræði 1. mgr. 136. gr. laga nr. 60/1998 skýrt og afdráttarlaust og þar sem ákvæðið er augljóslega sett í þágu flugumferðar og þar með í almannabágu og beiting þess fyrirsjáanleg fyrir varnaraðila og aðra þá sem standa í flugrekstri kemur ekki til álita að í því felist slík skerðing á eignarrétti varnaraðila að ekki verði byggt á því í málinu vegna 72. gr. stjórnarskrárinnar.*

Þegar litið er til þróunar þeirrar heimildar til að aftra för loftfars, sem kemur fram í 1. mgr. 136. gr. laga um loftferðir, kemur í ljós að í eldri lögum var heimildin bundin við gjald vegna viðkomandi loftfars, samanber til dæmis 149. gr. laga nr. 64/1964. Með setningu nógildandi laga um loftferðir nr. 60/1998 var þessi heimild hins vegar útvíkkuð og náði þá samkvæmt orðalagi 1. mgr. 136. gr. laganna til þess að aftra för loftfars af flugvelli unz gjöld eru greidd eða trygging sett fyrir greiðslu vegna þess loftfars sem í hlut á eða annarrar starfsemi flugrekandans. Sagði í greinargerð að með þessu væri gildissviðið útvíkkað nokkuð þar sem beiting þessarar heimildar hefði áður takmarkast við síðustu landingu þess loftfars sem í hlut á. Ákvæðið var síðan útvíkkað enn með breytingu sem gerð var með 18. gr. laga nr. 21/2002. Þar var sú heimild til greiðsluþvingunar með því að aftra för loftfars frá flugvelli sem kveðið er á um í lögnum útvíkkuð til allra eigenda og umráðamanna loftfara.

Að mati dómsins er orðalag umræddrar 1. mgr. 136. gr. laga um loftferðir afar skýrt, eins og rakið er í fyrrnefndum úrskurði Landsréttar frá 24. maí 2019, í máli nr. 321/2019. Samkvæmt því er unnt að beita því úrræði að aftra för loftfars ef sá flugrekandi sem í hlut á hefur ekki greitt eða sett tryggingu

fyrir greiðslu vegna þess loftfars sem í hlut á eða annarrar starfsemi flugrekandans. Þá verður ekki annað séð en að vilji löggjafans hafi staðið til þess að ákvæðið yrði skýrt eftir orðanna hljóðan. Bendir þannig ekkert til þess í lögskýringargögnum að umræddu greiðsluþvingunarúrræði megi aðeins beita gegn því loftfari sem gjöldin tengjast.

Kemur þá til skoðunar hvort héraðsdómarinn í máli A-816/2019 í Héraðsdómi Reykjaness hafi sýnt af sér saknæma hegðun við meðferð umrædds máls og í röksemdafærslu sinni fyrir niðurstöðu í málinu.

Eins og rakið er hér að framan var úrskurður héraðsdóms varðandi fyrstu aðfarabeitni aðalstefnda ALC, í máli nr. A-53/2019, kærður til Landsréttar og setti Landsréttur fram í úrskurði sínum, frá 24. maí 2019, í máli nr. 321/2019, skýra og rökstudda túlkun á 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga sem hann síðan byggði niðurstöðu sína á. Hæstiréttur ómerkti vissulega umræddan úrskurð Landsréttar á grundvelli forms, en tók enga afstöðu til efnislegra þátta málsins. Stóð túlkun Landsréttar á 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga sem birtist í umræddum úrskurði því óhöggvæð. Sá rökstuðningur sem birtist í umræddum úrskurði Landsréttar hefði því átt að verða héraðsdómaranum í máli A-816/2019 leiðarljós við túlkun á umræddu ákvæði loftferðalaga. Sú varð hins vegar ekki raunin. Héraðsdómarinn kaus þvert á móti að líta fram hjá þeim rökstuðningi og þeirri túlkun á 1. mgr. 136. gr. laga um loftferðir, sem birtist í umræddum úrskurði æðri réttar, og halda sig við túlkun á ákvæðinu sem fór í berhogg við túlkun Landsréttar. Verður að meta héraðsdómaranum þá háttsemi til sakar. Það er því niðurstaða dómsins að héraðsdómarinn í máli A-816/2019 í Héraðsdómi Reykjaness hafi komist að rangri niðurstöðu í máli A-816/2019 með saknæmum hætti. Þá telur dómurinn að héraðsdómarinn í umræddu máli hafi sýnt af sér saknæma háttsemi er hann féllst ekki á kröfu um að málskot myndi fresta aðfarargerð á grundvelli úrskurðarins. Í ljósi allra aðstæðna sem uppi voru, og þá sérstaklega fyrirliggjandi túlkunar Landsréttar á ákvæði 1. mgr. 136. gr. loftferðalaga og þeirra miklu fjárhagslegu hagsmuna sem voru í húfi, mátti héraðsdómarinn vita að rétt væri fresta aðfarargerðinni, með vísan til 3. mgr. 84. gr. laga um aðför, þar til niðurstaða æðri dóms lægi fyrir. Fyrir lá að aðalstefnandi hefði engin úrræði til að tryggja hagsmunum sína síðar þar sem flugvélin yrði þá flogin af landi brott.

Kemur þá til skoðunar hvort niðurstaðan í máli Héraðsdóms Reykjaness í máli nr. A-816/2019 og sú ákvörðun héraðsdómarans að málskot til æðri réttar frestaði ekki aðförinni hafi leitt til tjóns fyrir aðalstefnanda.

Krafa aðalstefnanda í málinu nemur fjárkröfu þeirri sem hann átti á Wow air hf. þann dag sem aðfarargerðin fór fram. Byggir fjárkrafan á útgefnum reikningum og liggur ekki annað fyrir í málinu en að þeir hafi verið á rökum reistir. Eins og rakið hefur verið hér að framan felur 1. mgr. 136. gr. laga um loftferðir í sér heimild til aðalstefnanda til að aftra för loftfars þar til tiltekin gjöld hafi verið greidd. Er um að ræða lögheimilaða greiðsluþvingun sem beitt verður uns gjöld eru greidd vegna umrædds loftfars eða annarrar starfsemi hlutaðeigandi eiganda eða umráðamanns loftfars.

Fyrir liggur að umrædd flugvél var mun meira virði en sem nam fjárhæð þeirrar kröfu er varð til þess að för hennar var aftrað. Verður að teljast sennilegt að aðalstefndi ALC hefði gripið til úrræða til að leysa flugvélinu úr haldi aðalstefnanda með því að greiða skuldina eða leggja fram tryggingu fyrir henni til að fá umráð yfir loftfarinu. Telur dómurinn því að leggja verði til grundvallar að ákvörðun héraðsdómarans í máli A-816/2019 hafi orðið til þess að aðalstefnandi hafi beðið tjón sem numið hafið umræddri fjárkröfu aðalstefnanda á hendur Wow air hf. Þá telur dómurinn að umrætt greiðsluþvingunarúrræði hafi í raun falið í sér haldsrétt aðalstefnanda, það er rétt til að halda flugvélinni í umráðum sínum þar til umrædd greiðsla yrði innt af hendi. Hefði því aðalstefnandi á þeim grundvelli getað farið fram á nauðungarsölu á flugvélinni ef aðalstefndi ALC hefði ekki greitt skuldina, á grundvelli 6. tölul. 1. mgr. 6. gr. laga um nauðungarsölu nr. 90/1991. Er því hafnað þeirri málsástæðu aðalstefnda ALC að aðalstefnandi hefði ekki fengið kröfu sína greidda þótt ekki hefði verið fallist á kröfu aðalstefnda ALC um að fá afhenta umrædda flugvél.

Ekki er fallist á það með aðalstefnda ALC að taka verði tillit til þess að skiptum á þrotabúi Wow air hf. sé ólokið og að aðalstefnandi hafi lýst sömu kröfu og mál þetta snýst um sem almennri kröfu. Liggur fyrir í málinu yfirlýsing frá þrotabúinu þar sem fram kemur að fullvíst megi telja að ekki komi til greiðslna almennra lýstra krafna.

Ekki er fallist á gagnkröfu aðalstefnda ALC sem byggir á að starfsmenn aðalstefnanda hafi með saknæmum og ólögmetum hætti látið undir höfuð leggjast að innheimta gjaldfallin notendagjöld Wow air hf. um langt skeið og hafi haft þann ólögmeta ásetning að krefja einhvern af leigusölum Wow air hf. um greiðslu skuldarinnar. Hefur aðalstefndi ALC ekki sýnt fram á að svo hafi verið og bendir ekkert til þess í gögnum málsins. Bendir þvert á móti allt til þess að með því að semja um skuldirnar hafi markmið aðalstefnanda verið að gera félaginu kleift að greiða skuldina jafnframt því að halda áfram starfsemi. Er því einnig hafnað þeirri málsástæðu að hafna eigi kröfu aðalstefnanda eða lækka hana vegna eigin sakar hans.

Aðalstefndi ALC heldur því fram að með því að semja við Wow air hf. um fyrirkomulag á greiðslu vangoldinna þjónustugjalda hafi aðalstefnandi veitt félaginu ólögmeta ríkisaðstoð. Er þeirri málsástæðu hafnað. Samningar við félagið um greiðslufrest og um fyrirkomulag á greiðslu vangoldinna þjónustugjalda geta ekki talist hafa falið í sér ólögmeta ríkisaðstoð enda ekki um eftirgjöf skuldar eða lækkun að ræða.

Með hliðsjón af öllu þessu telur dómurinn sannað að aðalstefnandi hafi beðið tjón vegna úrskurðar Héraðsdóms Reykjaness í máli nr. A-816/20199, sem nemi upphæð kröfu aðalstefnanda á hendur Wow air hf. á grundvelli 71. gr. loftferðalaga, 18. júlí 2019, en þann dag var flugvélin TF-GPA tekin úr vörslum hans með aðfarargerð sýslumannsins á Suðurnesjum.

Verður þá vikið að bótaskyldu aðalstefndu vegna tjónsins.

Í 96. gr. laga um aðför, nr. 90/1989, kemur fram að hafi gerðarbeiðandi krafist fullnustu kröfu eða réttinda með aðfarargerð sem síðar er leitt í ljós að skilyrði skorti til beri honum að bæta allt tjón sem aðrir hafi beðið af þeim sökum. Eins og rakið er hér að framan er það niðurstaða dómsins að skilyrði hafi skort til aðfarargerðar nr. 20019-022821, sem fram fór hjá Sýslumanninum á Suðurnesjum, 18. júlí 2019, þar sem aðalstefndi ALC fékk afhenta flugvélin TF-GPA. Hér að framan er rakið það tjón sem aðalstefnandi beið af þeim sökum. Er það niðurstaða dómsins að aðalstefndi ALC beri á grundvelli framangreinds ákvæðis að bæta aðalstefnanda umrætt tjón. Ekki er fallist á að ábyrgð hans byggji á sök enda verður aðalstefnda ALC ekki kennt um mistök héraðsdómarans í máli A-816/2019 í Héraðsdómi Reykjaness.

Í 1. mgr. 97. gr. fyrrgreindra laga um aðför, kemur fram að þeim sem tilkall eigi til bóta samkvæmt 96. gr. laganna sé heimilt að beina málssókn til heimtu þeirra að ríkissjóði óskipt með gerðarbeiðanda, ef sýslumaður eða fulltrúi hans hefur sýnt að sér gáleysi. Þá segir í 2. mgr. 97. gr. laganna að um ábyrgð héraðsdómara fari eftir sérreglum laga. Umrædda sérreglu er að finna í 2. mgr. 53. gr. laga um dómstóla, nr. 50/2016, en þar kemur fram að valdi héraðsdómari tjóni með athöfnum sínum í starfi, eða með athafnaleysi, beri ríkið bótaábyrgð á því eftir almennum reglum. Með hliðsjón af öllu því sem að framan er rakið um málsmeðferð héraðsdómarans, niðurstöðu hans í máli A-816/2019 í Héraðsdómi Reykjaness, tjón aðalstefnanda máls þessa og fyrrgreindum lagaákvæðum er það niðurstaða dómsins að íslenska ríkið beri bótaábyrgð á tjóni aðalstefnanda vegna saknæmrar háttsemi héraðsdómarans.

Hafnað er þeirri málsástæðu aðalstefnda ALC að hin hlutlæga ábyrgð hans víki fyrir ábyrgð íslenska ríkisins. Kemur fram í 2. mgr. 97. gr. laga um aðför að heimilt sé að beina málssókn til heimtu bóta á grundvelli 96. gr. laganna að ríkissjóði óskipt með gerðarbeiðanda.

Af framansögðu leiðir að fallist er á dómkröfur aðalstefnanda, þar með talið kröfu um dráttarvexti sem krafist er samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 18. júlí 2019 til 18. nóvember 2018, en með dráttarvöxtum af báðum fjárhæðum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga frá þeim degi til greiðsludags.

Af niðurstöðu í aðalsök og forsendum fyrir henni leiðir að gagnstefndi Isavia ohf. er sýknaður af öllum kröfum gagnstefnanda ALC í málinu.

Með hliðsjón af atvikum og með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála, nr. 91/1991, er málskostnaður milli aðalstefnanda og aðalstefnda ALC felldur niður. Eftir úrslitum máls og með vísan til 1. mgr. 130. gr. er aðalstefndi íslenska ríkið dæmdur til að greiða aðalstefnanda málskostnað sem með hliðsjón af umfangi máls þykir hæfilega ákveðinn 15.000.000 króna.

Björn Þorvaldsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan. Dómari tók við meðferð málsins 1. september 2021 en hafði fram til þess tíma engin afskipti haft af meðferð þess.

#### **Dómsorð:**

Stefndu í aðalsök, ALC A321 7237; LLC og íslenska ríkið, greiði stefnanda í aðalsök, Isavia ohf., sameiginlega 1.352.495.210 krónur og 5.986.630 evrur ásamt vöxtum af báðum fjárhæðum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 18. júlí 2019 til 18. nóvember 2019, en með dráttarvöxtum af báðum fjárhæðum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndi í gagnsök, Isavia ohf., er sýkn af kröfum gagnstefnanda, ALC A321 7237; LLC.

Málskostnaður milli aðalstefnanda og gagnstefnanda fellur niður.

Aðalstefndi íslenska ríkið greiði aðalstefnanda 15.000.000 króna í málskostnað.