

Miðvikudaginn 2. mars 1977.

Nr. 155/1975. **Borgarstjórinn í Reykjavík f. h. borgarsjóðs**
(Benedikt Blöndal hrl.)

gegn

Flugfélagi Íslands h/f og gagnsök
(Páll S. Pálsson hrl.).

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Ármann Snævarr, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson og Logi Einarsson.

Aðaláfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 27. október 1975, að fengnu áfrýjunarleyfi 8. s. m. Krefst hann aðallega sýknu af öllum kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar úr hans hendi bæði í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefst aðaláfrýjandi þess, að sér verði aðeins gert að bæta tjón gagnáfrýjanda að $\frac{1}{3}$ hluta og að málskostnaður í héraði verði látinn niður falla, en gagnáfrýjanda dæmt að greiða sér málskostnað fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 19. febrúar 1976, að fengnu áfrýjunarleyfi sama dag. Krefst hann þess aðallega, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða sér 947.147 krónur með 7% ársvöxtum frá 20. janúar 1972 til 16. maí 1973, 9% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974 og 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst gagnáfrýjandi málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti úr hendi aðaláfrýjanda. Til vara krefst gagnáfrýjandi staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Með dómi sakadóms Reykjavíkur 2. ágúst 1972 voru þeir Pétur Kristinn Pétursson, ökumaður R 21624, og Reynir Bjarnason, ökumaður dráttarvélar þeirrar, er flugvélinni ýtti, dæmdir í 2.000 króna sekt hvor fyrir að hafa ekki sýnt næga aðgát í akstri í umrætt sinn. Var brot þeirra talið varða við 1. mgr. 26. gr. og 1. mgr. 37. gr., sbr. 80. gr. laga nr. 40/1968.

Fyrir Hæstarétt hefur verið lagt bréf dómsmálaráðuneyt-

isins 22. febrúar 1977. Segir þar m. a.: „að ... ökutæki það af Coleman gerð, sem notað var til að færa flugvélin TF-FIK út úr flugskýli á Reykjavíkflugvelli 20. janúar 1972, teljist dráttarvél í skilningi 2. gr. umferðarlaganna“.

Með skírskotun til forsendna héraðsdóms þykir mega fallast á, að tjón á flugvélinni TF-FIK verði í senn rakið til óvarlegs aksturs ökumanns bifreiðarinnar R 21624 og vangæslu starfsmanna gagnáfrýjanda, sem unnu að færslu flugvélarinnar. Þykir hæfilegt, að aðaláfrýjandi bæti gagnáfrýjanda tjón hans að $\frac{2}{3}$ hlutum, en sjálfur beri hann það að $\frac{1}{3}$ hluta, svo sem héraðsdómur hefur ákveðið. Enginn ágreinigur er fyrir Hæstarétti um fjárhæð tjónsins. Samkvæmt þessu verður héraðsdómurinn staðfestur að því er varðar skaðabætur úr hendi aðaláfrýjanda til gagnáfrýjanda.

Eftir þessum málalokum ber að dæma aðaláfrýjanda til að greiða gagnáfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst samtals 200.000 krónur.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður um annað en málskostnað.

Aðaláfrýjandi, borgarstjórinn í Reykjavík f. h. borgarsjóðs, greiði gagnáfrýjanda, Flugfélagi Íslands h/f, 200.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 20. maí 1975.

Mál þetta, sem tekið var til dóms hinn 28. f. m., hefur Flugfélag Íslands h/f, hér í borg, höfðað fyrir bæjarþingi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni hinn 6. febrúar 1973, á hendur borgarstjóranum í Reykjavík f. h. borgarsjóðs Reykjavíkur. Gerir stefnandi þær dómkröfur, að stefndi verði dæmdur til að greiða kr. 947.114 með 7% ársvöxtum frá 20. janúar 1972 til 16. maí 1973, með 9% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974 og með 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu.

Stefndi krefst aðallega sýknu af kröfum stefnanda og máls-

kostnaðar úr hendi hans að mati dómsins, en til vara, að sök verði skipt og sér verði aðeins gert að greiða lítinn hluta hinnar umstefndu fjárhæðar, en málskostnaður verði þá látinn niður falla.

Málavextir eru þeir, að fimmtudaginn 20. janúar 1972 voru starfsmenn stefnanda, Flugfélags Íslands h/f, að færa flugvéлина TF-FIK, sem er af gerðinni Fokker Friendship, út úr flugskýli nr. 4 á Reykjavíkurflugvelli. Var notað dráttartæki af gerðinni Coleman til að ýta flugvélinni út úr flugskýlinu, en dráttartæki þetta er með sérstakan útbúnað til þessa verks. Var búnaður þessi tengdur milli dráttartækisins og nefhjóls flugvélarinnar, og var vélinni ýtt aftur á bak út úr flugskýlinu. Auk ökumanns dráttartækisins var starfsmaður stefnanda í stjórnklefa flugvélarinnar. Þegar stél flugvélarinnar var komið nokkuð út úr flugskýlinu, bar að bifreiðina R 21624, sem er sorphirðingarbifreið í eigu borgarsjóðs Reykjavíkur, og rákust bifreiðin og flugvélin saman. Miklar skemmdir urðu á flugvélinni, og kveður stefnandi kostnað við viðgerðina hafa numið alls kr. 947.114, en auk þess hafi orðið mikið tjón af því að taka hafi orðið véлина úr notkun, á meðan viðgerð fór fram.

Lögreglumenn voru kvaddir á vettvang. Sömdu þeir skýrslu um atburðinn og gerðu uppdrátt af vettvangi. Í skýrslu Gísla M. Garðarssonar lögregluþjóns um atburðinn segir svo:

„Árekstur þessi mun hafa orðið með þeim hætti sem hér greinir: Verið var að ýta flugvélinni TF-FIK, af gerðinni FOKKER FRIENDSHIP, út úr flugskýli nr. 4. Var til þess verks notuð dráttarvél með þar til gerðum útbúnaði, sem tengdur var í framenda dráttartækisins og í hjólaútbúnað nefhjóls flugvélarinnar. Þegar flugvélin mun hafa verið komin 12 metra út úr flugskýlinu (sjá meðfylgjandi uppdrátt), mun bifreiðinni R-21624 hafa verið ekið á flugvéлина aftanverða.

Ökumaður R-21624 kvaðst hafa verið að aka að flugskýli nr. 4“.

Samkvæmt skýrslu sama lögreglumanns var dagsbirta er atburðurinn varð, bjart veður, snjór var á jörðu og hálka.

Frekari rannsókn fór fram fyrir rannsóknarlögreglunni í Reykjavík, en einnig hafa vitni komið fyrir dóm í málinu. Verða nú framburðir þessir raktir.

Vitnið Hjalti Már Hjaltason, hlaðmaður hjá stefnanda, hefur skýrt svo frá, að um kl. 1045 umræddan morgun hafi hann verið sendur út að flugskýli nr. 4 ásamt starfsfélaga sínum, Reyni Bjarnasyni, og hafi þeir átt að taka út úr skýlinu Fokker Friendshipvél, sem þar stóð inni. Hann kveður þegar hafa verið búið

að taka eina vél út úr skýlinu þennan morgun og sé mjög sennilegt, að þeir hafi einnig gert það. Hafi vesturdyrnar því verið opnar, en austurdyrnar enn verið lokaðar. Hjalti kveður sér ekkert hafa fundist dimmt, þegar hann kom inn, en ljós séu alltaf kveikt á kvöldin og látn loga yfir nóttina og á morgnana, þegar flugskýlið er opnað, en hann kveðst ekki hafa veitt ljósumum eftirtekt og því ekki geta sagt um það, hvort þau hafi logað eða ekki. Hann kveður fyrsta verk þeirra hafa verið að tengja dráttarvélina við hjólabúnað nefhjóls flugvélarinnar, en það sé gert með stýri (stöng), sem muni vera um 2 m að lengd og nái frá dráttarvélinni að hjólabúnaðinum. Að því búnu kveðst hann hafa gengið aftur fyrir vélina og tekið klossana frá hjólunum, en jafnframt litið aftur fyrir vélina, en þar hafi ekki verið neina umferð að sjá. Hann kveður sorphirðingarmenn hafa staðið hjá sorptunnunum í vinstra horninu við skýlisdyrnar, séð frá sér. Hann kveðst nú hafa farið upp í flugstjórnarklefan og sest í vinstra sætið eins og vanalega. Hann kveður sitt verk hafa verið að stöðva vélina, ef eitthvað bæri út af, með því að beita hemlum. Ekki kveðst Hjalti muna nákvæmlega, hvort hann hafi orðið var við sorphirðingarbifreiðina, áður en hann fór upp í flugvélina, en hann kveðst hafa verið búinn að sjá hana áður þennan sama morgun niðri við eldhúsið í flugskýli nr. 5. Hjalti kveður Reyni hafa byrjað að ýta vélinni aftur á bak út úr skýlinu. Hann kveðst þá hafa opað gluggann vinstra megin og litið út og upp með stéli flugvélarinnar, sem fari í gegnum „úrtekt“ fyrir ofan hurðina, því þar megi litlu muna, að það rekist utan í. Jafnframt kveðst hann hafa séð aftur með vélinni vinstra megin og aftur fyrir hana og hafi hann ekki séð neina hindrun þar. Hjalti kveðst hafa þurft að hálf rísa upp í sætinu til þess að geta gert þetta, en þegar stél vélarinnar hafi verið komið út úr dyrunum, hafi hann aftur sest í sætið. Síðan kveðst hann hafa beðið viðbúinn, ef eitthvað bæri út af, á meðan vélin mjakaðist út úr dyrunum, en allt í einu hafi hann fundið einhverja mótstöðu, einna líkast því, að hjól vélarinnar hefði farið upp á eitthvað, og kveðst hann þá hafa hemlað eins fljótt og hann gat. Hafi vélin þá stöðvast, um leið og hann steig á hemlana. Hjalti kveðst nú hafa farið út úr vélinni til að athuga, hverju þetta sætti, og hafi hann þá séð sorphirðingarbifreið klessta utan í stél vélarinnar hægra megin, en hafi ekki verið unnt að sjá bifreiðina úr glugganum, sem hann leit út um. Hjalti kveður flugstjórnarmenn aldrei kvadda til að færa svona flugvélar inn og út úr flugskýlum. Hann kveður hreyfla flugvélar

aldrei hreyfða, þegar þær séu færðar inn og út úr flugskýlum, heldur sé það gert með dráttartækjum. Á þessum tíma hafi verið tveir menn sendir til að færa flugvélar af þessari gerð út úr flugskýlum, en eftir umræddan atburð hafi sú breyting verið gerð á, að nú séu sendir þrír menn til að færa flugvélar og gangi þá einn maður fyrir aftan flugvélin. Hjalti kveður unnt að kveikja ljós á flugvélinni við þær aðstæður, sem þarna voru, með því að kveikja á rofa og sé þá tengt við rafgeymi flugvélarinnar, en rafgeymirinn sé lítill. Hann kveður aldrei kveikt á ljósum flugvéla, þegar verið sé að færa þær, eins og þarna. Í umrætt sinn kveðst hann hafa gengið úr skugga um það, að nægur þrýstingur hafi verið á hemlakerfinu, áður en flutningurinn hófst. Hann kveður hemla flugvélarinnar það öfluga, að ef dráttarvélín haldi áfram að ýta á flugvélin, eftir að hemlum hennar hafi verið beitt, þá geti dráttarvélín ekki hreyft flugvélin úr stað, heldur lyftist framendi flugvélarinnar upp. Hjalti kveður það almennt taka 5—10 mín. frá því byrjað er að hreyfa flugvél frá þeim stað, sem þessi flugvél var á, og þar til hún sé öll komin út. Hann kveður þessa flugvél hafa staðið nálægt miðju flugskýli, því fyrri vélín, sem farin hafi verið, hafi staðið utar. Ekki kveðst Hjalti geta sagt um það, hvort dráttarvélín, sem ýtti á flugvélin, hafi aukið hraðann, eftir að stél flugvélarinnar var komið út úr flugskýlinu. Hann kveður flugvélar yfirleitt fluttar til með jöfnum hraða. Hjalti kveðst ekki hafa réttindi til að stjórna flugvélum af neinni gerð. Hann kveðst hafa almenn ökuréttindi, svonefnt minnapróf.

Reynir Bjarnason hlaðmaður hefur skýrt svo frá, að hann hafi starfað hjá stefnanda um 10 ára skeið og síðustu 8—9 árin hafi hann m. a. annast færslu á flugvélum inn og út úr flugskýlum. Í umrætt sinn kveðst hann hafa hagað verkinu á sama hátt og ávallt áður. Hann kveður Hjalta Hjaltason hafa aðstoðað sig við að tengja dráttarvélina við stýrið á nefhjólí flugvélarinnar og síðan hafi þeir litið í kringum vélina og athugað, hvort nokkuð væri því til hindrunar að færa hana út. Reynir kveðst ekki hafa séð neinar bifreiðar nálægar og engar mannaferðir og hafi þeir því strax hafist handa. Hafi Hjalti farið upp í stjórnklefann og þegar hann hafi verið kominn þangað, kveðst Reynir hafa farið að ýta vélinni í áttina að dyrunum. Hann kveður sig minna, að ljós hafi verið kveikt inni í skýlinu og úti hafi verið bjart veður. Því hafi verið frekar bjart inni í skýlinu. Reynir kveður tenginguna úr flugvélinni vera festa í afturenda dráttarvélarinnar, og

Því hafi hann ekið dráttarvélinni aftur á bak. Hann kveður sæti hennar vera vinstra megin og því sjáist úr því betur aftur með vinstri hlið vélarinnar. Hann kveðst hafa horft um öxl sitt hvorum megin og fylgst með stéli og vængendum vélarinnar, sem helst hafi verið hætt á, að kynnu að rekast í. Hann kveður útilokað hafa verið, að hann sæi úr sæti sínu það, sem kom beint aftan að vélinni. Þegar þeir voru komnir eitthvað áleiðis, kveðst hann hafa séð tvo sorphirðingarmenn standa við sorptunnurnar í suðvesturhorni skýlisins og hafi þeir staðið þar og horft á vélina á leiðinni út úr skýlinu. Hann kveður flugvélinna hafa mjakast skref fyrir skref, en allt í einu hafi hann heyrt skell og hafi hann þá um leið stöðvað dráttarvélinna og í sömu andrá hafi flugvélin stöðvast. Hann kveðst hafa farið niður úr dráttarvélinni og gengið aftur fyrir vélina, en þá hafi allt verið um garð gengið. Reynir kveðst ekkert hljóð hafa heyrt, hvorki frá sorphreinsunararmönnunum né bifreiðinni, og því hafi hann eigi getað gert sér grein fyrir hættunni og ekki haft tök á að koma í veg fyrir áreksturinn. Hann kveður tvo menn að jafnaði hafa unnið þetta verk, en ef veður eða skyggni er vont, þá séu fleiri menn við verkið, en hvorugu hafi þarna verið til að dreifa. Hann kveður þá breytingu hafa orðið á vinnutilhögun við að færa flugvélar út úr flugskýlum eftir þetta, að nú sé alltaf hafður einn maður fyrir aftan flugvél, sem sé færð út úr flugskýli, og starfi þá þrír menn við verkið. Reynir kveðst hafa verið á námskeiðum, sem stefnandi hafi haldið, áður en umræddur atburður varð, þar sem mönnum hafi verið kennt að færa flugvélar. Hafi þar verið notaðar kennslubækur, þar sem lýst hafi verið, hvernig draga eigi flugvélar. Reynir kveðst vita til þess, að það hafi komið fyrir oft en einu sinni á athafnasvæði stefnanda, að bifreiðar hafi keyrt á flugvélar. Reynir kveðst hafa almenn ökuréttindi, svokallað minna próf. Hann kveðst ekki hafa réttindi til að stjórna flugvélum.

Pétur Kristinn Pétursson, ökumaður sorphirðingarbifreiðarinnar, kveðst hafa stundað akstur sorphreinsunarbifreiðar hjá Reykjavíkurborg í um 16 ár og síðustu fjögur árin starfað á svæði því, sem nær yfir athafnasvæði Flugfélags Íslands. Kveðst hann þá hafa ekið um svæði það, sem umræddur atburður varð á, en einnig kveðst hann áður hafa starfað á þessu svæði af og til. Á þessum tíma kveður hann sama hátt hafðan á við hreinsun sorptunna þarna, og kveðst hann hafa hagað akstri bifreiðarinnar á sama hátt í umrætt sinn. Í umrætt sinn kveður hann lokið hafa

verið við að tæma sorptunnur við vöruafgreiðslu stefnanda, og kveðst hann hafa ekið þaðan að flugskýlinu á sama hátt og venjulega. Kveðst hann hafa haft þann hátt á að aka að miðjum dyrum flugskýlisins, beygja síðan til hægri og aka meðfram dyrunum og síðan aftur til hægri, þegar hann hafi verið á móts við sorptunnurnar og þá hafi afturendi bifreiðarinnar verið næst tunnunum. Hann kveður nokkra aðstoðarmenn hafa verið með bifreiðinni og hafi að minnsta kosti tveir þeirra verið viðstaddir, þegar óhappið varð, en hinir hafi þá verið komnir að næsta flugskýli. Pétur kveður veður hafa verið bjart og léttskýjað, en dimmt inni í flugskýlinu, þar sem dyrnar á austurenda þess hafi verið lokaðar. Hann kveðst hafa séð flugvélinu inni í skýlinu, en engar hreyfingu neins staðar við hana, og því kveður hann sér ekki hafa komið til hugar, að hætta gæti stafað af henni. Pétur kveðst hafa verið á mjög hægri ferð og búið sig undir að beygja. Hann kveðst því hafa litið fyrst í báða baksýnispeglana til að ganga úr skugga um, að ekkert væri til hindrunar, og síðan í átt til samstarfsmanna sinna, sem stóðu við tunnurnar. Hann kveður þá hafa verið einu mennina, sem hann hafi vitað um þarna nálæga. Er hann leit í átt til flugvélarinnar aftur, kveður hann hafa verið örstutt bil á milli hennar og bifreiðarinnar. Hann kveðst hafa gert tvennt í einu, hemað og slegið á gírstöngina, svo að hún hafi hrokkið úr gír. Hann kveður bifreiðina hafa stöðvast um leið og hann steig á hemlana, en í næstu andrá hafi flugvélin skolið á henni. Pétur kveður sér strax hafa orðið ljóst, að hér var ekki undankomu auðið, og því sleppt hemlum strax og bifreiðin hafi stöðvast, svo að mótstaðan yrði minni. Við ákomuna kveður Pétur bifreiðina hafa færst lítið eitt aftur á bak. Hann kveðst ekki hafa greint neina hreyfingu á flugvélinni, þar sem bifreiðin hafi verið á ferð beint að henni og skuggsýnt inni í flugskýlinu, enda muni flugvélin hafa farið mjög hægt. Pétur kveður verkstjóra Flugfélags Íslands, sem sjá um hleðslu flugvéla, hafa aðsetur í austurenda vöruafgreiðsluhússins og aki hann fram hjá glugganum á herbergi þeirra, er hann aki að sorptunnunum við það hús. Geti verkstjórnir ekki annað en orðið varir við bifreiðina, þegar hún aki þarna fram hjá. Pétur kveður það hafa komið fyrir, er hann var þarna að störfum, að flugvélar hafi verið að fara inn og út úr flugskýlinu eða um svæðið, og hafi hann því þurft að sýna aðgát, en það hafi aldrei hagað til eins og í umrætt sinn. Pétur kveður birtuna, sem þarna var, hafa komið í veg fyrir, að

hann sæi vel, hvað væri að gerast inni í flugskýlinu, sem hafi verið lokað í austurenda. Hann kveðst ekki muna, hvort sólskyggningið á bifreiðinni hafi verið niðri.

Aðalsteinn Dalmann Októsson, verkstjóri hlaðdeildar stefnanda, hefur skýrt svo frá, að hann hafi verið staddur inni í skrifstofu hlaðdeildar, sem er í austurenda vöruafgreiðslu Flugfélags Íslands, er umræddur atburður varð. Hann kveður dyr að skrifstofu sinni snúa að dyrum flugskýlis nr. 4. Hann kveðst hafa séð sorphirðingarbifreið standa fyrir utan kaffistofuna, sem er áföst við skrifstofuna, og hafi menn verið að tæma þar sorptunnur. Hann kveðst lítið hafa fylgst með störfum þeirra, enda alvanalegt að sjá þá þarna að verki, en þegar hann hafi komið út stuttu síðar, hafi sorphirðingarbifreiðin verið á leið í átt að flugskýli nr. 4 og stefnt á miðjar dyr þess, sem hafi staðið opnar. Aðalsteinn kveður bifreiðina aðeins hafa átt lítinn spöl ófarinn að afturenda flugvélar, sem verið var að ýta út úr flugskýlinu. Hafi stél vélarinnar verið komið vel út fyrir lúgugatið, sem er ofan dyra. Hann kveðst hafa hrópað sem mest hann mátti, en enginn hafi heyrt til sín, og hafi hann ekki getað séð betur en bifreiðin væri á ferð áfram allt þar til áreksturinn varð, en þó kveðst hann ekki fullyrða, að svo hafi verið, þar sem hann hafi horft aftan á bifreiðina. Hann kveður það varla hafa skipt nokkrum togum frá því að hann sá, hvað verða vildi, og þar til allt var um garð gengið og kveður það ekki hafa verið á sínu valdi að koma í veg fyrir það. Aðalsteinn kveður framenda sorphirðingarbifreiðarinnar hafa snúið til norðausturs, þegar hún stóð við kaffistofuna, og hafi hún staðið skáhallt út frá húsinu og henni því verið ekið í sveig þaðan í átt að miðjum skýlisdyrunum. Hann kveðst að sjálfsögðu oft hafa séð til ferða sorphirðingarbifreiða um þetta svæði, en aldrei veitt því athygli, að þeim væri ekið neitt ógætilega. Ekki kveður hann sér kunnugt um, að sorphreinsunarmenn hafi fengið ákveðin fyrirmæli um, hvernig þeir skyldu haga akstri þarna, en öllum sé að sjálfsögðu skylt að fara varlega á þessu svæði. Hann kveður sér heldur ekki kunnugt um, að sorphreinsunarmenn hafi óskað eftir leiðbeiningum um akstur þarna. Aðalsteinn kveður alltaf sömu menn á hverri vakt sjá um að færa flugvélar út og inn úr flugskýlum og séu þeir þjálfaðir til þess starfs og hafi flestir unnið við það árum saman. Ef veður og skyggni sé gott, framkvæmi tveir menn þetta verk, eins og í umrætt sinn, en við slæm skilyrði, svo sem í hvassviðri eða hálku, komi fleiri til aðstoðar, ef á annað borð sé fært að ná vélum út, en það sé háð vissum veðurskil-

yrðum, svo sem vindátt. Aðalsteinn kveður flugvélina TF-FIK hafa staðið inni í miðju flugskýlinu og hafi önnur flugvél verið fyrir innan hana í vesturendanum. Hann kveður dyr á austurgafli hafa verið lokaðar, þegar óhappið vildi til, en þær hafi verið opnaðar skömmu síðar til að ná út vélinni, sem enn var inni. Hann kveður ljós hafa verið kveikt inni í skýlinu, en hvort þeirra hafi gætt, svo að gagni væri, sé erfitt að segja, þar sem heita mátti fullbjart úti og auk þess hafi verið léttskýjað þá stundina. Aðalsteinn kveður það mikla nákvæmnisvinnu að ná flugvélum út úr flugskýli og sé þeim alltaf ýtt mjög varlega, allt þar til þær séu komnar á þann stað, þar sem þær eigi að vera og flugstjórar taki við þeim tilbúnum til flugs.

Ásgeir Sigurjónsson verkamaður var í vinnuflokki þeim, sem annaðist sorphreinsun á athafnasvæði Flugfélags Íslands. Hann kveður þá hafa losað tunnur hjá vöruafgreiðslunni, en síðan hafi þeir farið að flugskýlinu tveir saman, hann og Ásgrímur Geirmundsson. Kveðst Ásgeir strax hafa farið að setja tunnu á kerruna og síðan hafi hann faið að tína spýtnarusl, sem lá hjá tunnunum. Hann kveðst hafa séð flugvélina inni í skýlinu, þegar hann kom þarna, en kveðst ekki hafa veitt því athygli, að verið væri að færa hana til, og hafi hann því ekki gefið henni sérstakan gaum. Rétt í því að hann var að snúa sér við með tunnuna á kerrunni, kveðst hann hafa heyrt smáskell og þá hafi hann séð um leið, að sorpbíllinn og flugvélin höfðu rekist saman. Ásgeir kveðst ekki hafa veitt bifreiðinni athygli, þegar hún nálgadist skýlið, en eins og venjulega hafi henni verið ekið að miðjum skýlisdyrunum og síðan hafi ökumaður ávallt sveigt til hægri í átt að tunnunum. Hafi tunnurnar þá verið settar á bifreiðina, þegar ökumaður hafi verið búinn að snúa henni þannig, að framendi hennar hafi verið fjærst dyrunum. Ásgeir kveður atburðinn hafa verið um garð genginn, þegar hann sneri sér við í átt að flugvélinni.

Ásgrímur Geirmundsson, sem var í vinnuflokki þeim, sem var með sorphreinsunarbifreiðinni, skýrði svo frá fyrir rannsóknarlögreglunni, að þeir hafi fyrst losað tunnur hjá vöruafgreiðslunni, en síðan hafi hann og Ásgeir Sigurjónsson farið að flugskýlinu. Þar hafi yfirleitt verið tvær tunnur, sem hafi þurft að losa. Hann kvað veður hafa verið bjart, en skuggsýnt inni í skýlinu, því austurdyr þess hafi verið lokaðar. Hann kvaðst hafa séð flugvélina inni í skýlinu, en ekki hafa veitt henni neina sérstaka eftirtekt og kvaðst ekki hafa gert sér grein fyrir því, að hún væri á ferð. Hann kvaðst strax hafa hafist handa við að koma tunnu

fyrir á kerrunni og síðan ekið henni út úr skýlinu. Hann kvaðst hafa séð bifreiðina koma þarna að og flugvélina á leið út úr skýlinu og kvað sér hafa virst stél vélarinnar stefna beint á ökumann bifreiðarinnar. Hann kvaðst hafa orðið stjarfur af skelfingu og kvaðst ekki hafa búist við, að ökumaðurinn slyppi lifandi, því sér hafi virst árekstur óumflýjanlegur. Hann kvað bifreiðina hafa verið rétt að byrja að beygja í átt til sín og kvaðst telja, að það hafi bjargað lífi ökumannsins, sem annars hefði fengið stél vélarinnar inn um framrúðuna. Ásgrímur kvaðst hafa séð bifreiðina stöðvast og á næsta augnabliki hafi vélin rekist á hana. Hann kvað þetta allt hafa gerst mjög skjótlega. Hann kvaðst ekki hafa séð þann, sem ýtti vélinni út úr skýlinu, fyrr en allt var um garð gengið, því flugvélarbúkin hafi borið á milli sín og hans, eftir að hann var kominn út úr skýlinu. Kvaðst Ásgrímur engin tók hafa haft á að gera aðvart og kvað sér hafa brugðið mjög illa, þegar hann sá, að hverju stefndi.

Krafa stefnanda er byggð á því, að umræddur árekstur hafi hlotist af akstri sorphirðingarbifreiðarinnar R 21624, og beri stefndi sem eigandi bifreiðarinnar því fábótaábyrgð á tjóni stefnanda samkvæmt 1. mgr. 67. gr., sbr. 1. mgr. 69. gr. umferðarlaga nr. 40/1968. Þá er á það bent af hálfu stefnanda, að um umferð um Reykjavíkflugvöll gildi ákvæði 6. gr. reglugerðar nr. 53/1949, en samkvæmt því skuli ekki aka ökutækjum eftir akbrautum loftfara, nema brýn nauðsyn beri til, og skuli þá gæta fyllstu varúðar. Þá mæli ákvæði þetta svo fyrir, að ökutæki skuli ávallt víkja fyrir loftförum, sem þau kunna að mæta. Er á það bent af hálfu stefnanda, að dagsbirta hafi verið, bjartviðri og útsýni óbyrgt í allar áttir á leið bifreiðarinnar frá afgreiðslu stefnanda að flugskýlinu. Dyr flugskýlisins hafi verið opnar og flugvélina hafi blasað við hverjum manni, sem átt hafi leið þarna um, enda viðurkenni ökumaðurinn að hafa séð flugvélina, en hann hafi ekki gert sér grein fyrir því, að hún hafi verið á hreyfingu. Þá er og á það bent, að ökumaðurinn viðurkenni að hafa beint athyglinni að allt öðrum hlutum en akstrinum. Er því haldið fram af hálfu stefnanda, að augljóst sé, að ökumaður bifreiðarinnar hafi ekið mjög gáleysislega og hafi hann brotið brýnar umferðarreglur. Af hálfu stefnanda er því mótmælt, að sorphirðingarbifreiðin hafi verið stöðvuð, er áreksturinn varð. Er því haldið fram, að sök ökumanns sorphirðingarbifreiðarinnar sé svo mikil, að stefndi beri fulla ábyrgð á tjóni stefnanda. Þá er því haldið fram af hálfu stefnanda, að þeir starfsmenn hans, sem unnu að því að

færa flugvélina, hafi gætt rækilega að hindrunum fyrir aftan flugvélina, áður en þeir hófu starf sitt, en þeir hafi ekki séð neitt, sem gæti komið í veg fyrir, að þeir framkvæmdu starfið með fullu öryggi. Þá er því haldið fram, að dráttarvélina, sem notuð var til að færa flugvélina, sé aðeins ætluð til nota á flugvellinum og sé ekki skráningarskylt ökutæki. Því verði árekstrarreglum umferðarlaga ekki beitt um atvik þetta.

Sýknukrafa stefnda er byggð á því, að umræddur atburður verði eingöngu rakinn til atvika, sem hann beri ekki ábyrgð á. Er því haldið fram, að það hafi verið stórkostlegt gáleysi fyrirsvarsmanna stefnanda að láta aðeins tvo menn vinna við að færa flugvélina út úr flugskýlinu, þegar ljóst hafi verið, að hvorugur þeirra hafi getað séð óhindrað aftur fyrir flugvélina. Þá er því haldið fram, að það hafi verið stórkostlegt gáleysi manna þeirra, sem unnu við að færa flugvélina, að gera sér ekki grein fyrir því, að sorphirðingarmenn voru þarna við vinnu, en það hafi þessir menn hlotið að sjá. Þá er því og haldið fram, að fyrirsvarsmenn stefnanda hafi ráðið staðsetningu sorptunnanna þarna, en þeim hafi mátt vera ljóst, að bifreiðar voru notaðar við að tæma þær og þyrftu því að aka um svæðið fyrir framan flugskýlið. Af hálfu stefnda er á það bent, að er umræddur atburður varð, hafi snjór verið á jörðu, en skuggsýnt hafi verið inni í flugskýlinu, þar sem það hafi aðeins verið opið til vesturs. Munur á birtu úti og inni hafi því verið mjög mikill og erfitt fyrir þann, sem úti var, að fylgjast með því, sem var að gerast inni í flugskýlinu. Því hafi verið brýnt, að starfsmenn stefnanda gættu varkárni, en það hafi þeir ekki gert. Þá er því haldið fram, að starfsmenn stefnanda hafi notað dráttarvél, sem sé vélknúiið skráningarskylt ökutæki, til að færa flugvélina, en ökutækið hafi þó af einhverjum ástæðum verið óskráð. Er því haldið fram, að mál þetta fari því eftir ákvæði 68. gr. umferðarlaga og almennum skaðabóta reglum, enda sé hér um að ræða tilvik, sem falli undir árekstur vélknúinna ökutækja, en ekki skipti máli, þótt stefnandi hafi vanrækt að láta skrásetja dráttarvélina. Er því haldið fram, að öll ábyrgð á árekstrinum hvíli á stefnanda, enda hafi öku maður sorphirðingar bifreiðarinnar verið þarna í lögmætum erindum. Hann hafi ekið hægt og gætilega og sýnt af sér alla þá varkárni, sem af honum mátti krefjast, og eigi hann enga sök á árekstrinum. Hann hafi ekki getað séð neina hreyfingu á flugvélinni eða nokkur merki um flutning hennar og ekki hafi hann fengið neina viðvörun. Hann hafi því ekki mátt vara sig á því,

að flugvélin mjakaðist löturhægt út úr flugskýlinu, fyrr en hann hafi allt í einu séð, að árekstur varð ekki umflúinn. Ökumaðurinn hafi með miklu snarræði getað hemlað, rofið tengslin við vélina og þannig komið í veg fyrir miklu meira tjón. Bifreiðin hafi stöðvast, um leið og hann steig á hemlana, en í næstu andrá hafi flugvélin skolið á bifreiðinni og er ökumaður hafi sleppt hemlunum, hafi flugvélin ýtt bifreiðinni aftur á bak um 2—3 m.

Varakrafa stefnda er byggð á því, að meginsök á árekstrinum hljóti að hvíla á starfsmönnum stefnanda. Það kemur fram af hálfu stefnda, að stefnandi muni hafa keypt tryggingu fyrir tjóni sem þessu, og þótt váttryggingarfélag sé ekki aðili málsins, þá eigi að beita ákvæði 25. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga og lækka bætur til stefnanda eða fella þær alveg niður.

Að undangengnum gagnaöflunarúrskurði í málinu óskuðu lögmennt aðilja eftir umsögn dómsmálaráðuneytisins um það, hvort tæki það, sem notað var til að færa flugvélin TF-FIK í umrætt sinn, væri dráttarvél. Að tilhlutan dómsmálaráðuneytisins framkvæmdi lögreglan í Reykjavík og Bifreiðaeftirlit ríkisins rannsókn á þessu atviki. Tæki það, sem notað var, er umræddur tjónatburður varð, var ekki í aksturshæfu ástandi, en við rannsóknina var notað sams konar tæki. Var niðurstaða rannsóknarinnar sú, að hér væri um að ræða tæki, er væri sérsmíðað sem dráttartæki, með stýrisbúnaði á fram- og afturási og sérstökum dráttartengslum fyrir dráttarstangir að framan og aftan, og er tækinu hafði verið ekið í reynsluakstri, hefði mesti hraði þess orðið 28 km á klst. Var niðurstaða rannsóknarinnar sú, að tækið félli undir ákvæði 2. gr. umferðarlaga um dráttarvélar, þ. e.: „Vélknúð ökutæki, sem aðallega er ætlað til að draga annað ökutæki eða vinnutæki og ekki er gert til hraðari aksturs en 30 km á klst. án verulegra breytinga á því“.

Samkvæmt þessu þykir verða að byggja á því í málinu, að tæki það, sem notað var til að færa flugvélin TF-FIK út úr flugskýlinu í umrætt sinn, hafi verið dráttarvél samkvæmt greindu ákvæði umferðarlaga. Það er ágreiningslaust, að slík tæki hafi verið notuð um árabil til að færa til flugvélar stefnanda á Reykjavíkurflugvelli, en ekki er leitt í ljós, af hverju tækið hefur ekki verið skráð. Telja verður, að um atburð þennan beri að beita ákvæðum umferðarlaga eftir því sem við á, sbr. 3. mgr. 1. gr. laganna ásamt ákvæðum 6. gr. reglugerðar fyrir Reykjavíkurflugvöll nr. 53/1949, sem sett var samkvæmt ákvæðum laga nr. 32/1929 um loftferðir og lögum nr. 24/1945 um flug-

velli og lendingarstaði fyrir flugvélar, en styðst nú við ákvæði laga nr. 34/1964, sbr. 77. gr. Samkvæmt þessu þykir rétt að beita um atvik máls þessa niðurlagsákvæði 67. gr. umferðarlaga með lögjöfnun svo og ákvæði 68. gr. laganna.

Það er ágreiningslaust, að um langan tíma hafa sorphirðingar-menn Reykjavíkurborgar komið á athafnasvæði stefnanda á Reykjavíkurflogvelli til að hirða sorp. Hefur Aðalsteinn Dalmann Októsson lýst því, að alvanalegt sé að sjá sorphirðingarmenn þarna að störfum. Er eigi annað fram komið en staðsetning sorp-tunnanna í suðvesturhorni flugskýlisins hafi verið ákveðin, a. m. k. með þegjandi samþykki þar til bærra starfsmanna stefnanda. Verður samkvæmt þessu að líta svo á, að akstur sorphirðingar-bifreiðarinnar að flugskýlinu í umrætt sinn hafi verið þáttur í þeirri brýnu þjónustu, sem Reykjavíkurborg framkvæmir á grundvelli ákvæða 28. gr. heilbrigðisreglugerðar fyrir Reykjavík, nr. 11/1950.

Er ökumaður sorphirðingar-bifreiðarinnar ók að flugskýlinu, ók hann um aksturssvæði flugvéla við flugskýlið. Bar honum þá samkvæmt 6. gr. reglugerðar nr. 53/1949 að gæta fyllstu var-úðar. Um 75 m eru frá sorptunnum þeim, sem bifreiðinni var ekið frá, að tunnunum í flugskýlinu, sem bifreiðinni var ekið að. Er ljóst, að opið flugskýlið og flugvélin hafa blasað við öku-manni bifreiðarinnar, er hann ók að skýlinu. Það má fallast á það, að slæm birta og akstursstefna bifreiðarinnar um það bil á mitt flugskýlið og á stél flugvélarinnar hafi valdið því, að erfið-ara var fyrir ökumanninn að átta sig á því, hvort flugvélin hreyfð-ist eða hversu hratt hún hreyfðist. Þrátt fyrir það verður að líta svo á, að á leiðinni að flugskýlinu hefði ökumaður bifreiðar-innar átt að verða var hreyfingar flugvélarinnar eða hversu hratt hann nálgæðist hana með því að beita þeirri aðgæslu, sem hon-um bar að sýna, svo að hann hefði í tæka tíð getað hagað akstri bifreiðarinnar þannig, að ekki skapaðist það hættuástand, sem var undanfari árekstursins. Telja verður ósannað, hvort bifreiðin hafði stöðvast, áður en árekstur varð. Verður að telja, að öku-maður sorphirðingar-bifreiðarinnar hafi ekki sýnt þá aðgæslu, sem honum bar við akstur bifreiðarinnar á þessum stað, og eigi hann því verulega sök á árekstrinum. Við flutning á svo stóru og dýru tæki sem flugvélar af gerðinni Fokker Friendship bar nauðsyn til að þeir, sem það önnuðust, gættu fyllstu varúðar og hefðu fulla yfirsýn yfir svæði það, sem færa þurfti flugvélinu um, þrátt fyrir þá takmörkun umferðar, sem ákvæði 6. gr. reglu-

gerðar nr. 53/1949 gera ráð fyrir, en telja verður ljóst, að nokkur umferð bifreiða hafi tíðkast í nágrenni við flugskýlið. Ljóst er, að þeir tveir menn, sem önnuðust flutning flugvélarinnar í umrætt sinn, sáu ekki aftur fyrir flugvélinu. Verður að telja, að á það hafi skort, að höfð væri nauðsynleg aðgæsla við þetta verk, og því verði stefnandi sjálfur að bera tjón sitt að hluta. Eftir öllum atvikum þykir rétt að skipta fébótaábyrgð þannig, að stefndi bæti tjón stefnanda að $\frac{2}{3}$ hlutum, en stefnandi beri tjón sitt að öðru leyti sjálfur.

Fjárhæð dómkröfu stefnanda er sundurliðuð þannig:

1. Tækniaðstoð frá Fokker VFW, Hollandi, skv.
dskj. nr. 4, Dfl. 5.370.00 kr. 147.111
2. 271 vinnustund á kr. 880 — 238.480
3. Varahlutir samkvæmt nánari sundurliðun á dskj.
nr. 4 — 561.523

Kr. 947.114

Við munnlegan flutning málsins kom fram af hálfu stefnda, að stefndi hefði ekki aðstöðu til að hafa uppi rökstudd mótmæli gegn fjárhæð dómkröfu stefnanda, en taka beri tillit til þess, að nýir hlutir hafi komið í stað gamalla. Þá kom og fram af hálfu stefnda við munnlegan flutning málsins, að þótt stefnandi væri ekki búinn að fá greiddar bætur frá tryggingarfélagi sínu fyrir tjón þetta, þá beri allt að einu að lækka bætur, sem kunni að verða dæmdar, með hliðsjón af ákvæði 25. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga.

Ekki er annað fram komið en stefnandi sé réttur aðili máls þessa. Er ekki grundvöllur til að beita ákvæðum 25. gr. laga nr. 20/1954 í máli þessu.

Ekki þykja efni til að lækka tjónbætur á þeim grundvelli, að nýir hlutir hafi komið fyrir gamla.

Samkvæmt þessu þykir verða að leggja fjárhæð dómkröfu stefnanda til grundvallar óbreytta. Verða því úrslit málsins þau, að stefndi verður dæmdur til að greiða stefnanda $\frac{2}{3}$ hluta af kr. 947.114, eða kr. 631.408.70 með 7% ársvöxtum frá 20. janúar 1972 til 16. maí 1973, með 9% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974 og með 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags svo og málskostnað, sem ákveðst kr. 120.000.

Guðmundur Jónsson borgardómari kvað upp dóm þennan

ásamt samdómendunum Karli Eiríkssyni flugmanni og Sigur-
gesti Guðjónssyni bifvélavirkja.

D ó m s o r ð :

Stefndi, borgarstjórinn í Reykjavík f. h. borgarsjóðs Reykjavíkur, greiði stefnanda, Flugfélagi Íslands h/f, kr. 631.408.70 með 7% ársvöxtum frá 20. janúar 1972 til 16. maí 1973, með 9% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974 og með 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 120.000 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 2. mars 1977.

Nr. 177/1975. **Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs**

(Sigurður Helgason hrl.)

gegn

Grími S. Runólfssyni

(Ragnar Aðalsteinsson hrl.).

Úrskurður um lögtak úr gildi felldur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfa-
son, Ármann Snævarr, Benedikt Sigurjónsson, Björn Svein-
björnsson og Þór Vilhjálmsson.

Leó E. Löve, aðalfulltrúi bæjarfógetans í Kópavogi, kvað
upp hinn áfrýjaða úrskurð.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með
stefnu 15. desember 1975, að fengnu áfrýjunarleyfi 10. s. m.
Hann krefst þess, að „hinn áfrýjaði úrskurður verði úr gildi
felldur að því er snertir þinggjöld til skattheimtu ríkissjóðs
í Kópavogi, kr. 65.920.00, og lagt verði fyrir fógeta að fram-
kvæma lögtak til tryggingar þessum þinggjöldum í eignum
stefnda“. Hann krefst og málskostnaðar í héraði og fyrir
Hæstarétti úr hendi stefnda.