Fimmtudaginn 14. maí 1998.

Nr. 406/1997. **Þórey Haraldsdóttir**
(Baldur Guðlaugsson hrl.)
gegn
Íslandsflugi hf. og
Erni Gunnarssyni
(Gísli Baldur Garðarsson hrl.)
og gagnsök

Flugvélar. Vinnuslys. Skaðabætur. Sakarskipting. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Pétur Kr. Hafstein, Guðrún Erlendsdóttir, Haraldur Henrysson, Hjörtur Torfason og Hrafn Bragason.

Aðaláfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 6. október 1997. Hún krefst þess, að stefndu verði in solidum gert að greiða sér 4.966.728 krónur með 2% ársvöxtum frá 17. nóvember 1993 til 23. febrúar 1995, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hún málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjendur áfrýjuðu málinu með stefnu 14. janúar 1998. Þeir krefjast staðfestingar hins áfrýjaða dóms um annað en málskostnað og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

I.

Sambýlismaður aðaláfrýjanda, Guðbjartur Magnason, varð fyrir blöðum loftskrúfu flugvélar Íslandsflugs hf. 17. nóvember 1993, þegar hann var við vinnu sína á Reykjavíkurflugvelli, en hann var hlaðmaður hjá flugfélaginu og hafði verið í því starfi frá 1. september sama ár. Guðbjartur lést samstundis, og í máli þessu krefst aðaláfrýjandi skaðabóta vegna missis framfæranda samkvæmt 12. og 13. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 úr hendi gagnáfrýjenda, Íslandsflugs hf. og Arnar Gunnarssonar, en hann var flugstjóri vélarinnar.

Þegar slysið varð um kl. 17.30, var komið myrkur, og segir í lögregluskýrslu sama dag, að yfirborð malbiks hafi verið blautt og lýsing frekar léleg. Eins og lýst er í héraðsdómi, var flugvélin á leið í áætlunarflug til Vestmannaeyja, og voru engir farþegar bókaðir með

henni frá Reykjavík. Vegna versnandi veðurútlits var ákveðið að flýta brottför vélarinnar. Guðbjartur heitinn var einn að störfum og hafði verið á vakt frá kl. 7.30, og var hann við störf sín í flugafgreiðslunni, meðan flugstjórinn og aðstoðarflugmaður fóru út í vélina og settu hreyflana í gang. Eftir að hreyflarnir höfðu verið gangsettir, gerðist það, að eiginkona starfsmanns flugfélagsins í Vestmannaeyjum kom með barn sitt og óskaði eftir fari með vélinni. Guðbjartur heitinn fylgdi þeim um borð og kom farangri þeirra fyrir, og voru báðir hreyflar vélarinnar í gangi. Eins og lýst er í héraðsdómi, átti hann eftir að taka úr sambandi afriðil, sem stóð framan við flugvélina og var tengdur henni, og fór hann þá of nálægt loftskrúfu vinstri hreyfilsins með fyrrgreindum afleiðingum.

II.

Þótt engar skriflegar reglur væru til um það, hvernig fara skyldi að við gangsetningu hreyfla og hvernig staðið skyldi að verki, þegar farþegar kæmu um borð eða færu frá borði, gilti sú meginregla um gangsetningu hreyfla flugvéla gagnáfrýjanda Íslandsflugs hf. á Reykjavíkurflugvelli, að þeir skyldu ekki gangsettir, fyrr en hlaðmaður væri kominn fram fyrir vélina og gæfi flugmönnum merki. Þá var það hvorki venjulegt né í samræmi við reglur félagsins, að hlaðmaður væri að vinna við fermingu flugvélar, eftir að hreyflar hennar höfðu verið gangsettir, enda fengu hlaðmenn enga sérstaka þjálfun í að fara með farm eða farangur út í flugvél við þær aðstæður.

Flugmálastjórn sendi flugrekstraraðila símbréf 14. júlí 1993, þar á meðal gagnáfrýjanda Íslandsflugi hf., með fyrirmælum þess efnis, að stöðva skyldi hreyfla flugvéla við fermingu og affermingu þeirra og að frávik væru aðeins leyfð í nauðsynlegum undantekningartilvikum, að því skilyrði uppfylltu, að drepið væri á hreyflinum þeim megin, sem dyr flugvélarinnar væru, og að um þau tilvik væru settar skýrar öryggis- og vinnureglur í flugrekstrarbók félagsins. Fyrirmæli þessi voru ítrekuð á fundi Flugmálastjórnar 4. nóvember 1993 með fyrirsvarsmönnum gagnáfrýjanda Íslandsflugs hf. og gagnáfrýjanda Erni. Í bréfi deildarstjóra flugrekstrardeildar Flugmálastjórnar 28. nóvember 1994 kemur fram, að engar skriflegar reglur séu til um það, hvort heimilt sé að hleypa farþega um borð í flugvél með báða hreyfla í gangi. Þar segir hins vegar, að loftferðaeftirlitið myndi ekki

samþykkja vinnureglur, sem gerðu ráð fyrir fermingu og affermingu tveggja hreyfla flugvélar með báða hreyfla í gangi, nema því aðeins að sérstök og brýn nauðsyn krefði og sérstakar öryggisráðstafanir væru gerðar.

Í flugrekstrarbók Íslandsflugs hf. voru engar reglur um vinnubrögð, þegar breytingar á áætlun verða á síðustu stundu. Hætta er á fljótfærnismistökum, ef engar fastar reglur eru og vinna þarf undir álagi. Vinna við flugvél með hreyfla í gangi getur verið varhugaverð, enda má líta svo á, að þá sé um hættusvæði að ræða. Verður að gera ríkar kröfur til vinnuveitenda um, að öryggi starfsmanna við slík störf sé tryggt svo sem kostur er og að þeir séu ekki settir í meiri hættu en nauðsyn krefur, sbr. 13. gr. og 1. mgr. 42. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum. Það var óvarlegt að hafa báða hreyfla í gangi, meðan Guðbjartur heitinn var að vinna við vélina, og þykir rétt að leggja skaðabótaábyrgð á gagnáfrýjendur vegna slyssins.

Guðbjartur heitinn hafði unnið sem hlaðmaður hjá gagnáfrýjanda Íslandsflugi hf. í tvo og hálfan mánuð, er slysið varð. Verður að telja ósannað, að almennri þjálfun hans eða undirbúningi til starfans hafi verið ábótavant. Ekki gat hjá því farið, að hann yrði þess var, að báðir hreyflarnir væru í gangi. Sýndi hann af sér mikið gáleysi með því að fara svo nálægt skrúfunni, sem hann gerði.

Með hliðsjón af öllum framangreindum atvikum þykir rétt að dæma gagnáfrýjendur til að bæta að hálfu tjón aðaláfrýjanda.

III.

Bótakrafa aðaláfrýjanda er reist 12. gr. og 13. gr. laga nr. 50/1993. Samkvæmt 1. mgr. 13. gr. skulu bætur til sambúðarmaka fyrir missi framfæranda vera 30% af bótum, sem hinn látni hefði átt rétt á fyrir 100% örorku, sbr. 5.–8. gr. laganna. Guðbjartur heitinn hafði aðeins unnið tvo og hálfan mánuð hjá gagnáfrýjanda Íslandsflugi hf. á slysdegi. Hann hafði stundað nám við Tækniskóla Íslands og átti einungis ólokið einum áfanga til þess að ljúka iðnrekstrarfræðinámi, er hann lést. Aðaláfrýjandi reiknar bótakröfuna út samkvæmt 8. gr. laga nr. 50/1993, og er hún ákvörðuð á grundvelli miskastigs samkvæmt 4. gr. laganna. Samkvæmt því eru bætur fyrir 100% örorku 4.000.000 króna × 400% = 16.000.000 króna. Bætur til aðaláfrýjanda

eru þá samkvæmt 13. gr., sbr. 8. gr., 30% af 16.000.000 krónum, þ. e. 4.800.000 krónur. Samkvæmt 15. gr. laganna eru bæturnar verðtryggðar og breytast mánaðarlega í hlutfalli við breytingar, sem verða á lánskjaravísitölu. Aðaláfrýjandi miðar útreikning sinn við lánskjaravísitölu 3282 stig fyrir júlí 1993, er lög nr. 50/1993 tóku gildi, og 3396 stig fyrir febrúar 1995. Samkvæmt því hækkar bótakrafan í 4.966.728 krónur, sem er stefnufjárhæð. Krafist er vaxta samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1963 til 23. febrúar 1995, er mánuður var liðinn, frá því að kröfubréf var sent, en dráttarvaxta frá þeim degi.

Forsendum kröfu aðaláfrýjanda hefur ekki verið andmælt, og verða þær teknar til greina að öllu leyti. Samkvæmt því verða gagnáfrýjendur dæmdir in solidum til að greiða henni helming kröfunnar, 2.483.364 krónur, með vöxtum, eins og krafist er.

Gagnáfrýjendur greiði aðaláfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, svo sem nánar greinir í dómsorði.

Dómsorð:

Gagnáfrýjendur, Íslandsflug hf. og Örn Gunnarsson, greiði in solidum aðaláfrýjanda, Þóreyju Haraldsdóttur, 2.483.364 krónur með 2% ársvöxtum frá 17. nóvember 1993 til 23. febrúar 1995, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags.

Gagnáfrýjendur greiði aðaláfrýjanda 500.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Sératkvæði
Hrafns Bragasonar

Á það ber að fallast með héraðsdómi, sem skipaður var sérfróðum meðdómendum, að meginorsök slyssins hafi verið sú, að Guðbjartur heitinn gekk eða hljóp ógætilega nærri skrúfu flugvélarinnar. Hann hafði fengið leiðbeiningar við störf sín og afgreitt fjölda véla. Hann hafði fylgt farþega út í vélina og sett farangur í farangursrými, eftir að hreyflar höfðu verið ræstir. Það gat því tæpast farið fram hjá honum, að þeir voru í gangi. Að þessu athuguðu þyk-

ir hann hafa borið meginsök á slysinu. Hins vegar verður að fallast á rök meiri hluta dómenda fyrir því, að gagnáfrýjendur beri hér einnig nokkra sök. Með hliðsjón af framanskráðu þykir rétt, að gagnáfrýjendur bæti tjón aðaláfrýjanda að einum þriðja hluta. Meiri hluti dómenda hefur komist að annarri niðurstöðu um skiptingu tjónsins. Að þeirri skiptingu gefinni get ég fallist á niðurstöðu þeirra.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 10. júlí 1997.

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 26. júní sl., er höfðað af Þóreyju Haraldsdóttur, kt. 090168-4019, Meistaravöllum 17, Reykjavík, gegn Íslandsflugi hf., kt. 650387-1639, Reykjavíkurflugvelli, Reykjavík, og Erni Gunnarssyni, kt. 150655-5959, Klapparbergi 27, Reykjavík, með stefnu, birtri 5. september 1996.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu verði in solidum gert að greiða stefnanda skaðabætur, að fjárhæð 4.966.728 krónur, með 2% ársvöxtum frá 17. nóvember 1993 til 23. febrúar 1995, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 með síðari breytingum frá þeim degi til greiðsludags. Þess er krafist, að áfallnir vextir verði lagðir við höfuðstól á tólf mánaða fresti, í fyrsta skipti 17. nóvember 1994. Þá er af hálfu stefnanda krafist málskostnaðar úr hendi stefndu in solidum samkvæmt málskostnaðarreikningi.

Af hálfu stefndu eru gerðar þær kröfur, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og þeim verði dæmdur málskostnaður samkvæmt málskostnaðarreikningi, en til vara, að þeir verði dæmdir til að greiða stefnanda lægri fjárhæð en krafist er í stefnu og að málskostnaður verði þá látinn falla niður.

Málavextir og ágreiningsefni.

Málsatvik eru þau, að 17. nóvember 1993 varð sambýlismaður stefnanda, Guðbjartur Magnason, fyrir blöðum loftskrúfu flugvélar Íslandsflugs hf., þegar hann var við vinnu sína á Reykjavíkurflugvelli, en hann var hlaðmaður hjá hinu stefnda flugfélagi og hafði verið í því starfi frá 1. september sama ár. Guðbjartur lést samstundis, en stefnandi gerir kröfu í málinu til skaðabóta vegna missis framfæranda samkvæmt 12. og 13. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

Rannsókn á aðdraganda og orsökum slyssins fór fram hjá flugslysanefnd og flugslysarannsóknardeild Flugmálastjórnar, eins og fram kemur í skýrslu, dagsettri 28. mars 1994.

Í skýrslunni segir, að umræddan dag hafi áætlunarflug verið áformað til

Vestmannaeyja kl. 17.30. Til flugsins átti að nota farþegaflugvélina TF-ELA af tegundinni Dornier, 19 sæta, tveggja hreyfla, sem hafði komið skömmu áður, kl. 16.54, til Reykjavíkur úr flugi frá Norðfirði og Egilsstöðum. Sömu flugmenn áttu að fara í flugið til Vestmannaeyja.

Flugvélin stóð á flughlaðinu framan við suðausturhorn flugskýlis Íslandsflugs hf. og sneri stéli sem næst í byggingu flugafgreiðslu félagsins, sem er við hlið flugskýlisins. Rafmagnsleiðsla lá frá flugafgreiðslunni að afriðli (ground power), sem tengdur var flugvélinni með sérstakri tengingu fremst vinstra megin á nefi hennar. Afriðillinn var tengdur flugvélinni samkvæmt venju eftir komuna frá Egilsstöðum, og gerði hlaðmaður það samkvæmt frásögn flugmannanna. Engir farþegar voru bókaðir til Vestmannaeyja, en tólf farþegar voru bókaðir með fluginu frá Vestmannaeyjum til Reykjavíkur.

Nokkru fyrir áætlaða brottför tilkynnti umboðsmaður flugfélagsins í Vestmannaeyjum flugafgreiðslu félagsins á Reykjavíkurflugvelli, að veðurútlit færi versnandi, og hvatti hann til þess, að brottför yrði hraðað frá Reykjavík. Var þá ákveðið að flýta brottförinni eins og unnt væri. Flugmennirnir fóru þá þegar um borð í flugvélina og lokuðu dyrum hennar. Klukkan 17.17 óskuðu flugmennirnir eftir heimild til að ræsa hreyflana. Heimild var veitt kl. 17.18, og gangsetti flugstjóri þá hreyflana. Hlaðmaðurinn var á þessum tíma við afgreiðslustörf inni í vöruafgreiðslunni, en það var hluti af starfi hans.

Eftir að báðir hreyflar höfðu verið gangsettir, biðu flugmennirnir nokkra stund eftir hlaðmanninum, en þá kallaði flugstjórinn í talstöð til flugafgreiðslunnar og bað um, að afriðillinn yrði tekinn úr sambandi, en flugvélin var að öðru leyti tilbúin til brottfarar. Starfsmaður flugafgreiðslunnar tjáði flugstjóra, að farþegi, sem var eiginkona umboðsmanns flugfélagsins í Vestmannaeyjum, ætlaði að fá far með flugvélinni þangað, en þær upplýsingar hafði starfsmaður afgreiðslunnar fengið hjá hlaðmanni. Í skýrslunni kemur enn fremur fram, að konan hafi sagt við rannsókn málsins, að hún hefði orðið vör við það, að hreyflar flugvélarinnar voru komnir í gang, þegar hún kom að flugafgreiðsluhúsinu, en hún hefði komið utan af bílastæðinu og farið beint inn í vöruafgreiðsluna, þar sem hlaðmaðurinn var við afgreiðslu.

Hlaðmaður kom því næst út úr vöruafgreiðslu félagsins ásamt konunni, og gengu þau að flugvélinni. Konan hélt á ungabarni, en hlaðmaður var með farangursvagn (hleðsluvagn), sem hafði verið inni í vöruafgreiðslunni, en á honum var barnakerra, sem konan var með, og pakki, sem fara átti til Vestmannaeyja. Meðan á þessu stóð, var aðstoðarflugmaðurinn í sambandi við flugturninn og tilkynnti um kl. 17.21, að smávægileg töf yrði á brottför flugvélarinnar.

Hlaðmaðurinn dró nú farangursvagninn að flugvélinni, opnaði dyr farþegarýmisins á vinstri hlið flugvélarinnar aftan við vænginn og lokaði þeim, þegar hann hafði komið konunni og barninu fyrir. Því næst opnaði hann dyr farangurshólfsins, en þær eru aftar á sömu hlið flugvélarinnar, og kom farangrinum þar fyrir. Þegar hlaðmaður hafði lokað dyrum farangursrýmisins, ýtti hann farangursvagninum aftur fyrir flugvélina í áttina að vöruafgreiðslunni, en þar var vagninn eftir slysið. Að því loknu hljóp hann fram með flugvélinni í áttina að afriðlinum, sem hann átti eftir að aftengja. Fór hann of nálægt skrúfunni og varð fyrir blöðum hreyfilsins, en við það lést hann samstundis. Flugstjórinn slökkti tafarlaust á hreyflunum, en aðstoðarflugmaðurinn tilkynnti flugturninum um slysið og óskaði eftir viðeigandi aðgerðum. Kom slökkvilið flugvallarins þegar á vettvang og skömmu síðar sjúkralið og lögregla.

Í málinu hefur einnig verið lögð fram umsögn Vinnueftirlits ríkisins um slysið. Í henni kemur m. a. fram, að orsakir slyssins megi að mati vinnueftirlitsins rekja til þess, að ekki voru til reglur um undirbúning við brottför flugvéla. Hreyflar flugvélarinnar hafi verið hafðir í gangi, á meðan farþega var hleypt um borð í flugvélina. Hreyflarnir hafi verið ræstir án samráðs við hlaðmann. Léleg lýsing hafi verið á vinnusvæðinu og skuggar verið undir og framan við vængi.

Lögreglan í Reykjavík rannsakaði einnig málið, sbr. lögregluskýrslur frá 17. og 18. nóvember 1993 á dskj. nr. 4–6 og 11. janúar á dskj. nr. 8 og 9. Gerði lögreglan uppdrátt af vettvangi, sem fylgir lögregluskýrslum, en hann fylgir einnig skýrslu flugslysanefndar og flugslysarannsóknardeildar Flugmálastjórnar. Uppdrátturinn sýnir stað flugvélarinnar, hleðsluvagns, afriðils og dráttarvagns, þegar lögreglan kom á vettvang eftir slysið. Ekki er deilt um það, sem þar kemur fram. Undir rekstri málsins lýstu málsaðilar sig sammála um, að ætluð gönguleið hins látna væri ekki að öllu leyti rétt sýnd á uppdrættinum, en gera verður ráð fyrir því, að hann hafi gengið með hleðsluvagninn aftur fyrir flugvélina, eftir að hann kom konunni, barninu og farangrinum fyrir í flugvélinni. Þaðan hafi hann gengið undir vinstri væng flugvélarinnar og að skrúfunni.

Við aðalmeðferð fóru fram skýrslutökur fyrir dóminum. Skýrslur gáfu Gunnar Þorvaldsson, framkvæmdastjóri hins stefnda flugfélags, stefndi Örn Gunnarsson, Sveinn Björnsson, varaformaður flugslysanefndar, og Skúli Jón Sigurðarson, formaður rannsóknarnefndar flugslysa, en þeir hafa báðir undirritað skýrslu flugslysanefndar og flugslysarannsóknardeildar Flugmálastjórnar, Orri Eiríksson flugmaður, Ragnar Örn Þórðarson, yfirmaður hleðsludeildar hjá hinu stefnda flugfélagi, Sigurbjartur Helgason, af-

greiðslumaður hjá Olís á Reykjavíkurflugvelli, Linda Gunnarsdóttir, sem var afgreiðslumaður hjá Íslandsflugi hf., þegar slysið varð, Magni Kristjánsson, faðir hins látna, og Sigurður Þórarinsson, deildarstjóri hjá Vinnueftirliti ríkisins.

Við skýrslutökur komu eftirfarandi atriði m. a. fram: Þegar tilkynning kom frá umboðsmanni hins stefnda flugfélags í Vestmannaeyjum um versnandi veður, gengu þeir stefndi Örn, sem var flugstjóri í ferðinni, Orri Eiríksson aðstoðarflugmaður og Guðbjartur heitinn samtímis út úr afgreiðslunni. Þurfti Guðbjartur þá óvænt að sinna erindi viðskiptavinar, sem kom þar að, en báðir flugmennirnir fóru út í flugvélina. Stefndi Örn bar fyrir dóminum, að hann hefði sagt Guðbjarti, að þeir myndu gangsetja hreyflana, en hann ætti síðan að koma og aftengja, en Orri mundi ekki eftir orðaskiptum þeirra. Á þessari stundu stóð ekki til, að neinn farþegi eða farangur færi um borð í flugvélina á Reykjavíkurflugvelli.

Í framburði Lindu Gunnarsdóttur kom fram, að flugstjórinn hefði kallað til hennar í afgreiðsluna og spurt, hvað tefði hlaðmanninn, en hún sagst skyldu athuga það. Hún hefði gengið fram og mætt Guðbjarti í dyrunum og hann sagt henni, að Rut, sem allir starfsmennirnir þekktu með nafni, ætlaði með flugvélinni til Vestmannaeyja. Linda kvaðst þá hafa farið aftur í talstöðina og látið flugstjórann vita um þetta og að Guðbjartur ætlaði að fylgja Rut um borð í flugvélina.

Gunnar Þorvaldsson, framkvæmdastjóri stefnda Íslandsflugs hf., bar fyrir dóminum, að aldrei hefðu komið fram neinar ábendingar eða athugasemdir fyrir slysið um það, að aðstæðum hjá Íslandsflugi á flugstæði væri áfátt, hvorki frá flugmálayfirvöldum né vinnueftirliti. Engar athugasemdir hefðu heldur verið gerðar við framkvæmdastjórann um störf Guðbjarts heitins fyrir slysið. Íslandsflug væri lítið fyrirtæki og verkaskipting starfsmanna þess vegna ekki endilega alveg skýrt afmörkuð. Í framburði annarra starfsmanna flugfélagsins fyrir dóminum kom einnig fram, að þeir gengju stundum hver í annars störf, þegar það ætti við. Flugmenn og aðrir starfsmenn hefðu t. d. veitt aðstoð við að hlaða flugvélar, þegar þannig hafi staðið á.

Í framburði Ragnars Arnar Þórðarsonar kom m. a. fram, að flug hjá hinu stefnda flugfélagi væru 6-15 á dag. Guðbjartur heitinn hefði verið duglegur og fær starfsmaður. Honum hefði hins vegar verið sagt, að hann flýtti sér of mikið. Það hefði þó ekki verið neitt einsdæmi um hann, það ætti yfirleitt við um alla þá, sem ynnu þessi störf. Þegar fram komu athugasemdir frá flugmönnum vegna þessa, kvaðst vitnið ávallt hafa komið þeim á framfæri við rétta hlaðmenn. Þá kom fram, að það hefði verið nýlega til komið, að tveir hlaðmenn væru samtímis á vakt. Starf hlaðmanns væri svolítið sveiflu-

kennt, mikið væri að gera, þegar flugvélar væru að koma eða fara, en síðan væri rólegur tími á milli.

Sigurbjartur Helgason kvaðst hafa fylgst með Guðbjarti við vinnu hans. Virtist vitninu hann ekki vara sig á hættunni, sem stafaði af skrúfum, þegar hreyflar væru í gangi. Vitnið kvaðst hafa a. m. k. tvisvar talað við hann vegna þessa. Viku fyrir slys hefði vitnið bent honum á, að ef hann gætti sín ekki, lenti hann í skrúfunni; var þetta af því tilefni, að vitninu fannst hann fara glannalega. En Guðbjartur hefði þá sagt, að hann gætti sín.

Orri Eiríksson aðstoðarflugmaður skýrði svo frá fyrir dóminum, að Guðbjartur hefði verið röskur og duglegur starfsmaður, en fram kom einnig, að bæði hann og aðrir hefðu bent Guðbjarti á, að hann skyldi flýta sér hægt við vinnu sína.

Þau stefnandi og Guðbjartur höfðu verið trúlofuð í fimm ár, þegar hann lést. Þau höfðu búið saman frá árinu 1984, fyrst í foreldrahúsum í Neskaupstað og síðan í Reykjavík frá hausti 1986. Árið 1990 keyptu þau íbúð saman ásamt móður Guðbjarts að Meistaravöllum 17 í Reykjavík. Stefnandi telur, að stefndu beri bótaábyrgð á tjóni, sem hún hafi orðið fyrir vegna láts Guðbjarts, samkvæmt reglum skaðabótalaga um greiðslu skaðabóta fyrir missi framfæranda. Í málinu er því mótmælt af hálfu stefndu, að þeir beri skaðabótaábyrgð á tjóni stefnanda vegna andláts sambýlismanns hennar, þar sem slysið verði ekki rakið til sakar af þeirra hálfu. Við aðalmeðferð málsins reis einnig ágreiningur um fjárhæð tjónsins og útreikninga stefnanda á því, sem hafði ekki verið andmælt áður.

Málsástæður stefnanda og réttarheimildir, sem vísað er til.

Samkvæmt málavaxtalýsingu stefnanda hóf Guðbjartur heitinn störf í afgreiðslu Íslandsflugs hf. á Reykjavíkurflugvelli 1. september 1993. Starfssvið hans hefði verið að sjá um móttöku og afhendingu á vörum í afgreiðslu félagsins og auk þess aðstoða við fermingu og affermingu flugvéla félagsins. Einnig hefði fallið undir verksvið hans að tengja og aftengja afriðil fyrir brottför og segja flugmönnum til við ræsingu hreyfla. Umræddan dag hefði Guðbjartur heitinn verið einn að störfum við þessi verkefni, sem tveir menn hefðu jafnan leyst af höndum. Hann hefði verið á vakt frá því kl. 7.30 um morguninn.

Stefnandi telur höfuðorsök slyssins mega rekja til þess, að hreyflar flugvélarinnar hafi verið ræstir, áður en vinnu við hana hafi verið lokið. Stefnandi telur einnig mega rekja slysið til annarra samverkandi þátta, svo sem aðstæðna á slysstað, skorts á verkstjórn og þjálfun, skorts á vinnureglum og til vinnuálags á hinum látna á slysdegi. Þessar málsástæður eru af hálfu stefnanda nánar skýrðar þannig:

Stefnandi telur, að ekki hefði átt að ræsa hreyfla flugvélarinnar, fyrr en Guðbjartur hefði lokið allri vinnu við hana og verið kominn fram fyrir hana til þess að leiðbeina flugmönnunum við ræsingu og til að taka afriðil úr sambandi. Stefnandi heldur því fram, að slíkur háttur hafi verið venjulegur og í samræmi við góða starfshætti. Hefði þeirri reglu verið fylgt, hefði slysið ekki orðið.

Stefnandi telur enn fremur þá ákvörðun að hleypa farþega um borð í flugvélina og ferma hana, eftir að hreyflar voru ræstir, hafa verið með öllu óforsvaranlega og óheimila og valdið hættu á, að slys gæti orðið með þeim hætti, sem raun varð á. Með því að taka farþega og farm um borð, meðan hreyflar flugvélarinnar voru í gangi, hafi stefndi Örn Gunnarsson brotið gegn starfsvenjum og góðum starfsháttum og lagt hinn látna í aukna hættu við framkvæmd starfa sinna. Og með því að hafa báða hreyfla í gangi, meðan verið var að vinna við vélina, hafi stefndi Örn í raun hætt á, að slys kynni að hljótast af. Slík vogun hafi verið óverjandi. Aðstæður á flugvélastæðinu, þ. e. myrkur og ómerkt skrúfublöð flugvélarinnar, svo og, að aðgangs var ekki varnað að snúningssvæði þeirra, hafi leitt til þess, að hættan á slysi hafi orðið enn meiri en ella. Hið mikla álag, sem verið hafi á hinum látna umræddan dag, þar sem starfsmann hafi vantað til vinnu og brottför verið flýtt vegna veðurútlits, hafi enn fremur aukið hættuna á slysi. Ofangreindar starfsaðferðir hafi ekki verið í samræmi við flugrekstrarbók stefnda Íslandsflugs hf., né hefðu flugmálayfirvöld samþykkt slíkar starfsaðferðir, eins og fram komi í bréfi Flugmálastjórnar frá 28. nóvember 1994. Stefnandi telur einnig, að stefndi Örn Gunnarsson hafi brotið gegn e-lið greinar 4.3.1. í reglugerð um flutningaflug nr. 641/1991 með því að ræsa hreyfla vélarinnar og hafa þá í gangi, áður en farþegar og farmur var kominn um borð.

Stefnandi styður mál sitt einnig með því, að orsök slyssins megi að nokkru rekja til ófullnægjandi lýsingar á flugvélastæði stefnda Íslandsflugs hf. Um þessa málsástæðu vísar stefnandi til umsagnar Vinnueftirlits ríkisins, en þar komi fram, að eftirlitið telji ekki hafa verið farið eftir fyrirmælum laga nr. 46/1980 og bendi m. a. á, að ákvæði 13. gr. laganna hafi ekki verið fylgt. Í umsögninni segi enn fremur, að lýsingu á vinnusvæðinu hafi verið verulega ábótavant, aðeins einn ljóskastari hafi lýst upp flugvélastæðið, „sem veldur því, að skuggar myndast undir og framan við vængi flugvélarinnar, eins og hún var staðsett". Vinnueftirlitið hafi jafnframt mælt birtu á flugvélastæðinu á sama tíma dags og slysið varð og birta vart reynst mælanleg. Telur stefnandi sérstaka ástæðu hafa verið fyrir fyrirsvarsmenn stefnda Íslandsflugs hf. til að hlutast til um, að lýsing á flugvélastæðinu væri mjög

góð vegna hættueiginleika flugvéla, en ekki síst vegna þess, að samhliða umferð flugvéla var gert ráð fyrir umferð starfsfólks og farþega á stæðinu.

Stefnandi telur einnig þá vanrækslu fyrirsvarsmanna stefnda Íslandsflugs hf. við að setja litamerkingar á loftskrúfublöð flugvélarinnar hafa verið samverkandi orsakaþátt í slysinu, slík einföld og sjálfsögð öryggisráðstöfun hefði getað komið í veg fyrir slys. Slæm lýsing og sú staðreynd, að blöðin hafi ekki verið merkt, hafi verulega torveldað hinum látna að sjá, hvort skrúfublöðin væru á ferð eða ekki og hvert snúningssvið þeirra væri, og þannig aukið hættu á slysi. Stefndi Íslandsflug hf. hafi bætt úr þessu eftir slys. Við munnlegan málflutning var því enn fremur haldið fram af hálfu stefnanda, að Guðbjartur heitinn hefði ekki vitað, að hreyflarnir hefðu verið gangsettir, þegar slysið varð.

Þá telur stefnandi, að slysið megi einnig rekja til þess, að fyrirsvarsmenn stefnda Íslandsflugs hf. hafi ekki veitt afgreiðslu- og/eða hlaðmönnum nauðsynlega þjálfun til þeirra verka, sem þeim voru falin. Einnig hafi eftirliti og tilsögn verið ábótavant og ýmislegt bendi til þess, að óvönduð og jafnvel hættuleg vinnubrögð hafi átölulaust verið látin viðgangast hjá félaginu. Í skýrslu flugslysanefndar og flugrannsóknardeildar komi fram, að þjálfun hins látna til starfans hafi falist í því, að hann hafi starfað undir eftirliti yfirmanns hlaðmanna fyrstu þrjá daga sína í starfi. Því er mótmælt, að störf Guðbjarts í skamman tíma á Norðfirði hafi veitt honum þjálfun til þeirra starfa, sem hann hafi haft með höndum á Reykjavíkurflugvelli, þessi störf hafi ekki verið sambærileg. Framangreindur háttur á starfsþjálfun og verkstjórn hafi verið algerlega ófullnægjandi við jafnhættulegt og vandasamt starf og það, sem hér um ræði. Fyrirsvarsmenn stefnda Íslandsflugs hf. hafi með þessu brotið gegn ákvæðum 14. gr. laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum nr. 46/1980 og gegn ákvæðum greinar 4.2.3.1. reglugerðar nr. 641/1991 um flutningaflug.

Stefnandi styður kröfu sína einnig þeim rökum, að skortur hafi verið á vinnureglum um undirbúning og brottför loftfara. Vinnueftirlitið bendi á í umsögn sinni, að engar reglur eða fyrirmæli hafi verið til um undirbúning og brottför flugvéla og hreyflar hafi verið ræstir án samráðs við hlaðmann og þeir síðan látnir ganga, á meðan farþegi var tekinn um borð í flugvélina. Vinnueftirlitið bendi einnig á, að þar sem Guðbjartur hafi verið vanur að vinna við flugvélina, þegar hreyflarnir voru ekki í gangi, og síðan segja flugmanninum til við gangsetningu fyrir brottför, hafi hætta aukist „á, að hann gætti ekki að sér og færi þá leið, sem hann var e. t. v. vanur, þegar hann var að afgreiða flugvélina, þ. e. rétt við hreyfilinn“. Vinnueftirlit ríkisins telji, að orsakir slyssins megi rekja til þess, „að ekki voru til reglur um undirbún-

ing við brottför flugvéla, hreyflar flugvélarinnar hafðir í gangi, meðan farþega var hleypt um borð, og þeir ræstir án samráðs svið hlaðmann, léleg lýsing á vinnusvæðinu og skuggar undir og framan við vængi". Í skýrslu flugslysanefndar og flugrannsóknardeildar Flugmálastjórnar sé meðal líklegra orsakaþátta talið, að „[í] flugrekstrarbók Íslandsflugs er ekki að finna reglur um vinnubrögð í tilvikum sem þeim, þegar breytingar verða á síðustu stundu (none routine procedures)". Stefnandi vísar einnig til þess, að flugmálayfirvöld hafi með símbréfi, dags. 14. júlí 1993, og á fundi með fyrirsvarsmönnum stefnda Íslandsflugs hf. og stefnda Erni Gunnarssyni 4. nóvember 1993 rætt um nauðsyn þess að stöðva hreyfla við fermingu skrúfuflugvéla og að um slík vinnubrögð yrðu settar reglur um starfsaðferðir, sem bornar yrðu undir loftferðaeftirlitið til samþykktar. Þessi tilmæli hafi verið brotin í því tilviki, sem hér um ræði. Um væri að ræða brot á öryggisreglum, sem leiði til bótaábyrgðar stefndu.

Stefnandi telur þá staðreynd, að hinn látni hafi á slysdegi verið einn að sinna verkum, sem tveir starfsmenn stefnda Íslandsflugs hf. hafi að jafnaði sinnt, hafa haft samverkandi áhrif og aukið hættu á því, að eitthvað færi úrskeiðis. Þegar slysið varð, hafi flugstöð stefnda verið full af fólki, og þegar hefðu fjórar brottferðir verið farnar þennan dag. Auk fyrirhugaðrar ferðar til Vestmannaeyja hefði annað flug verið áætlað. Við þessar aðstæður hefði fyrirsvarsmönnum stefnda Íslandsflugs hf. mátt vera ljóst það álag, sem verið hafi á hinum látna, og nauðsyn þess, að öryggisráðstöfunum væri fylgt út í æsar, þ. e., að menn flýttu sér hægt. Enn fremur verði að telja varasamt við þessar aðstæður að flýta brottför flugvélar og ræsa hreyfla hennar, áður en hinn látni var kominn fram fyrir hana til að leiðbeina flugmönnum og taka afriðil úr sambandi, sérstaklega þar sem komið var myrkur. Þá vísar stefnandi einnig til þess, að eftir að hreyflar höfðu verið ræstir, hafi stefndi Örn Gunnarsson kallað inn í afgreiðslu og rekið á eftir því, að afriðill yrði tekinn úr sambandi, en hinn látni á þeim tíma verið önnum kafinn við afgreiðslu. Telur stefnandi þessar aðstæður og ákvörðun um að flýta flugi vélarinnar þrátt fyrir álag, sem þegar hafi verið á hinum látna, hafa aukið líkur á slysi og þannig verið samverkandi orsök að slysinu.

Stefnandi telur, að við mat á sök stefndu verði að líta til hinna hættulegu eiginleika flugvéla með skrúfublöðum, og sé því sanngjarnt og eðlilegt að gera mjög strangar kröfur um öryggi og aðbúnað, þar sem unnið sé við slíkar vélar, og til þjálfunar þeirra starfsmanna, sem við þær vinni. Telur stefnandi það almennt viðurkennt sjónarmið í norrænum skaðabótarétti, að rétt sé að gera strangar kröfur til eigenda muna, sem séu í eðli sínu hættulegir. Í þeim tilvikum, þar sem hlutlæg ábyrgð hafi ekki verið lögfest vegna notk-

unar á hlutum með hættulega eiginleika, telur stefnandi dómvenju fyrir því, að gerðar séu mjög strangar kröfur til eigenda þessara muna um öryggi og meðferð þeirra.

Enn telur stefnandi, að meta verði sök stefndu með hliðsjón af þeirri umræðu, sem fram hafi farið milli fyrirsvarsmanna stefnda Íslandsflugs hf. og flugmálayfirvalda aðeins nokkrum dögum fyrir slys, og viðvörunum flugmálayfirvalda vegna þeirrar hættu, sem af því leiði að ferma flugvél með annan hreyfil í gangi, og skyldu flugrekenda til að grípa til sérstakra varúðarráðstafana í slíkum tilvikum. Er þar átt við bréf Flugmálastjórnar frá 28. nóvember 1994, þar sem fram kemur, að fyrirsvarsmaður stefnda, Gunnar Þorvaldsson, Albert Baldursson, flugvaktarstjóri stefnda, og stefndi Örn Gunnarsson hafi átt fund 4. nóvember 1993 með fulltrúum Flugmálastjórnar, þeim Skúla B. Steinþórssyni og Lárusi Atlasyni, um ýmis mál, m. a. stöðvun hreyfla. Í fundargerð þessa fundar segi: „Flugmálastjórn/loftferðaeftirlit ítrekar fyrri afstöðu um, að ekki sé notast við að slökkva á öðrum hreyfli við fermingu/affermingu farþega nema í þeim undantekningartilfellum, að ekki sé hægt að gangsetja hreyfla. Séu þessi vinnubrögð viðhöfð, skulu þau framkvæmd í samræmi við samþykktar starfsaðferðir."

Af öllu framangreindu telur stefnandi ljóst, að stefndu beri hvor um sig óskipta skaðabótaábyrgð gagnvart sér, og því beri þeim in solidum að greiða stefnanda bætur. Um solidaríska ábyrgð stefndu vísar stefnandi jafnframt til reglna skaðabótaréttarins um solidaríska ábyrgð tjónvalda, verði tjón rakið til tveggja eða fleiri samverkandi orsaka, sem tjónvaldar beri saman eða sinn í hvoru lagi ábyrgð á.

Stefnandi gerir kröfu til greiðslu skaðabóta fyrir missi framfæranda samkvæmt 12. gr. og 13. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993. Samkvæmt 1. mgr. 13. gr. skuli bætur til sambúðarmaka fyrir missi framfæranda vera 30% af bótum, sem hinn látni myndi hafa átt rétt til fyrir 100% örorku samkvæmt 5.–8. gr. laganna.

Þá er af hálfu stefnanda vísað til þess, að Guðbjartur heitinn hafði einungis unnið í tvo og hálfan mánuð hjá stefnda Íslandsflugi hf. á slysdegi. Áður hafi hann stundað nám við Tækniskóla Íslands og átt einungis ólokið einum áfanga til þess að ljúka iðnrekstrarfræðinámi, er hann lést, en hann hafi stefnt að því að ljúka því námi um vorið 1994. Stefnandi leggi því 8. gr. skaðabótalaga til grundvallar bótakröfu sinni. Bótafjárhæð sé verðtryggð, sbr. 15. gr. laganna, og beri 2% ársvexti frá tjónsdegi samkvæmt 16. gr. Stefnandi krefst dráttarvaxta frá 23. febrúar 1995 samkvæmt 2. mgr. 9. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, en þá hafi verið liðinn mánuður, frá því að stefnandi hafi sent stefnda Íslandsflugi hf. kröfu sína. Stefnandi miðar við, að bóta-

fjárhæð sé verðtryggð og beri vexti samkvæmt skaðabótalögum fram til þess tíma, að hún beri dráttarvexti.

Stefnandi sundurliðar kröfu sína þannig:

Bætur fyrir 100% örorku samkvæmt 8. gr., 4.000.000 kr. × 400% = 16.000.000 króna.

Bætur samkvæmt 13. gr. séu 30% af bótum skv. 8. gr., 16.000.000 kr. × 30% = 4.800.000 krónur.

Lánskjaravísitala hafi verið 3396 stig fyrir febrúar 1995, en 3282 fyrir júlí 1993, er lög nr. 50/1993 tóku gildi. Bætur fyrir 100% miska samkvæmt 4. gr. séu verðtryggðar og skuli hækka til samræmis við lánskjaravísitölu, sbr. 15. gr. skaðabótalaga. Bótafjárhæð samkvæmt 13. gr. hækki þannig að sama skapi, og sé hún því 4.800.000 kr. × 3396/3282 = 4.966.728 krónur.

Kröfur sínar á hendur stefndu reisir stefnandi á almennum reglum skaðabótaréttar um skaðabótaskyldu og skaðabótalögum nr. 50/1993, sbr. einnig X. kafla laga nr. 34/1964 um loftferðir og þá sérstaklega 135. gr. þeirra laga. Um kröfur stefnanda á hendur stefnda Íslandsflugi hf. er sérstaklega vísað til almennra reglna skaðabótaréttar um húsbóndaábyrgð, en stefnandi heldur því fram, að stefndi Íslandsflug hf. beri húsbóndaábyrgð á saknæmum athöfnum og/eða athafnaleysi stefnda Arnar Gunnarssonar og annarra starfsmanna félagsins. Stefnandi vísar jafnframt til laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og enn fremur til V. kafla laga nr. 34/1964 og reglugerðar nr. 641/1991 um flutningaflug. Kröfu um dráttarvexti og vaxtavexti styður stefnandi við reglur III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987, og um kröfur um málskostnað er vísað til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991. Stefnandi sé ekki virðisaukaskattsskyld, og sé því nauðsynlegt að taka tillit til skyldu hennar til greiðslu virðisaukaskatts af lögmannsþóknun, eigi hún að verða skaðlaus af greiðslu lögmannskostnaðar vegna rekstrar málsins.

Málsástæður stefndu og réttarheimildir, sem vísað er til.

Af hálfu stefndu er við það miðað, að slysið verði ekki rakið til neinna atvika, sem stefndu beri ábyrgð á, heldur einungis til gáleysis Guðbjarts heitins sjálfs. Skilyrði bótaskyldu væru þau, að háttsemi væri bæði ólögmæt og saknæm, en slíku væri ekki til að dreifa í því tilviki, sem hér um ræði.

Eftir tæplega þriggja mánaða starf hjá hinu stefnda félagi auk starfa við hleðslu og afgreiðslu flugvéla á Norðfirði áður sé óumdeilt, að Guðbjartur hafi búið yfir fullnægjandi þekkingu á þeim varúðarreglum, sem gilt hafi um störf við hleðslu og þjónustu við flugvélar. Þrátt fyrir viðvaranir starfsfélaga þess efnis, að hann hefði ekki sýnt næga aðgát, hafi hann gerst brotlegur við varúðarreglur og það gáleysi orðið honum að bana.

Stefndu segja það ranga ályktun hjá stefnanda, að höfuðorsök slyssins megi rekja til þess, að hreyflar flugvélarinnar hafi verið ræstir, áður en vinnu við vélina hafi verið lokið. Hinn látni hafi verið búinn að ljúka allri vinnu við flugvélina, áður en slysið varð, að því undanskildu að taka afriðil úr sambandi. Slysið verði ekki rakið til þess, að hleypt hafi verið inn farþegum, eftir að hreyflar vélarinnar höfðu verið gangsettir, því hafi verið lokið, áður en slysið varð. Guðbjartur heitinn hafi komið farþegunum ásamt farangri um borð í flugvélina, læst dyrum á farþega- og farangursrými og að því loknu gengið með hleðsluvagninn talsvert aftur fyrir flugvélina. Þaðan hafi hann ætlað að ganga fram fyrir flugvélina til þess að taka afriðilinn úr sambandi, nákvæmlega sömu gönguleið og hann hefði farið, ef ekki hefðu komið farþegar, sem hefði þurft að hjálpa um borð. Hlaðmenn væru vanir því að þurfa að umgangast hreyfla, sem væru í gangi.

Guðbjartur heitinn hafi vitað, að hreyfill flugvélarinnar var í gangi. Hann hafi heyrt það og fundið gustinn frá spöðunum, og honum hafi verið sagt, að hreyflarnir væru í gangi. Guðbjarti hafi verið fullkunnugt um hættueiginleika hreyfilsins, og hann hafi m. a. verið varaður við þessum hættueiginleikum. Honum hafi því verið vel ljós sú hætta, sem því fylgdi að fara nærri skrúfublöðunum. Guðbjartur hafi verið kappsamur og duglegur, en að þessu sinni ekki forsjáll.

Stefndu telja, að þeir hafi í engu gerst brotlegir við reglur, sem í gildi hafi verið um starfshætti eða aðstöðu á slysstað. Ekki hafi verið til reglur, sem hafi gert það skylt, að hlaðmaður eða einhver annar tiltekinn maður væri utan flugvélarinnar, þegar hreyflar hennar væru gangsettir. Engar reglur hafi verið til um merkingu skrúfublaða á bakhlið og engar skýrar reglur um lýsingu á flugvélastæðum. Flugrekstur hafi verið stundaður frá þessum stað um áratugaskeið, án þess að vinnueftirlitið hafi gert athugasemd um skort á lýsingu. Túlkun stefnanda og vinnueftirlits á 13. gr. laga nr. 46/1980 er mótmælt sem allt of víðtækri. Jafnframt mótmæla stefndu ályktunum vinnueftirlitsins um líklegar hugsanir eða hugsunarleysi hlaðmannsins fyrir slysið, er stefnandi heldur fram. Dómur verði ekki reistur á reglum, sem hefðu að mati stefnanda eða annarra átt að vera til, þegar slysið varð, en voru ekki. Ekki verði heldur stuðst við tillögur flugslysanefndar eftir slysið, er lúti að slysavörnum eða öryggi við flugrekstur, til sakfellingar. Þessar tillögur hafi verið gerðar eftir slysið og verði því ekki lagðar til grundvallar.

Óskráðar reglur um, að ekki eigi að hleypa inn farþegum, eftir að hreyflar séu gangsettir, hafi verið í gildi, en þó ekki án undanþágna. Markmið þeirra sé umfram allt að gæta öryggis farþega, sem fæstir þekki til hlítar hættueiginleika hreyflanna. Þessum reglum sé ekki ætlað að vernda öryggi

þeirra starfsmanna, sem hafi þann starfa að vinna við flugvélarnar á þessu svæði, bæði meðan hreyflar þeirra séu í gangi og ekki. Reglurnar séu því þessu slysi óviðkomandi.

Engar reglur hafi verið í gildi um starfsþjálfun hlaðmanna. Starf þeirra sé fólgið í því að taka á móti pökkum í afgreiðslu, koma þeim og farangri fyrir í farangursrými flugvéla, tengja og aftengja afriðil og taka pakka og farangur úr farangursrými og afhenda í afgreiðslu. Þetta starf sé ekki flókið, en engu að síður hafi Guðbjartur notið beinnar handleiðslu yfirmanns fyrstu þrjá dagana, sem hann hafi starfað á Reykjavíkurflugvelli. Þá hafi verið ýtarlega brýnt fyrir honum, hver hætta stafaði af flugvél, eftir að hreyflar hennar hefðu verið gangsettir. Honum hefði verið skilmerkilega sagt frá því, hvernig hann ætti að koma að og fara frá flugvél, sem væri í gangi. Þessa starfsþjálfun hefði hann fengið eins og aðrir starfsmenn í hlaðdeild, jafnvel þótt hann hefði áður fengið þá þjálfun hjá föður sínum, sem hefði gert honum kleift að leysa hann af við afgreiðslu flugvéla í Neskaupstað. Sú starfsþjálfun hefði af hálfu föður hans verið metin nægileg.

Stefndu mótmæla því, að vinnuálag hafi verið „samverkandi orsakavaldur" slyssins. Álagið hafi á engan hátt verið óvenjulegt eða óeðlilegt á háannatíma í flugstöðinni. Tafir, sem stafi af því, að starfsmaður geti ekki sinnt tveimur verkum í senn, séu alvanalegar, en allajafna séu þær stuttar og tilfallandi. Gera verði þá kröfu til starfsmanns, að hann hafi í heiðri þær varúðarreglur, sem gildi um umgengni um flugvélar, jafnt á háannatímum sem utan þeirra.

Stefndu mótmæla einnig þeim órökstuddu fullyrðingum í stefnu, að skort hafi á verkstjórn á vinnustað stefnda Íslandsflugs hf. á Reykjavíkurflugvelli. Það sé hvorki eðlilegt né venjulegt, að sérstakur verkstjóri sé á svo litlum vinnustað sem þessum. Engin þörf hafi heldur verið á því, að hlaðmenn sættu stöðugri verkstjórn.

Stefndu telja, að þeir hafi í engu gerst sekir um athafnir eða athafnaleysi, sem fullnægi skilyrðum um bótaskyldu eftir sakarreglunni, reglunni um ábyrgð vinnuveitanda eða öðrum bótareglum. Hins vegar sé ljóst, að hinn látni hafi sýnt af sér mjög verulegt gáleysi, og verði slysið einungis rakið til þess gáleysis.

Verði talið, að skilyrðum um bótaskyldu sé fullnægt, vísa stefndu til þeirrar sérreglu 2. mgr. 133. gr. loftferðalaga, að eigin sök tjónþola eigi að leiða til sýknu. Verði ekki á það fallist, er því fram haldið, að almennar reglur um eigin sök tjónþola leiði einnig til sýknu eða a. m. k. til verulegrar lækkunar bótafjárhæðar. Stefndu vísa til dóma Hæstaréttar því til stuðnings, að eigin sök tjónþola leiði til sýknu.

Við upphaf aðalmeðferðar kom fram sú málsástæða af hálfu stefndu, að yrði talið, að þeir bæru bótaábyrgð á slysinu, sem hér um ræðir, væri krafa um lækkun bóta jafnframt studd þeim rökum, að stefnandi hefði takmarkað tjón sitt vegna missis framfæranda með því að ganga í hjúskap að nýju, sem var þann 8. febrúar 1996. Af hálfu stefnanda var þessari málsástæðu mótmælt sem of seint fram kominni, en af hálfu stefndu var í því sambandi vísað til þess, að vitneskjan um hjúskapinn hefði ekki borist stefndu fyrr en nýlega.

Þá var því einnig mótmælt af hálfu stefndu við munnlegan málflutning, að stefnandi hefði orðið fyrir nokkru fjárhagslegu tjóni. Bætur fyrir missi framfæranda komi ekki til, nema fjártjón sé sannað, en svo væri ekki í þessu tilviki. Útreikningi á bótafjárhæð var enn fremur mótmælt, en bótafjárhæð ætti að miða við slysdag. Þessum málsástæðum stefndu var einnig mótmælt af hálfu stefnanda sem of seint fram komnum.

Niðurstöður.

Í máli þessu liggur fyrir, að hreyflar flugvélarinnar höfðu verið ræstir, þegar Guðbjartur heitinn Magnason gekk fram með flugvélinni og varð fyrir hreyfilspöðunum. Vinnu við flugvélina vegna brottfarar hennar var þá lokið að öðru leyti en því, að taka þurfti úr sambandi afriðil, sem stóð framan við flugvélina og var tengdur henni, en það verk ætlaði Guðbjartur einmitt að vinna, þegar slysið varð. Í málinu liggur einnig fyrir, að hlaðmenn hafa þann starfa að aðstoða flugmenn við gangsetningu og brottför flugvéla. Við þær aðstæður, sem hér um ræðir, er einnig rétt að líta til þess, að hlaðmenn verða að fjarlægja alla hluti frá flugvél, áður en henni er ekið af stað. Guðbjartur hafði að þessu sinni þegar fjarlægt hleðsluvagn þann, sem flutti farangur farþegans að flugvélinni, og þurfti síðan að aftengja afriðilinn og flytja hann á brott á dráttarvagni, sem til þess er ætlaður. Við þessar og ýmsar aðrar aðstæður er óhjákvæmilegt, að hlaðmenn umgangist flugvélar, eftir að hreyflar hafa verið gangsettir. Þetta hafði Guðbjartur gert í þann tíma, sem hann hafði starfað sem hlaðmaður hjá Íslandsflugi hf. á Reykjavíkurflugvelli, í tvo og hálfan mánuð fyrir slysið, og eins og fram hefur komið, voru á þessum tíma farnar á vegum félagsins 6–15 flugferðir á dag.

Störf hlaðmanna, sem leysa þarf af hendi, eftir að hreyflar flugvélar hafa verið gangsettir, verða ekki talin hættuleg, nema farið sé of nærri skrúfum. Flugstjórinn, sem hér er stefnt, hlaut að geta treyst því, að Guðbjartur heitinn færi ekki of nærri skrúfunni, eftir að hreyflar höfðu verið gangsettir, enda er slíkt grundvallaratriði við hefðbundin störf hlaðmanns og brýnt, að

eftir því sé farið í öllum tilvikum. Engar traustar vísbendingar hafa komið fram um það í málinu, að Guðbjartur heitinn hafi ekki vitað, að báðir hreyflarnir höfðu verið gangsettir, þegar hann gekk fram með flugvélinni, og því ekki gætt sín sem skyldi. Þá verður ekki heldur fallist á þá málsástæðu stefnanda, að Guðbjartur hafi ekki hlotið næga þjálfun til starfans. Í því sambandi verður að líta til þess, að hann hafði samkvæmt því, sem fram hefur komið, fengið leiðbeiningar um starfið og unnið við afgreiðslu fjölda flugvéla á Reykjavíkurflugvelli fyrir slys, en auk þess nokkrum sinnum leyst af föður sinn, umboðsmann félagsins á Norðfirði. Stefndi hefur því ekki brotið gegn gr. 4.2.3.1. reglugerðar nr. 641/1991 né öðrum ákvæðum reglugerðarinnar, sem stefnandi vísar til. Ekki liggja heldur fyrir aðrar upplýsingar um störf Guðbjarts en hann hafi verið röskur og duglegur starfsmaður. Hann hafi þó flýtt sér um of og verið bent á að fara sér hægar.

Það er álit dómsins, að meginorsök slyssins sé sú, að Guðbjartur gekk eða hljóp ógætilega nálægt skrúfunni, þegar hann varð fyrir henni. Dómurinn getur ekki fallist á, að í gildi hafi verið sú ófrávíkjanlega regla, þegar slysið varð, að ekki mætti gangsetja hreyfla flugvélarinnar, fyrr en hlaðmaður stæði fyrir framan hana. Eins og fram kom við skýrslutökur fyrir dóminum, voru aðstæður í einstaka tilfellum þær, að hlaðmaður var ekki tiltækur, þegar flugvél var gangsett. Ekki verður heldur fallist á, að brotið hafi verið á annan hátt gegn reglum eða fyrirmælum Flugmálastjórnar, reglur hafi skort eða verkstjórn og leiðsögn verið ófullnægjandi.

Staðhæfingar stefnanda um, að starfsaðferðir umrætt sinn hafi ekki verið í samræmi við samþykkta flugrekstrarbók hins stefnda flugfélags, eru órökstuddar, enda engin fyrirmæli þar að lútandi í bókinni, eins og fram kemur í skýrslu flugslysanefndar og flugslysarannsóknardeildar Flugmálastjórnar. Eins og fram hefur komið í málinu, voru hreyflar flugvélarinnar ekki stöðvaðir, þegar Guðbjartur heitinn hleypti farþega um borð í flugvélina. Dómurinn lítur svo á, að hér hafi ekki verið á ferð hefðbundinn farþegi, heldur kona, sem starfsmenn flugfélagsins þekktu vegna tengsla hennar við afgreiðslustörf á vegum félagsins. Því verður að telja, að ekki hafi verið um sambærilegt tilvik að ræða og lýst er í símbréfi Flugmálastjórnar frá 14. júlí 1993 og fjallað var um á fundi loftferðaeftirlits Flugmálastjórnar og fyrirsvarsmanna stefnda Íslandsflugs hf. 4. nóvember sama ár. Þá er ósannað, að merking aftan á skrúfublöðum eða betri lýsing á flugvélastæðinu hefðu komið í veg fyrir slysið. Dómurinn telur, að dynur frá hreyflum, gustur frá skrúfublöðum og steinolíubræla hafi gefið Guðbjarti fullt tilefni til aðgæslu, þegar hann fór fram fyrir flugvélina.

Dómurinn telur ósannað, að Guðbjartur hafi verið undir miklu álagi um-

ræddan dag; engin gögn hafa verið lögð fram í málinu sem staðfesta, að svo hafi verið. Þó liggur fyrir, að þennan dag höfðu verið farnar fimm ferðir á vegum flugfélagsins og ein ferð ófarin fyrir utan þá ferð, sem var í undirbúningi, þegar slysið varð. Einnig liggur fyrir, að Guðbjartur þurfti í umræddu dæmi að sinna ýmsum verkefnum, sem falla undir starf hlaðmanns. Þá fylgir það starfi hlaðmanns, að annir eru mismiklar og fara eftir aðstæðum hverju sinni. Í því tilviki, sem hér um ræðir, voru báðir flugmenn og hlaðmaður reiðubúnir að undirbúa flugvélina til brottfarar, þegar hlaðmaðurinn þurfti óvænt að sinna afgreiðslu, sem ekki virðist hafa tengst þessari sérstöku ferð. Á meðan hann var enn inni í vöruafgreiðslunni, gaf sig óvænt fram eiginkona umboðsmanns Íslandsflugs hf. í Vestmannaeyjum og vildi fá far með flugvélinni þangað. Ekki er vafi á því, að annir hafa verið miklar hjá Guðbjarti á þeim tíma, sem verið var að undirbúa brottför flugvélarinnar. Þegar litið er til þess, sem að framan er rakið, verður það þó ekki virt stefndu til sakar, enda liggur hvorki fyrir í málinu, að flugstjórinn eða aðrir starfsmenn hins stefnda flugfélags hafi rekið á eftir Guðbjarti né gefið honum fyrirmæli um að flýta sér. Þeim var þó öllum ljóst, að brottför flugvélarinnar hafði verið flýtt vegna versnandi veðurútlits í Vestmannaeyjum. Þær aðstæður verða ekki heldur virtar hinum stefndu til sakar.

Með vísan til alls þessa verður ekki talið, að stefndu beri bótaábyrgð á tjóni stefnanda. Ber því að sýkna þá af öllum kröfum stefnanda í málinu.

Rétt þykir með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, að málskostnaður falli niður.

Dóm þennan kváðu upp Sigríður Ingvarsdóttir héraðsdómari og meðdómsmennirnir Jóhannes Fossdal flugstjóri og Sigurður Líndal lagaprófessor.

Dómsorð:

Stefndu, Íslandsflug hf. og Örn Gunnarsson, skulu sýknir vera af kröfum stefnanda, Þóreyjar Haraldsdóttur, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.