Miðvikudaginn 23. júní 1971.

Nr. 88/1970. **Flugstöðin h/f**
(Ólafur Þorgrímsson hrl.)
gegn
Sólrúnu Hafsteinsdóttur sjálfri og vegna ófjárráða dóttur hennar, Gunnhildar Fjólu Valgeirsdóttur, og gagnsök
(Jón Skaftason hrl.).

Dómendur:
hæstaréttardómararnir Einar Arnalds, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson og Magnús Þ. Torfason og prófessor Ármann Snævarr.

Flugslys. Dánarbætur. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 28. apríl 1970. Krefst hann sýknu af kröfum gagnáfrýjanda og að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti verði látinn niður falla.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 29. apríl 1970. Krefst hann þess, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða honum samtals kr. 1.514.485.00 með 7% ársvöxtum frá 15. júlí 1968 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál, en gagnáfrýjandi, sem hafði gjafsókn í héraði, hefur einnig fengið gjafsókn hér fyrir dómi með leyfi dómsmálaráðuneytisins 1. júlí 1970.

I.

Með úrskurði Hæstaréttar 21. desember 1970 var aðiljum veittur kostur á að afla nokkurra nýrra gagna í málinu, og verður þeirra getið hér.

Samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands eru á veðurathugunarstöðinni í Æðey „gerðar veðurathuganir klukkan 0900, 1200, 1500 og 1800 eftir íslenzkum staðaltíma. Samkvæmt reglum Veðurstofunnar er veðurathugunarmanni heimilt að hefja athuganir tíu mínútum fyrr. Veðurskeyti um þessar

athuganir berast til Veðurstofunnar í Reykjavík í langflestum tilfellum innan tuttugu mínútna eftir framangreinda tíma.

Á athugunarstöðinni á Reykhólum eru athuganir gerðar klukkan 0900, 1500 og 1800 IST. Veðurskeyti eru ekki send þaðan til Veðurstofunnar, heldur aðeins skýrslur mánaðarlega".

Vitnið Páll Bergþórsson veðurfræðingur hefur komið fyrir dóm og gefið skýrslu. Kveðst hann eigi minnast símtals þess við Marinó Þ. Jónsson, sem í héraðsdómi er rakið, enda sé mikið um slíkar fyrirspurnir. Við athugun á veðurkortum frá 15. júlí 1968 hefur Páll tekið þetta fram: „Um morguninn hafi verið þoka víðast hvar á Vestfjörðum, en þó bjart í Ísafjarðardjúpi og norður um Breiðafjörð. Klukkan 15.00 var þoka í grennd við Æðey. Klukkan 18.00 er aftur léttskýjað í Æðey, gott skyggni og talið flugfært suður um Glámuhálendi og Reiphólsfjöll og yfir hálendið upp af Langadalsströnd.

Í Flatey var ⅝ skýjað í hæðinni 300—600 m, og samkvæmt því er það alveg á mörkum, að fært muni að fljúga sjónflug þaðan og norður í Ísafjarðardjúp. Reynslan er líka sú, að frá Æðey er erfitt að dæma um flugskilyrði á þessum heiðum vegna mikillar fjarlægðar. Álit mitt á flugskilyrðum á þessari leið hefur því sennilega verið það, að hugsanlegt væri að fljúga sjónflug yfir í Ísafjarðardjúp og þaðan til Ísafjarðar. Hins vegar væri þar hætt við þoku, eins og veðrið á Galtarvita og Hornbjargsvita benti til, enda færi kvöld í hönd.

Í framhaldi af þessu tekur vitnið fram, að af hálfu þeirra, sem þessar upplýsingar gefa, sé reiknað með því, að þær séu metnar af þeim, sem við þeim taka, og þá tekið tillit til þess, hvort um vana eða óvana flugmenn sé að ræða".

Þá hefur Páll getið þess, að þegar sagt sé í veðurvottorðum í málinu „Bjart til Glámuhálendis, Reiphólsfjalla og hálendis upp á Langadalsströnd. Vel fært flugvélum", sé það álit byggt á veðurathugunum í Æðey.

Hinn 11. janúar 1971 og 25. janúar 1971 voru þeir Borgþór H. Jónsson veðurfræðingur og Magnús Guðmundsson flugstjóri dómkvaddir til að segja álit sitt um það, „hvort ógætilegt hafi verið, að flugvélin TF-DGF færi ferð þá til Ísafjarðar, sem í málinu greinir, þegar gætt er flugkunnáttu og reynslu flugmannsins, flugtímans, upplýsinga um veður og veðurhorfur á flugleiðinni, þess, að fjarskiptastöð á Ísafirði var ekki opin, og annars þess, sem máli kann að skipta um ákvörðun um ferðina og undirbúning hennar".

Í álitsgerð hinna dómkvöddu manna, sem dagsett er 11. febrúar 1971, segir svo m. a.: „Ekki er talið, að ógætilegt hafi verið að leyfa flug flugvélarinnar TF-DGF til Ísafjarðar um kvöldið 15. júlí 1968.

Eftirfarandi atriði styðja þetta álit: Mat á flugskilyrðum byggist fyrst og fremst á veðurkortinu frá því kl. 18, 15. júlí 1968, þar eð flugvélin fór frá Reykjavík kl. 20.23.

Um vestanvert landið var víðast hvar hægviðri allan daginn, 15. júlí 1968, og á Vestfjörðum var þoka við ströndina og yfir hafinu úti fyrir, a. m. k. fyrri hluta dagsins, en þegar leið á daginn létti þokunni víða, þó ekki á Hornbjargsvita, og á Galtarvita skánaði veður ekki fyrr en milli kl. 18 og 21 um kvöldið.

Háloftaathugunin kl. 12 þennan dag gaf vísbendingu um það, að mikið hitauppstreymi væri í neðstu 1000 metrum lofthjúpsins, a. m. k. yfir landi, þar sem yfirborðshitinn var 12 til 15 stig kl. 18.

Yfir hafinu mun þetta uppstreymi hafa verið lítið, en yfir landi mátti búast við einhverri kviku vegna þessa uppstreymis í neðstu 1000 metrunum. Annars var lofthjúpurinn á flugleiðinni í mjög stöðugu jafnvægi ofan við 1000 metra. Frostmarkslínan var í 9100 fetum, eða tæpum 3000 metrum. Það þarf því ekki að gera ráð fyrir ísingu á ytra borði vélarinnar. . . .

Flugveðrinu má skipta í þrjá kafla á flugleiðinni:

1. Frá Reykjavík norður fyrir Klofning á Breiðafirði var mjög gott flugveður til sjónflugs. Kl. 18 var léttskýjað og gott skyggni í Reykjavík, Stykkishólmi og Búðardal, en

veðurlýsing frá Haukatungu kl. 15 tilgreindi þar léttskýjað, 20 km. skyggni, og flugskilyrði í Sátudal, Heydal og yfir fjallinu Sátu voru hin beztu, þ. e. bjart yfir dölunum og Sáta sást öll vel. Vel fært flugvélum. Það er því óhætt að slá því föstu, að veður til sjónflugs frá Reykjavík norður að Klofningi hefur verið mjög gott. Eins var útlit fyrir, að sama góða veðrið mundi haldast þarna, þar til fluginu lyki í Reykjavík a. m. k.

2. Annar kafli flugleiðarinnar er frá Klofningi og yfir hálendið, sem fljúga verður yfir til að komast yfir í Ísafjarðardjúp. Þar gat sjónflug verið vafasamt. Kl. 18 var veður í Flatey á Breiðafirði sem hér segir: VSV-2. Skýjað og skyggni 35 km. Hiti var 10.5 stig. 6/8 hlutar himins huldir flákaskýjum í 300—600 metra hæð.

Þetta gefur tilefni til þess að halda, að sjónflug geti verið vafasamt yfir hálendið norður af Barðaströndinni og Reykhólum, en þar sem veðurathugun frá Æðey kl. 18 sýndi, að þar var léttskýjað og skyggni 50 km og aðeins 3/8 hlutar himins huldir skýjum í 1500—2000 metra hæð, einnig voru flugskilyrði yfir Glámuhálendi, Reiphólsfjöllum og hálendinu upp af Langadalsströnd tilgreind sem hin beztu („bjart til Glámuhálendis, Reiphólsfjalla og hálendisins upp af Langadalsströnd. Vel fært flugvélum"), þá verður ekki talið annað en vel hafi verið reynandi að fljúga sjónflug þennan kafla.

3. Með hliðsjón af ofangreindum atriðum verður að álíta, að veðurskilyrði hafi ekki verið svo slæm, að ógætilegt sé veðurs vegna að reyna sjónflug áðurnefnda flugleið".

Þá segir svo í álitsgerðinni: „Um lokun fjarskiptastöðvarinnar á Ísafirði er álit undirritaðra, að flughæð og fjarlægð flugvélarinnar TF-DGF í umræddu flugi hafi verið slík, að ekki hefði verið um fjarskipti að ræða, eins og flugið fór fram, þótt fjarskiptastöðin hefði verið opin á Ísafirði".

Hinir dómkvöddu menn hafa staðfest álitsgerð sína fyrir dómi. Hefur Magnús Guðmundsson borið, að álitsgerðin sé byggð á almennum reglum um skyggni og skýjahæð, miðað við sjónflugsskilyrði. Samkvæmt veðurlýsingu frá Flatey kl. 1800 hafi skyggni verið betra heldur en sjónflugsskilyrði

krefjast, en hins vegar hafi skýjahæð verið í lágmarki. Borgþór H. Jónsson hefur borið, að frá Æðey sé ekki hægt að draga ályktun um veður sunnan hálendisins, sem fljúga átti yfir, miðað við neðstu 1000 metrana.

Þá hefur Helgi Jónsson flugmaður, sem einnig rekur flugskóla, komið fyrir dóm, en eins og rakið er í héraðsdómi, flaug hann frá Reykjavík 15. júlí 1968 kl. 2125 til Selárdals í Arnarfirði og lenti þar kl. 2225. Flaug síðan aftur eftir fimm mínútur til Reykjavíkur og lenti þar kl. 2331. Fyrir ferðina kveðst Helgi hafa átt símtal við Pál Bergþórsson veðurfræðing og fengið hjá honum upplýsingar um veður á flugleiðinni og hafi þær verið miðaðar við veðurathuganir frá kl. 1800. Þá hafi hann átt símtal við bóndann í Selárdal, sem hafi gefið þær upplýsingar, að ský lægju á fjöllum, en bjart úti fyrir og hægur vindur. Enn fremur hafi hann átt símtal við umboðsmann sinn á Bíldudal, sem hafi sagt, að ský væru á fjöllum, en bjart yfir Hornatám og vel fært yfir í Arnarfjörð. Hins vegar væru skúrir í dalbotnum. Helgi kvaðst hafa flogið sjónflug ofar skýjum. Þá skýrði Helgi frá því, að flugnemi með einkaflugpróf og um 120—130 flugtíma hefði þá um kvöldið óskað eftir að fá flugvél leigða til að fljúga vestur á land, en hann hafi verið að safna flugtímum. Kvaðst Helgi hafa synjað honum um vélina, þar sem hann taldi „veðrið ekki nægilega gott fyrir mann með ekki meiri reynslu“.

II.

Samkvæmt skýrslu framkvæmdastjóra aðaláfrýjanda, sem rakin er í héraðsdómi, er starfsemi félagsins þríþætt: Það rekur flugskóla, það stundar leiguflug, þ. e. flytur farþega og farm með flugvélum fyrirtækisins, sem stjórnað er af starfsmönnum þess. Þá leigir það flugvélar án flugmanns þeim flugmönnum, sem rétt hafa til að fljúga þeirri gerð flugvéla. Aðaláfrýjandi leggur þá til flugvélina með öllum búnaði og svo eldsneyti gegn gjaldi, sem miðað er við floginn tíma. Framkvæmdastjóri aðaláfrýjanda hefur lýst því, að aðaláfrýjandi „hafi sem leigusali endanlegt úrskurðarvald um það, hvort flugferð á flugvélum félagsins sé farin“. „Upp-

lýsingar um veður á fyrirhugaðri flugferð sé eitt af þeim atriðum, sem sú ákvörðun byggist á". Gísli heitinn Axelsson hafi einn staðið að samningum um leigu flugvélarinnar. Fyrirsvarsmönnum aðaláfrýjanda hafi verið kunnugt um, að Gísli heitinn ætlaði að taka farþega í ferðina til Ísafjarðar, og ekkert haft við það að athuga, en Gísli mun hafa haft réttindi til að fljúga með farþega. Flugáætlun fyrir ferðina var gerð af starfsmönnum aðaláfrýjanda. Samkvæmt bréfi samgönguráðuneytisins 20. marz 1970 hafði aðaláfrýjandi eigi fengið formlegt leyfi til flugrekstrar á þeim tíma, er slys þetta varð, en rekið starfsemi sína „með vitund og samþykki flugyfirvalda og ráðuneytisins". Flugráð hafi mælt með flugrekstrarleyfi til aðaláfrýjanda 29. nóvember 1967 og ráðherra samþykkt leyfisbeiðnina 7. desember 1967. Hinn 26. ágúst 1968 veitti samgönguráðuneytið aðaláfrýjanda samkvæmt ákvæðum 82. gr. laga nr. 34/1964 „leyfi til kennslu- og leiguflugs hér á landi".

Þegar litið er til skipta aðaláfrýjanda og Gísla heitins Axelssonar um flugferð þá, er hér um ræðir og að framan er lýst, þá þykir mega telja aðaláfrýjanda, sem er loftferðafyrirtæki samkvæmt ákvæðum 97. gr. laga nr. 34/1964, bera samkvæmt 113. gr. laga nr. 34/1964 fébótaábyrgð á tjóni því, sem gagnáfrýjandi hefur beðið vegna fráfalls Valgeirs heitins Stefánssonar, enda þykir aðaláfrýjandi ekki hafa leitt fullar sönnur að því, að gerðar hafi verið allar nauðsynlegar ráðstafanir til að afstýra slysi þessu, sbr. 116. gr. laga nr. 34/1964.

Þá hefur aðaláfrýjandi engin rök að því leitt, að Valgeir heitinn Stefánsson hafi á nokkurn hátt tekið þátt í undirbúningi flugferðarinnar eða stjórnað flugvélinni á ferðinni. Samkvæmt þessu ber að staðfesta niðurstöðu héraðsdóms um fébótaábyrgð aðaláfrýjanda.

III.

Gagnáfrýjandi sundurliðar kröfur sínar þannig:

A. Bætur til Sólrúnar Hafsteinsdóttur:

1. Bætur fyrir missi framfæranda .. .. kr. 1.233.792.00

2. Bætur fyrir röskun á stöðu og högum kr. 150.000.00

kr. 1.383.792.00

B. Bætur til Gunnhildar Fjólu Valgersdóttur:

1. Bætur fyrir missi framfæranda .. .. kr. 76.193.00
2. Bætur fyrir röskun á stöðu og högum — 50.000.00

kr. 126.193.00

C. Kostnaður við tjónreikning .. .. .. kr. 4.500.00

Um A. Eftir uppsögu héraðsdóms hefur Þórir Bergsson tryggingafræðingur reiknað af nýju með líkindareikningi fjárhæðir í máli þessu, miðað við hækkanir þær, sem orðið hafa á launatöxtum, frá því að hann framkvæmdi reikninga sína 20. desember 1968. Samkvæmt skýrslu hans 14. nóvember 1970 eru niðurstöður þeirra reikninga þessar:

„1. Verðmæti taps Sólrúnar hækkar úr kr. 1.233.792.00 í kr. 1.844.519.00.
2. Verðmæti hagnaðar Sólrúnar hækkar úr kr. 338.558.00 í kr. 506.144.00.
3. Verðmæti mæðralauna hækkar úr kr. 30.823.00 í kr. 44.847.00.
4. Verðmæti barnalífeyris vegna Gunnhildar Fjólu hækkar úr kr. 152.387.00 í kr. 212.580.00.
5. Verðmæti ekkjubóta frá Tryggingastofnun ríkisins er óbreytt, kr. 36.203.00“.

Með skírskotun til gagna málsins þykja hæfilegar bætur til Sólrúnar fyrir missi framfæranda kr. 850.000.00, og hafa þá verið frá dregnar ekkjubætur og mæðralaun. Bætur til hennar fyrir röskun á stöðu og högum eru hæfilega ákveðnar kr. 100.000.00.

Um B. Með vísun til gagna málsins þykja bætur til Gunnhildar Fjólu hæfilega ákveðnar kr. 125.000.00 í heild.

Um C. Tekin verður afstaða til þessa kröfuliðar við ákvörðun málskostnaðar.

Úrslit máls þessa verða því þau, að aðaláfrýjandi verður

dæmdur til að greiða gagnáfrýjanda Sólrúnu sjálfri kr. 950.000.00 (850.000.00 + 100.000.00) og vegna Gunnhildar Fjólu kr. 125. 000.00, hvor tveggja fjárhæðanna með 7% ársvöxtum frá 15. júlí 1968 til greiðsludags.

Ákvæði héraðsdóms um málskostnað skulu standa óröskuð.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma aðaláfrýjanda til að greiða gagnáfrýjanda málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðst kr. 130.000.00, og ber skipuðum talsmanni gagnáfrýjanda, Jóni Skaftasyni hæstaréttarlögmanni, af því fé kr. 100.000.00 í málflutningslaun.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, Flugstöðin h/f, greiði gagnáfrýjanda, Sólrúnu Hafsteinsdóttur sjálfri, kr. 950.000.00, og vegna ófjárráða dóttur hennar, Gunnhildar Fjólu Valgeirsdóttur, kr. 125.000.00, hvor tveggja fjárhæðanna með 7% ársvöxtum frá 15. júlí 1968 til greiðsludags.

Ákvæði héraðsdóms um málskostnað eru staðfest.

Aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjanda kr. 130.000.00 í málskostnað fyrir Hæstarétti, og ber skipuðum talsmanni gagnáfrýjanda, Jóni Skaftasyni hæstaréttarlögmanni, kr. 100.000.00 af því fé í málflutningslaun.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Sératkvæði

Magnúsar Þ. Torfasonar hæstaréttardómara og Ármanns Snævars prófessors.

Við vísum til þess, er greinir í I. þætti atkvæðis meiri hluta dómenda um gögn, sem aflað hefur verið eftir uppsögu héraðsdóms.

Svo sem rakið er í hinum áfrýjaða dómi, reisir gagnáfrýjandi kröfur sínar á hendur aðaláfrýjanda í fyrsta lagi á 113. gr., sbr. 116. gr. og 1. mgr. 97. gr. loftferðalaga nr. 34/1964.

Er flugvélin TF-DGF fórst hinn 15. júlí 1968 og með henni

eiginmaður gagnáfrýjanda, var hún í leiguumráðum flugmannsins, Gísla G. Axelssonar. Leigusamningur hans við eiganda flugvélarinnar, aðaláfrýjanda máls þessa, tók aðeins til flugvélarinnar sjálfrar, búinnar til flugs.

Gísli tók flugvélina á leigu og fór flugferðina í því skyni að safna flugtímum undir atvinnuflugmannspróf, en hvorki starfaði hann hjá aðaláfrýjanda né var á þessum tíma nemi í flugskóla hans. Hann samdi einn við aðaláfrýjanda um leigu flugvélarinnar, og átti hvorki eiginmaður gagnáfrýjanda né aðrir farþegar nokkurn hlut þar að. Ekkert er fram komið, sem bendir til þess, að það hafi skipt máli um leigugjald til aðaláfrýjanda eða önnur leigukjör, að flugmaðurinn leyfði farþegum för með sér. Vera þeirra í flugvélinni byggðist alfarið á samkomulagi þeirra og leigutakans, sem í því efni hafði ákvörðunarvald, enda hafði aðaláfrýjandi ekki næga ástæðu til að setja það skilyrði fyrir leigu flugvélarinnar, að ekki yrðu teknir farþegar, svo sem flugréttindum leigutakans var háttað.

Eiginmaður gagnáfrýjanda hafði sjálfur stundað flugnám, og með honum og Gísla G. Axelssyni var kunningsskapur. Verður ekki annað ætlað en að honum hafi verið fullljóst, hvernig umráðum Gísla yfir flugvélinni var háttað, og að hann flaug flugvélinni á sjálfs sín vegum, en ekki aðaláfrýjanda.

Með skírskotun til þess, sem nú hefur verið rakið, verður ekki talið, að aðaláfrýjandi hafi verið flytjandi í merkingu 113. gr. laga nr. 34/1964, er flugvélin TF-DGF fórst. Aðaláfrýjandi var að vísu eigandi flugvélarinnar, en ekki ræður það úrslitum, þar sem lagaákvæði þetta leggur bótaábyrgðina á flytjandann án tillits til þess, hvort hann er eigandi loftfarsins eða ekki. Getur gagnáfrýjandi samkvæmt þessu ekki krafið aðaláfrýjanda um skaðabætur vegna fráfalls eiginmanns síns á grundvelli nefndrar 113. greinar loftferðalaganna. Haggar það ekki þessari niðurstöðu, þó að einn þáttur í starfsemi aðaláfrýjanda sé sá að flytja farþega með eigin flugvélum, þegar flutningar bjóðast.

Þá hefur gagnáfrýjandi í öðru lagi haldið því fram, að

aðaláfrýjandi sé skaðabótaskyldur, hvað sem líður fyrrgreindum ákvæðum loftferðalaganna, þar sem það hafi verið óvarlegt að fá Gísla G. Axelssyni flugvélina í hendur til flugs til Ísafjarðar, eins og veðurútliti og öðrum aðstæðum var háttað.

Í atkvæði meiri hluta dómenda eru rakin þau gögn, sem gagnáfrýjandi hefur aflað eftir uppsögu héraðsdóms þessu til styrktar. Svo sem þar greinir, er það niðurstaða dómkvaddra manna, sérfróðra um veðurfræði og flug, þeirra Borgþórs H. Jónssonar veðurfræðings og Magnúsar Guðmundssonar flugstjóra, að „ekki er talið, að ógætilegt hafi verið að leyfa flug flugvélarinnar TF-DGF til Ísafjarðar um kvöldið 15. júlí 1968“.

Álitsgerð þessari, sem styrkt er af vætti Páls Bergþórssonar veðurfræðings, hefur ekki verið hnekkt með yfirmati eða á annan hátt. Hefur gagnáfrýjandi ekki sannað, að um hafi verið að tefla nokkra þá vanrækslu af hendi aðaláfrýjanda eða starfsmanna hans, er renni nægum stoðum undir bótakröfur þær, sem gerðar eru í málinu.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, verður að sýkna aðaláfrýjanda af kröfum gagnáfrýjanda.

Rétt er, að málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti falli niður. Gjafsóknarkostnaður gagnáfrýjanda greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningslaun skipaðs talsmanns hans í héraði og fyrir Hæstarétti, kr. 190.000.00.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, Flugstöðin h/f, á að vera sýkn af kröfum gagnáfrýjanda, Sólrúnar Hafsteinsdóttur vegna hennar sjálfrar og ófjárráða dóttur hennar, Gunnhildar Fjólu Valgeirsdóttur, í máli þessu.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður gagnáfrýjanda greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningslaun skipaðs talsmanns hans í héraði og fyrir Hæstarétti, Jóns Skaftasonar hæstaréttarlögmanns, kr. 190.000.00.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 24. marz 1970.

Mál þetta, sem tekið var til dóms hinn 23. f. m., hefur Sólrún Hafsteinsdóttir, Auðbrekku, Skriðuhreppi, Eyjafjarðarsýslu, höfðað vegna sín og fyrir hönd ófjárráða dóttur sinnar, Gunnhildar Fjólu, með stefnu, dags. hinn 3. febrúar 1969, á hendur Flugstöðinni h/f hér í borg til greiðslu skaðabóta að fjárhæð kr. 1.514.485.00 með 7% ársvöxtum frá 15. júlí 1968 til greiðsludags svo og til greiðslu málskostnaðar, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál, en með bréfi dómsmálaráðuneytisins, dags. hinn 14. nóvember 1969, var stefnanda veitt gjafsókn í málinu.

Af hálfu stefnda eru þær dómkröfur gerðar aðallega, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda, en til vara, að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar að mati dómsins og verði málskostnaður þá látinn niður falla.

Stefnandi hefur stefnt Tryggingu h/f til réttargæzlu. Á hendur réttargæzlustefnda eru engar dómkröfur gerðar, og af hans hálfu eru eigi hafðar uppi kröfur í málinu.

Málavextir eru þessir:

Hinn 15. júlí 1968 tók Gísli G. Axelsson á leigu hjá stefnda flugvélina TF-DGF af gerðinni Piper PA-28, Cherokee 140, og var fyrirhugað að fljúga frá Reykjavík til Ísafjarðar og til Reykjavíkur aftur. Í flugvélinni voru þrír farþegar, og var Valgeir Stefánsson einn þeirra. Flugvélin fór frá Reykjavíkurflugvelli kl. 2023, og var áætlað, að hún lenti á Ísafirði kl. 2213. Var viðdvöl á Ísafirði áætluð 30 mínútur, og áætlunarkomutími til Reykjavíkur aftur var kl. 0033 um nóttina. Er flugvélin kom ekki fram eftir áætlaðan komutíma til Reykjavíkur, var farið að grennslast eftir henni. Kom þá í ljós, að hún hafði ekki komið til Ísafjarðar. Hófst nú mikil leit að flugvélinni, og um kl. 1045 hinn 17. júlí fannst flak hennar á svonefndri Brunnhæð á Látrabjargi. Voru allir látnir, sem í flugvélinni voru. Sólrún Hafsteinsdóttir, ekkja Valgeirs Stefánssonar, sem fengið hefur leyfi til setu í óskiptu búi, hefur höfðað mál þetta til heimtu bóta, sem hún telur sig og einkabarn þeirra Valgeirs, Gunnhildi Fjólu, hafa beðið við fráfall hans.

Loftferðaeftirlit ríkisins framkvæmdi rannsókn á atvikum að slysinu. Einnig framkvæmdi rannsóknarnefnd flugslysa samkvæmt 141. gr. laga nr. 34/1964 slíka rannsókn. Um síðargreindu rannsóknina og ályktanir, sem af henni voru dregnar, segir svo í skýrslu nefndarinnar:

„SKÝRSLA UM FLUGSLYS.

FLUGVÉL: Piper PA-28, Cherokee 140 TF-DGF.
HREYFILL: Lycoming 0-320-E2A, 150 hestöfl.
EIGANDI: Flugstöðin h.f., Reykjavík.
FLUGMAÐUR: Gísli G. Axelsson, látinn.
FARÞEGAR: Þrír — látnir.
SLYSSTAÐUR: Brunnhæð á Látraheiði, V.-Barðastrandarsýslu.
DAGUR/STUND: 15. júlí 1968, um kl. 2200?

YFIRLIT.

Þann 15. júlí 1968 tók Gísli G. Axelsson á leigu hjá Flugstöðinni h.f. í Reykjavík flugvélina TF-DGF í þeim ásetningi að fljúga til Ísafjarðar og til baka, en hann var að safna flugtímum undir atvinnuflugmannspróf. Með honum í flugvélinni voru 3 farþegar, þar af einn, sem hafði svipaða reynslu í flugi.

Flugið hófst frá Reykjavíkurflugvelli kl. 20.23, og áætlað var að fljúga sjónflug og lenda á Ísafjarðarflugvelli eftir 1.50 klst.

Þar sem flugvélin kom ekki fram eftir áætlaðan komutíma til Reykjavíkur (16.0033), hófst eftirgrennslan um ferðir flugvélarinnar, og kom þá í ljós, að hún hafði ekki lent á Ísafirði. Síðar fréttist, að sézt hefði til hennar við Arnarfjörð, Látra og síðast kl. liðlega 22.00 frá bænum Lambavatni á Rauðasandi.

Umfangsmikil leit hófst, og var henni haldið áfram, þar til flak flugvélarinnar fannst á Brunnhæð þ. 17. júlí um kl. 10.45.

Allir, sem í flugvélinni voru, voru látnir, og flugvélin hafði gjöreyðilagst.

1. RANNSÓKNIN.

1.1. UM FLUGIÐ.

Hinn 15. júlí 1968 tók Gísli Guðmundur Axelsson á leigu hjá Flugstöðinni h.f. í Reykjavík einshreyfils flugvél af gerðinni Piper PA-28 (Cherokee), TF-DGF, í þeim tilgangi að fljúga til Ísafjarðar og til baka eftir 30 mínútna viðdvöl á Ísafjarðarflugvelli.

Áætlað var að fljúga sjónflug.

Flugtíminn Reykjavík—Ísafjörður var áætlaður 1.50 klst., og til baka var áætlaður sami flugtími. Flugþol flugvélarinnar var 4.30 klst.

Flugturninn í Reykjavík hafði eðlilegt talsamband við flugvélina fyrir og eftir flugtak, síðan var ekkert talsamband við hana. Þegar flugvélin kom ekki til Reykjavíkur á áætluðum tíma

(16.0033), og ekkert var vitað um ferðir hennar, frá því að flugturinn í Reykjavík hafði síðast talsamband við hana, hófust fyrirspurnir um ferðir hennar. Kom þá í ljós, að flugvélin hafði ekki lent á Ísafjarðarflugvelli. Starfsmaður flugmálastjórnarinnar þar vissi ekkert um ferðir hennar. Reynt var að spyrjast fyrir um flugvélina, ef vera kynni, að einhver hefði séð hana á flugi. Þá fréttist um ferðir flugvélar, sem flaug út Arnarfjörð um kl. 21.30. Um kl. 22.00 sást hún frá Látrum, og flaug hún þá suður með. Kl. liðlega 22.00 sáu tveir piltar frá bænum Lambavatni á Rauðasandi, hvar einshreyfils flugvél flaug í stefnu austur, síðan kom hún til baka og flaug í vesturátt og hvarf þeim sjónum. Þetta er það síðasta, sem vitað er um ferðir flugvélarinnar.

Skipulögð leit hófst frá Reykjavík þ. 16. um kl. 03.40. Leitað var svæðið allt frá Reykjavík sem leið liggur að Vestfjörðum og allur Vestfjarðakjálkinn. Aðaláherzlan var lögð á Vestfirðina, nánar tiltekið þar, sem síðast sást til ferða flugvélarinnar. Einnig fór leitarflokkur um Látraheiði frá Látrum, en vegna þoku þar var erfitt um leit.

Hinn 17. júlí 1968 fundu leitarmenn flak flugvélarinnar um kl. 10.45 S.A. í Brunnahæð á Látraheiði í V.-Barðastrandarsýslu. Flakið var í um 400 metra hæð frá sjávarfleti.

Samtals tóku 20 flugvélar þátt í leitinni og flugu samtals 116 klst.

Á þriðja hundrað manns leituðu í skipulögðum gönguflokkum auk fjölda annarra, sem leituðu á fjörum, á vegum og í nálægð heimkynna sinna.

1.2. SLYS Á MÖNNUM.

	Áhöfn.	Farþegar.
Dauði:	1	3

1.3. SKEMMDIR Á FLUGVÉLINNI.

Flugvélin gjöreyðilagðist.

1.4. AÐRAR SKEMMDIR.

Engar.

1.5. UPPLÝSINGAR UM ÁHÖFNINA.

Gísli Guðmundur Axelsson, Álfhólsvegi 43, Kópavogi, f. 3. apríl 1947, 21 árs.

Hlaut skírteini flugnema nr. 909 8. júlí 1966 og skírteini einkaflugmanns 15. ágúst 1966.

Hann lauk bóklegu prófi fyrir blindflugsréttindi hinn 7. júní 1968 og fyrir atvinnuflugsréttindi 15. júlí 1968.

Hann hafði um 130 flugtíma, þar af 30 klst. á Piper PA-28-140.

Skírteini hans var í gildi til 16. apríl 1969.

1.6. UPPLÝSINGAR UM FLUGVÉLINA.

Flugvélin Piper PA-28 (Cherokee 140) er fjögurra sæta, einshreyfils lágþekja, sem er smíðuð úr málmi. Þrjú hjól eru undir flugvélinni (nefhjól og tvö aðalhjól), sem ekki er unnt að taka upp á flugi.

TF-DGF var smíðuð árið 1967 hjá PIPER AIRCRAFT CORPORATION, Lock Haven í U.S.A. Framleiðslunúmer hennar var 28.22872. Hún kom ný til Íslands og var skrásett hér 9. maí 1967 eign Flugstöðvarinnar h.f. í Reykjavík. Lofthæfnisskírteini hennar var síðast endurnýjað 14. maí 1968, og var það í gildi til 13. maí 1969.

Flugvélinni hafði verið flogið samtals í 1251.40 klst.

Hreyfillinn var frá Lycoming verksmiðjunum af gerðinni 0-320.E2A, 150 hestöfl, og hafði hann verið í notkun í samtals 1251.40 klst.

Allar skoðanir á flugvélinni fóru fram á réttum tíma.

1.7. VEÐURSKILYRÐI.

(i) Veðurstofan gaf eftirfarandi veðurlýsingu á flugleiðinni Reykjavík—Ísafjörður 15. júlí 1968 frá kl. 22.30 til 16.0200:

SSV 3—8 hnútar, skyggni gott, skýjafar 6, 8/8, SC og CV., hæð neðstu skýja um 500—700 m., toppar 1400—2000 m., vindur frá yfirborði upp í 3300 m. 270 gráður 10 hnútar (270/10), frostmark í 3000 m.

(ii) Að sögn manna á Vestfjörðum var dimmra yfir suðvesturhluta Vestfjarða og til heiða, þegar nær dró miðnætti hinn 15. júlí.

(iii) Helgi Jónsson flugmaður, sem flaug frá Reykjavík þ. 15. kl. 21.25 til Selárdals í Arnarfirði, segir:

„Mánudaginn 15. júlí 1968 flaug ég undirritaður frá Reykjavík til Selárdals í Arnarfirði á flugvélinni TF-HOF PIPER PA-23. Lagt var af stað frá Reykjavík kl. 21.25 og lent í Selárdal kl. 22.25. Stanzað var í um það bil 5 mínútur og flogið til Reykjavíkur aftur og lent kl. 23.31.

Veðurlýsing á flugleiðinni er í stórum dráttum þessi: Vindur á flugleiðinni var suðvestan ca. 5 hnútar. Frá Reykjavík og vestur á Mýrar var léttskýjað. Flogið var í 5000 feta hæð.

Frá Mýrum og vestur yfir Snæfellsnes var þunnt lag af stratustæjum ca. 500 feta þykkt, og sást víða niður í gegn. Þegar komið var að Snæfellsnesi, var Hvammsfjörður að sjá auður, þunnt skýjalag yfir Klofningi og vestur á Breiðafjörð norður

undir Flatey. Þar var léttskýjað á nokkuð stóru svæði vestur undir Sigluneshlíðar og austur undir Reykhóla.

Alskýjað var að sjá yfir Vestfjarðakjálkann og skýjatoppar ca. 3000 fet. Bjart var yfir í Arnarfjörðinn um Hornatær.

Þegar komið var vestur undir Vatnsfjörð, var flugið lækkað niður í 2000 fet, þaðan séð virtust heiðar norður um til Ísafjarðar vera lokaðar. Bjart var að sjá vestur með ströndinni, en ský lágu með fjöllum rétt niður fyrir fjallatoppa.

Þegar komið var niður í Arnarfjörðinn, var bjart að sjá út allan fjörðinn, ský lágu í fjallatoppum og rigningaskúrir í dalabotnum, og virtist hvergi vera að sjá neina þokumyndun. Þegar komið var yzt í Arnarfjörðinn, var að sjá bjart norður með núpum og suður fyrir Kóp og vel brotið í fjarðarmynninu. Fór ég þar upp í bakaleiðinni, og virtist skýjalagið vera um 500 fet að þykkt.

Flogið var sömu leið til baka, og veðrið virtist vera óbreytt".

1.9. FJARSKIPTI.

Eðlilegt talsamband var haft við flugturninn í Reykjavík, fyrir og skömmu eftir flugtak. Eftir það var ekkert talsamband haft við flugvélina, svo vitað sé.

1.10. FLUGVÖLLURINN OG ÚTBÚNAÐUR HANS.

Óháð slysinu.

1.11. FLUGRITI (Flight Recorder).

Enginn flugriti var í flugvélinni.

1.12. FLAKIÐ.

Fyrst hefur vinstri vængendi rekizt í, síðan hefur flugvélin stungizt á nefið í lágan urðarkamb, og þar hefur skrúfan brotnað af ásamt ýmsum smáhlutum. Síðan hefur flakið runnið um 9 m, þar til það stöðvaðist.

Vinstri vængur var svo til alveg rifinn af skrokknum, og hefur hann bognað yfir hann vegna hitans frá eldinum, er kviknaði í flakinu. Báðir vængirnir voru illa útleiknir af eldi.

Skrokkurinn lá svo til á hvolfi. Hann var nokkuð boginn fyrir aftan vængi, framhluti hans frá nefi aftur fyrir farþegaklefa var mjög illa brunninn.

Stél flugvélarinnar var heilt. Þess má geta, að gler yfir ljós það, sem er efst á hliðarstýrisugga, var óbrotið. Það gefur til kynna, að stélið hefur ekki rekizt í jörðina, heldur hefur skrokkurinn bognað við hitann og stélið svo rólega sigið til jarðar.

Hreyfillinn var mjög illa brunninn og brotinn. Skrúfan var

brotin og undin, en hún hefur snert jörð á miklum snúningshraða.

1.13. ELDUR.

Mikill eldur kom upp í framhluta flugvélarinnar. Var hreyfillinn, stjórn- og farþegaklefi verst farið. Einnig voru vængir mikið brunnir. Afturhluti skrokksins var óbrunninn.

1.14. ATRIÐI VARÐANDI BJÖRGUN.

Mikil leit var gerð að flugvélinni, en vegna þoku á Látraheiði fannst hún ekki fyrr en eftir 36 klukkustundir.

Allir, sem í flugvélinni voru, munu hafa látizt samstundis.

1.15. RANNSÓKN Á FLAKINU.

Litla rannsókn var unnt að framkvæma á flakinu, sökum þess hve mikið það var brotið og brunnið.

Öll mælitæki og stjórntæki voru gjörónýt og brunnin svo og allt annað í stjórn- og farþegaklefa.

Hreyfillinn var mikið brotinn og skemmdur af eldi.

Skemmdir á skrúfublöðum sýndu, að skrúfan hafði verið á miklum snúningshraða, er hún snerti jörð.

2. ÁLYKTANIR OG NIÐURSTÖÐUR.

2.1. ÁLYKTANIR:

Nefndin álítur, að flugmaðurinn hafi flogið sjónflug undir skýjum sem leið liggur norður með Mýrum yfir Rauðamelsheiði og yfir Breiðafjörð vestan Klofnings að Barðaströnd. Skyggni mun hafa verið allgott við norðanverðan Breiðafjörð, en skýjað yfir Vestfjarðakjálkanum og skýin legið að mestu á hálendinu allt frá Reiphólsfjöllum vestur um Þingmannaheiði til Dynjandisheiðar og því ekki sjónflugsskilyrði þar yfir til Ísafjarðar.

Samkvæmt upplýsingum, sem fyrir hendi eru, munu ský ekki hafa legið það lágt, er vestar dró, að vel hefur sézt niður í suðurfirði Arnarfjarðar, þegar komið var yfir Vatnsfjörð. Þetta er sú leið, sem flugmaðurinn hefur farið og sennilega álitið sig vera að koma ofan í Ísafjarðardjúp, en stefnan frá Arngerðareyri að Ögri er nálægt því sú sama og út Arnarfjörðinn. Ekki er ósennilegt, að fjallaskúrir og þoka í dalbotnum hafi aukið á erfiðleika flugmannsins að staðsetja sig. Um kl. 21.30 sást til flugvélarinnar frá Selárdal, þar sem hún flaug út Arnarfjörðinn nálægt suðurströndinni.

Næst sást til flugvélarinnar frá Hvallátrum, og var hún þá á suð-vesturleið. Það síðasta, sem sást til hennar, svo vitað sé, var laust eftir kl. 22.00 frá bænum Lambavatni á Rauðasandi. Kom

flugvélin lágt úr vestri, en sneri við skammt austan Lambavatns og tók norð-vestlæga stefnu í átt að Látraheiði.

Nefndin álítur, að flugmaðurinn hafi ekki gert sér grein fyrir, hvaða leið hann flaug, fyrr en eftir að hafa flogið framhjá Látrabjargi og yfir Rauðasand og þá breytt um stefnu og ákveðið að halda áfram fluginu til Ísafjarðar.

Til að forðast fugla og lélegt veður við Látrabjarg og einnig til að stytta sér leið hafi hann hugsað sér að fljúga yfir Látraheiðina, en þar er vitað, að ský lágu á fjöllum.

2.2. NIÐURSTÖÐUR:

a) *Það, sem kom í ljós.*

(i) Lofthæfnisskírteini flugvélarinnar TF-DGF var í gildi.

(ii) Skoðanir höfðu verið framkvæmdar á réttum tímum skv. bókum.

(iii) Flugvélin hafði verið tekin á leigu hjá Flugstöðinni h.f. til Ísafjarðar, en flugmaðurinn var að safna yfirlandsflugtímum fyrir atvinnuflugmannspróf.

(iv) Ekki er vitað, að neitt athugavert hafi verið við flugvélina, áður en flugið hófst.

(v) Hleðsla og þungamiðja flugvélarinnar voru innan takmarka við flugtak.

(vi) Flugmaðurinn hafði réttindi til að stjórna þessari gerð flugvéla.

(vii) Flugmaðurinn hafði flogið milli 30—40 klst. í yfirlandsflugi.

(viii) Flugmaðurinn hafði enga þjálfun hlotið í blindflugi.

(ix) Starfsmaður Flugmálastjórnarinnar á Ísafirði vissi ekki um ferðir flugvélarinnar, og talstöðin þar var ekki opin.

(x) Eftirgrennslan hófst ekki fyrr en eftir þann tíma, sem flugmaðurinn hafði áætlað að lenda aftur í Reykjavík, en þá kom í ljós, að flugvélin hafði aldrei lent á Ísafirði.

b) *Orsök eða líkleg orsök slyssins.*

Orsök slyssins telur nefndin vera eftirfarandi:

Sökum ókunnugleika á staðháttum og takmarkaðri reynslu í flugi í veðurskilyrðum, sem þarna voru, hafi flugmaðurinn snúið of seint við, lent inni í skýjum, en þar sem hann hafði ekki fengið þjálfun í blindflugi, hafi það orðið honum ofviða að komast út úr þeim örðugleikum, sem hann var kominn í.

Hvort áreksturinn var í mjög krappri vinstri beygju eða eftir ofris, er ekki unnt að fullyrða".

Í málinu liggur fyrir vottorð Veðurstofu Íslands um veður á

Reykhólum, Lambavatni, Flatey, Hvallátrum, Kvígindisdal, Galtarvita og Æðey, hinn 15. júlí 1968. Er vottorðið svohljóðandi:

„Dags. 1968	Tími	Vindátt og veðurhæð	Mest veðurhæð milli athugana	Veður	Skyggni km.
				Reykhólar (1)	
15.7.	21	VSV 1	2	Skýjað	20—50
				Lambavatn (1)	
—	21	V 1	1	Alskýjað	2—4
				Flatey á Breiðafirði	
—	18	VSV 2	2	Skýjað	35
—	21	VSV 2	3	Skýjað	28
				Hvallátrar	
—	18	SV 2	2	Alskýjað, þoka á síðustu 6 klst.	65
—	21	SSV 2	2	Alskýjað, úði	4,5
				Kvígindisdalur	
—	18	SSV 2	2	Skýjað, þoka á síðustu 6 klst.	65
				Galtarviti	
—	18	SV 3	3	Þoka í grennd	1,5
—	21	SV 4	4	Skýjað	Meira en 30
				Æðey	
—	18	VNV 5	5	Léttskýjað	50

	Hiti C°:	Skýjahæð:
Reykhólar,	9.9	
Lambavatn,	10.9	Þoka á fjöllum.
Flatey á Breiðafirði,	10.5	300—600 m.
	9.6	200—300 m.
Hvallátrar,	9.4	600—1000 m.
	10.0	100— 200 m.
Kvígindisdalur,	11.0	300—600 m.
Galtarviti,	8.0	0—50 m.
	9.8	600—1000 m.
Æðey,	8.3	1500—2000 m.

Bjart til Glámuhálendis, Reiphólsfjalla og hálendis upp af Langadalsströnd. Vel fært flugvélum".

1) Veðurathuganir eru gerðar á tilteknum tímum á Lambavatni og Reykhólum, en veðurskeyti ekki send þaðan.

Elíeser Jónsson, framkvæmdastjóri stefnda, hefur skýrt svo frá, að flugferð sú, sem hér er fjalað um, hafi staðið fyrir dyrum í nokkra daga og hafi Gísli Axelsson verið búinn að ræða um ferðina við sig. Kveður hann Gísla hafa ætlað að fljúga til Ísafjarðar með einn eða fleiri kunningja sína. Einnig hafi Gísli verið búinn að óska eftir þessari sérstöku flugvél og hafi verið búið að skrá það hjá stefnda. Hafi Gísli einn verið um flugvélina. Elíeser kveður það hafa verið sökum lélegra veðurskilyrða, að ekki var flogið fyrr en þennan dag, og hafi það verið í samráði við starfsmenn stefnda. Elíeser kveður starfsmenn stefnda við daglegan rekstur hafa vitað, að flugferð þessi stóð fyrir dyrum. Elíeser kveður það vera einn af þáttum starfsemi stefnda að leigja flugvélar til einkaflugs til þeirra aðilja, sem hafi réttindi til slíks flugs. Kveður hann leiguflug ekki aðeins taka til þeirra tilvika, að flugvél sé leigð og henni fljúgi flugmaður, sem sé starfsmaður stefnda, heldur taki það einnig til leigu á flugvélum til þeirra, sem hafi réttindi til að fljúga flugvélum af þeirri gerð. Elíeser kveður Gísla hafa haft einkaflugmannsréttindi og kveður hann hafa stundað nám hjá stefnda til að ná þeim réttindum. Elíeser kveður einkaflugmenn taka flugvélar á leigu til að halda við og auka réttindi þau, sem þeir hafa öðlazt. Elíeser kveður umrædda flugvél hafa verið kennsluflugvél með tvöföldum stjórntækjum og hafi verið tvö sæti fremst í flugvélinni. Því hafi verið hægt að stjórna henni úr hvoru sætinu sem var. Elíeser kveður flugvélina að öllu leyti hafa verið búna til flugsins og kveður hana hafa haft eldsneyti til 4½ klst. flugs, þ. e. flugs til Ísafjarðar og til Reykjavíkur aftur að viðbættum lágmarksflugtíma. Elíeser kveður flug milli Ísafjarðar og Reykjavíkur taka 1½—2 klst. hvora leið. Við allar flugferðir kveður Elíeser gerðar flugáætlanir og hafi svo einnig verið í þetta skipti. Elíeser kveður það fasta reglu að leita upplýsinga um veður á fyrirhugaðri flugleið, áður en flogið er. Kveður hann upplýsingar um veður, sem byggt hafi verið á við þessa flugferð, hafa verið samkvæmt veðurathugunum, sem teknar hafi verið kl. 1800, og hafi þær verið fengnar hjá Veðurstofunni. Ekki kveðst Elíeser sjálfur hafa aflað þessara upplýsinga, því að hann hafi þá verið staddur úti á landi. Elíeser kveður ekki hafa verið hægt að fá nýrri upplýsingar um veður, áður en flugferðin hófst, nema með sérstökum hringingum út á land, en það sé aðeins gert í sérstökum tilvikum. Hann kveður skilyrði til sjónflugs hafa verið góð á flugleiðinni samkvæmt þeim upplýsingum, sem fyrir lágu á grundvelli veður-

athugana kl. 1800, en hann kveður veður geta breytzt mjög mikið á tveimur klukkustundum. Elíeser kveður það aðeins vera Reykjavíkurflugvöll og Keflavíkurflugvöll, sem hafi opið fjarskiptasamband allan sólarhringinn, svo séu aðrir flugvellir, t. d. á Ísafirði, sem hafi fjarskiptavaktir ákveðinn tíma á sólarhring. Þegar svo áætlað sé flug á þeim tíma, sem fjarskiptasamband á lendingarstað sé opið, þá tilkynni flugturninn á brottfararstað brottfarartíma og áætlaðan lendingartíma til viðkomandi flugvallar. Ef áætlað er flug utan þess tíma, sem fjarskiptasamband er opið, þá kveður Elíeser slíkt flug leyfilegt, án þess að haft sé fjarskiptasamband við lendingarstað, en viðkomandi flugmaður geti oftast fengið aukavakt til fjarskipta, ef óskað er, en slíkt þurfi þá að greiða sérstaklega. Elíeser kveður það yfirleitt vera viðkomandi flugmann, sem óski eftir slíkri aukavakt. Kveður hann starfsmenn stefnda ekki hafa afskipti af slíku, ef öll skilyrði til flugsins eru nógu góð án slíks útkalls. Ef kalla þurfi út sérstaka vakt til fjarskiptaþjónustu vegna reynsluleysis flugmanns, þá kveður Elíeser stefnda ekki leyfa flugið. Elíeser kveður stefnda sem leigusala hafa endanlegt úrskurðarvald um það, hvort flugferð sé farin í flugvél hans, og kveður hann upplýsingar um veður á flugleiðinni vera eitt af þeim atriðum, sem sú ákvörðun byggist á. Ekki kveðst Elíeser vita, hversu mikið Gísli Axelsson hafi flogið um Vestfirði.

Vitnið Marinó Þórður Jónsson, starfsmaður stefnda, hefur skýrt svo frá, að sér hafi verið kunnugt um, að Gísli Axelsson hafi átt pantaðan tíma til flugs vestur á Ísafjörð um nokkurn tíma, áður en umrædd flugferð var farin. Vitnið kveður ástæðuna til þess, að ekki var flogið fyrr, hafa verið þá, að ekki hafi verið veðurskilyrði til þess að dómi starfsmanna stefnda. Þegar flugmenn eru að fljúga til að safna tímum, kveður vitnið það vera ýmist, að þeir fljúgi með kennara, þeir fljúgi einir eða þeir taki með sér farþega. Kveður vitnið það vera á valdi viðkomandi flugmanns í samráði við starfsmenn stefnda, hver háttur sé hafður á þessu. Vitnið kveðst hafa farið með Gísla út á veðurstofu á Reykjavíkurflugvelli, skömmu áður en flugferðin hófst, og þar hafi þeir aflað upplýsinga um veður á hinni fyrirhuguðu flugleið. Kveður vitnið þá hafa fengið upplýsingar um veður samkvæmt veðurathugunum, sem teknar hafi verið kl. 1800. Kveður vitnið upplýsingar þessar hafa gefið til kynna, að góð flugskilyrði væru á þessari leið. Vitnið kveðst hafa lagt fyrir Gísla að fljúga vestur Mýrar, vestur yfir Sátu og fyrir Klofning,

síðan fyrir vestan Reykjanes og fara síðan þaðan og niður í Ísafjörð í Ísafjarðardjúp og svo út Ísafjarðardjúp og til Ísafjarðarflugvallar. Kveðst vitnið hafa lagt á það áherzlu við Gísla, að ef hann kæmist ekki þessa leið, þá ætti hann að snúa við. Vitnið kveður það alltaf geta komið fyrir í flugferðum, að veður breytist, og kveðst það því hafa það fyrir fasta reglu að beina því til flugmanna, sem fá flugvélar stefnda til afnota, að snúa við, ef þeir komast ekki þá leið, sem fyrirhuguð er. Vitnið kveður búið hafa verið að loka flugturninum á Ísafirði á þeim tíma, er umrædd flugferð var farin, og því hafi ekki verið fjarskiptasamband við hann, en það kveður heimilt að fljúga sjónflug til Ísafjarðar, án þess að vakt sé í flugturninum þar. Ekki kveður vitnið það hafa komið til tals milli þeirra Gísla, að ástæða væri til að fá aukavakt í flugturninn á Ísafirði til fjarskipta. Eftir að flugvél er komin á loft, kveður vitnið starfsmenn stefnda ekki hafa tök á að sjá til þess, að farið sé eftir fyrirmælum, sem þeir hafa gefið. Vitnið kveður engan varning hafa verið með flugvélinni í umræddri ferð og kveður flugmanninn og farþega ekki hafa flutt með sér farangur. Kveður vitnið sér hafa verið kunnugt um, að með þeirri hleðslu, sem á flugvélinni var, hafi þyngdarpunktur hennar verið innan marka. Vitnið kveðst hafa kennt Gísla Axelssyni til flugprófs ásamt öðrum kennurum stefnda. Kveður það Gísla hafa verið mjög góðan nemanda og kveður hann hafa staðið sig vel í námi sínu.

Í greinargerð og við munnlegan flutnings málsins voru kröfur stefnanda sundurliðaðar þannig:

A. Bætur til hennar sjálfrar:

1. Bætur fyrir missi framfæranda		kr. 1.233.792.00
2. Bætur fyrir röskun á stöðu og högum		— 150.000.00
		Kr. 1.383.792.00

B. Bætur til Gunnhildar Fjólu:

1. Bætur fyrir missi framfæranda	kr. 76.193.00		
2. Bætur fyrir röskun á stöðu og högum	— 50.000.00		
	Kr. 126.193.00	kr.	126.193.00
C. Kostnaður við tjónaútreikning		—	4.500.00
			Kr. 1.514.485.00

Kröfur stefnanda eru byggðar á því, að samkvæmt ákvæði 113. gr. laga um loftferðir nr. 34/1964 beri stefndi fébótaábyrgð á tjóni þeirra vegna missis framfæranda þeirra við andlát Valgeirs Stefánssonar. Er bent á í því sambandi, að stefndi hafi haft af því atvinnu að leigja flugvélar til þeirra, sem réttindi höfðu til flugs. Í tilviki því, sem hér er fjallað um, hafi stefndi leigt Gísla Axelssyni greinda flugvél til flugs til Ísafjarðar, en ekki liggi fyrir skriflegur samningur um það efni. Ljóst sé þó, að Gísli hafi ekki haft leyfi til flutnings samkvæmt ákvæði 82. gr. loftferðalaga, sbr. ákvæði 1. gr. reglugerðar nr. 13/1947. Er því haldið fram, að umráð Gísla yfir flugvélinni hafi eigi verið slík, að unnt sé að líta á hann sem flytjanda í skilningi laga nr. 34/1964. Er því haldið fram, að félög, sem hafa það að atvinnu að leigja út flugvélar, hljóti að teljast flytjendur í skilningi laga um loftferðir, enda kaupi þau sér vátryggingu sem slík. Því verði að líta svo á, að flug með farþega í umrætt sinn hafi verið framkvæmt á ábyrgð stefnda. Þá er á það bent af hálfu stefnanda, að samkvæmt ákvæði 117. gr. laga um loftferðir sé sönnunarbyrðinni snúið við og lagt á flytjanda að færa sönnur á, að hann beri ekki ábyrgð á tjóni, og verði slík sönnun að vera ótvíræð. Það hafi stefnda ekki tekizt í máli þessu. Er á það bent í þessu sambandi, að Gísli Axelsson hafi lært flug hjá stefnda. Hann hafi ekki haft reynslu í blindflugi og hafi starfsmönnum stefnda verið um þetta kunnugt. Það hafi því verið óverjandi af þeim að leigja Gísla flugvélina til flugs til Ísafjarðar við þau veðurskilyrði, sem þá voru á þeirri leið. Er því og haldið fram í því sambandi, að fyrirsvarsmönnum stefnda hafi borið að láta starfsmenn flugmálastjórnarinnar á Ísafirði hafa opið fjarskiptasamband.

Sýknukrafa stefnda er byggð á því, að ekkert það hafi komið fram í máli þessu, sem bent geti til þess, að þeir menn, sem stefndi ber ábyrgð á, hafi í nokkru sýnt af sér vanrækslu eða að þeir hafi með nokkru móti getað afstýrt slysinu. Þvert á móti bendi allt til þess og verði að teljast sannað, að orsök slyssins verði eingöngu rakin til veðurs og reynsluleysis flugmannsins. Er á það bent af hálfu stefnda, að Valgeir Stefánsson hafi sjálfur verið flugmaður og muni hafa haft sams konar réttindi og Gísli Axelsson, og sé jafnvel ekki vitað, hvor þeirra hafi setið undir stýri, er slysið varð. Er því mótmælt af hálfu stefnda, að hann verði talinn flytjandi samkvæmt ákvæðum IX. kafla laga um loftferðir. Einnig er því mótmælt, að Gísli Axelsson verði talinn hafa verið

starfsmaður stefnda. Er því haldið fram, að enginn af starfsmönnum stefnda hafi haft nokkur þau afskipti af því, að umrædd flugferð var farin, sem valdið geti húsbóndaábyrgð stefnda. Í því sambandi er því haldið fram, að flugvélin hafi verið í fullkomnu lagi. Samkvæmt þessu er því haldið fram af hálfu stefnda, að hvorki lagareglur né lagarök leiði til þess, að fébótaábyrgð verði á hann lögð.

Hinn 7. desember 1967 hafði samgöngumálaráðherra samþykkt flugrekstrarleyfi til stefnda.

Það verður að telja, sbr. 82. gr. laga um loftferðir, að stefndi sé loftferðafyrirtæki, sem annist loftflutninga samkvæmt IX. kafla loftferðalaga, þótt ekki muni vera þar um reglubundnar loftferðir að ræða. Það er ágreiningslaust, að ekki hafi verið gerður skriflegur samningur um leigu Gísla Axelssonar á umræddri flugvél. Rekstur loftferðafyrirtækja er allumfangsmikil og margþætt starfsemi, og er stjórn loftfars aðeins þáttur hennar, þótt veigamikill sé. Fyrirsvarsmaður og starfsmaður stefnda hafa lýst afskiptum þeirra af undirbúningi ferðarinnar. Þegar atriði þessi eru virt, þá verður að telja, að umráð Gísla Axelssonar yfir flugvélinni hafi ekki verið svo sjálfstæð, að hann verði talinn fyltjandi í skilningi 113. gr. loftferðalaga nr. 34/1964. Þykir því verða að líta svo á, að flutningur farþega í flugvélinni í umrætt sinn hafi verið framkvæmdur af stefnda sem loftferðafyrirtæki, og því beri stefndi ábyrgð samkvæmt ákvæði 113. gr. laganna sem flytjandi gagnvart farþegum þeim, sem í flugvélinni voru. Af hálfu stefnda hafa ekki verið færðar að því sönnur, að starfsmenn hans hafi gert allar nauðsynlegar varúðarráðstafanir til að afstýra tjóni eða að það hafi ekki verið á þeirra valdi, sbr. ákvæði 116. gr. loftferðalaganna. Í málinu hefur af hálfu stefnda ekki verið byggt á ákvæði 117. gr. laganna. Samkvæmt þessu verður fébótaábyrgð á tjóni stefnanda vegna andláts Valgeirs Stefánssonar felld á stefnda.

Verður nú afstaða tekin til einstakra kröfuliða dómkrafnanna.

Um A 1. Fjárhæð kröfuliðar þessa er byggð á útreikningi Þóris Bergssonar tryggingafræðings, dags. hinn 20. desember 1968. Um grundvöll útreiknings og niðurstöðu segir svo í bréfi tryggingafræðingsins:

„Valgeir Stefánsson lézt í flugslysi 15. júlí 1968.

Valgeir er sagður fæddur 10. júní 1948 og hefur því verið 20 ára á slysadegi. Hann lét eftir sig ekkju, Sólrúnu Hafsteinsdóttur, sem sögð er fædd 17. nóvember 1947, og hefur hún því einnig

verið 20 ára á slysadegi. Eitt barn áttu þau, Gunnhildi Fjólu, fædda 5. febrúar 1968.

Áætlun vinnutekna fyrir Valgeir:

Þegar slysið varð, vann Valgeir hjá Loftleiðum h.f., en þar hóf hann störf 14. júní 1967. Þar sem Valgeir var einungis 20 ára á slysdegi, verður ekki byggt á skattframtalstekjum hans við áætlun framtíðartekna.

Ég mun nota upplýsingar Loftleiða h.f., en samkvæmt þeim voru launakjör Valgeirs þessi:

Hann fékk greitt samkvæmt 6. taxta Verzlunarmannafélags Reykjavíkur að viðbættum 15%. Í fastalaunum hans voru innifaldar að auki 22 eftirvinnustundir og 5 eftirvinnustundir á mánuði. Mánaðarlaun hans á slysdegi námu kr. 14.674.00. Hann átti ekki von á sérstökum hækkunum við starf það, er hann vann, en hefði að sjálfsögðu notið hækkana á vísitölu og vegna starfsaldurs. Loftleiðir greiddu vegna Valgeirs í laun á þessu ári alls kr. 147.987.00, og reiknuðust launin til 15. október s.l.

Á þessum grundvelli hef ég áætlað framtíðartekjur, svo sem sýnt er í næstu töflu. Á það skal bent, að Valgeir mun hafa fengizt við flugnám, og er hugsanlegt, að það hefði aukið tekjur hans, er fram liðu stundir:

	Áætlaðar vinnutekjur:
1. árið eftir slysið	kr. 138.568.00 (9 mánuðir)
2. — — —	— 186.492.00
3.—6. — — —	— 194.040.00
7.—11. — — —	— 202.044.00
Síðan árlega	— 210.024.00

Tap Sólrúnar:

Að venju er gert ráð fyrir, að Sólrún hefði notið tekna manns síns til jafns við hann. Þar sem hjónum ber jöfn skylda til að framfæra börn sín, geri ég ráð fyrir, að til framfærslu barns þeirra hefði runnið frá tekjum hvors hjónanna sem svarar hálfum barnalífeyri. Árlegur barnalífeyrir er nú kr. 16.134.00.

Tap Sólrúnar áætlast því:

1. árið eftir slysið	kr. 61.222.00
2. — — —	— 85.234.00
3.—6. — — —	— 88.958.00
7.—11. — — —	— 92.960.00
12.—15. — — —	— 96.950.00

16. árið eftir slysið . . . . . kr. 100.306.00
Síðan árlega . . . . . — 105.012.00

Verðmæti þessa taps reiknast mér nema á slysadegi: Kr. 1.233.792.00.

Við útreikning verðmætisins er notuð lífrenta á líf beggja hjónanna og gert ráð fyrir starfshæfu lífi fyrir hann.

Áætlun vinnutekna fyrir Sólrúnu:

S.l. ár vann Sólrún utan heimilis, eftir að hún giftist 2. september, en eftir að dóttir hennar fæddist, mun hún ekki hafa unnið utan heimilis. Ekki verður þó hjá því komizt að áætla henni tekjur fyrir vinnu utan heimilis. Ég geri ráð fyrir hálfum dagvinnutekjum á Iðjutaxta fyrir slíka vinnu. Áætlaðar vinnutekjur verða þá:

1. árið eftir slysið . . . . . kr. 61.835.00
Síðan árlega . . . . . — 63.120.00

Hagnaður Sólrúnar:

Þegar tekið er tillit til framfærslu barnsins og gert ráð fyrir, að maður Sólrúnar hefði notið tekna hennar til jafns við hana, fæst eftirfarandi áætlun hagnaðar:

1. árið eftir slysið . . . . kr. 22.856.00
2.—15. — — — . . . . — 23.498.00
16. — — — . . . . — 26.854.00
Síðan árlega . . . . . — 31.560.00

Verðmæti þessa hagnaðar reiknast mér nema á slysadegi: Kr. 338.558.00.

Hér hefur verið notuð lífrenta á líf beggja og reiknað með starfshæfu lífi fyrir hana.

Bætur frá Tryggingastofnun ríkisins:

Sólrún á rétt á ekkjubótum frá Tryggingastofnun ríkisins. Í 3 mánuði kr. 3.842.00 og síðan í 9 mánuði kr. 2.881.00.

Verðmæti þessara bóta á slysadegi nemur: Kr. 36.203.00.

Auk þess á hún rétt á mæðralaunum, þar til dóttir hennar verður 16 ára, kr. 3.227.00 á ári. Verðmæti mæðralaunanna á slysadegi nemur: Kr. 30.823.00.

Barnalífeyrir:

Ég hef að lokum reiknað út verðmæti barnalífeyris vegna Gunnhildar Fjólu, og reyndist það á slysadegi: Kr. 152.387.00.

Ekki hefur verið gerður frádráttur vegna opinberra gjalda.

Við útreikninginn hef ég notað 7% vexti p. a., dánarlíkur íslenzkra karla og kvenna samkvæmt reynslu áranna 1951—1960 og líkur fyrir missi starfsorku í lifanda lífi samkvæmt sænskri reynslu".

Er fjárhæð kröfuliðar þessa byggð á þeim hluta útreikningsins, sem tekur til framtíðartekna Valgeirs Stefánssonar. Af hálfu stefnda er fjárhæð þessa kröfuliðar mótmælt sem of hárri. Er bent á það, að við ákvörðun bóta sem þessara beri að taka tillit til þess, að þær séu undanþegnar álagningu tekjuskatts og tekjuútsvars, og einnig beri að hafa hliðsjón af því hagræði, sem stefnandi hafi af eingreiðslu bótanna. Með hliðsjón af útreikningi tryggingafræðingsins og með tilliti til þeirra atriða, sem rétt þykir að hafa í huga við ákvörðun bóta sem þessara, þá þykja bætur þær hæfilega ákveðnar kr. 650.000.00, og hafa þá verið dregnar frá kr. 67.026.00 sem reiknað verðmæti ekkjubóta og mæðralauna á slysadegi.

Um A 2. Af hálfu stefnda hefur fjárhæð þessa kröfuliðar verið mótmælt sem of hárri. Þegar virt er það, sem fram er komið um hagi stefnanda, þá þykja bætur samkvæmt þessum lið hæfilega ákveðnar kr. 80.000.00.

Um B 1 og 2. Fjárhæð bóta fyrir missi framfæranda er byggð á útreikningi tryggingafræðingsins á verðmæti barnalífeyris með Gunnhildi Fjólu, og er fjárhæð kröfuliðarins helmingur niðurstöðufjárhæðar þess útreiknings. Af hálfu stefnda hefur fjárhæðum þessum verið mótmælt sem of háum. Með hliðsjón af útreikningi tryggingafræðingsins og með tilliti til annarra þeirra atriða, sem rétt þykir að hafa í huga við ákvörðun bóta sem þessara, þá þykja þær hæfilega ákveðnar kr. 110.000.00.

Um C. Rétt þykir að taka afstöðu til þessa liðar við ákvörðun málskostnaðar.

Samkvæmt upphafsákvæði 118. gr. loftferðalaga er hámark ábyrgðar flytjanda vegna hvers einstaks farþega bundið við kr. 36.000.00, en samkvæmt niðurlagsákvæði greinarinnar skulu skaðabætur reiknaðar eftir gullgildi, og skal hámarksfjárhæð bóta breytast í samræmi við þá breytingu, sem orðið hefur á gullgildi íslenzkrar krónu frá gildistöku laga nr. 34/1964 til dómsuppsögudags. Samkvæmt bréfi Seðlabanka Íslands í dag jafngilda 36.000.00 krónur nú kr. 1.437.454.80, miðað við þær breytingar, sem orðið hafa á gullgildi íslenzkrar krónu frá 1. janúar 1965 til dagsins í dag. Eru því skaðabætur þær, sem

ákvarðaðar hafa verið stefnanda, innan marka ábyrgðar stefnda samkvæmt 118. gr. loftferðalaga.

Samkvæmt þessu verður niðurstaða málsins sú, að stefndi verður dæmdur til að greiða stefnandanum Sólrúnu sjálfri kr. 730.000.00 (650.000.00 + 80.000.00) og Sólrúnu fyrir hönd ófjárráða dóttur, Gunnhildar Fjólu, kr. 110.000.00, hvort tveggja með 7% ársvöxtum frá 15. júlí 1968 til greiðsludags, svo og málskostnað, samtals kr. 96.500.00. Þar af hljóti skipaður talsmaður stefnanda, Jón Skaftason hæstaréttarlögmaður, kr. 90.000.00 í málflutningslaun.

Guðmundur Jónsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt samdómendum Birni Guðmundssyni flugstjóra og Karli Eiríkssyni flugmanni.

Dómsorð:

Stefndi, Flugstöðin h/f, greiði stefnandanum, Sólrúnu Hafsteinsdóttur sjálfri, kr. 730.000.00 með 7% ársvöxtum frá 15. júlí 1968 til greiðsludags. Stefndi greiði stefnandanum, Sólrúnu Hafsteinsdóttur f. h. Gunnhildar Fjólu Valgeirsdóttur, kr. 110.000.00 með 7% ársvöxtum frá 15. júlí 1968 til greiðsludags. Stefndi greiði stefnandanum, Sólrúnu Hafsteinsdóttur sjálfri og fyrir hönd Gunnhildar Fjólu, samtals kr. 96.500.00 í málskostnað og af þeirri fjárhæð hljóti skipaður talsmaður þeirra, Jón Skaftason hæstaréttarlögmaður, kr. 90.000.00 í málssóknarlaun.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.