Fimmtudaginn 28. apríl 1994.

Nr. 523/1993. **Ákæruvaldið**
(Hallvarður Einvarðsson ríkissaksóknari)
gegn
Baldri Þorsteinssyni
(Atli Gíslason hrl.)

Flugslys. 168. gr. alm. hgl. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðrún Erlendsdóttir, Garðar Gíslason, Gunnar M. Guðmundsson og Hjörtur Torfason og Friðgeir Björnsson dómstjóri.

Ríkissaksóknari áfrýjaði máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 10. desember 1993. Krefst hann þess, að ákærði verði sakfelldur samkvæmt ákæru og dæmdur til refsingar og að hann verði sviptur rétti til starfa í loftfari samkvæmt 184. gr. laga nr. 34/1964, sbr. 68. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Ákærði krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur.

Flugbrautin á Ólafsfjarðarflugvelli er malarbraut, 856 metra löng og 30 metrar á breidd. Meðfram henni austanverðri frá suðurenda er hið svokallaða öryggissvæði, sem ákærði lenti flugvélinni á. Það er jafnbreitt flugbrautinni, malaruppfylling að nokkru gróin gulleitu óræktargrasi. Það er í sömu hæð og brautin, en aðeins 300 metrar á lengd. Ákærði lenti flugvélinni á þessu svæði, eins og hann væri að lenda á flugbrautinni, enda hélt hann sig vera að lenda þar.

Við sjónflug skal flugskyggni, þ.e. skyggni frá flugvélinni, vera a.m.k. 5 km. Ákærði var vel kunnugur aðstæðum. Að sögn beggja flugmannanna var aðflugið í samfelldri hægri beygju beint í lokastefnu að flugbrautinni. Þegar í lokastefnuna kom, segjast báðir flugmennirnir hafa séð ljóst svæði, sem þeir voru fullvissir um, að væri flugbrautin. Birtan var hratt dvínandi og umhverfi allt mjög dökkt eða nánast dimmt.

Þegar virtur er sá mikli munur, sem er á lengd flugbrautarinnar annars vegar og lengd hins ljósa, grasi gróna svæðis við hlið hennar frá suðurenda hins vegar, verður að telja í ljós leitt, að ákærði hafi ekki greint flugbrautina frá umhverfi hennar, þegar flugvélin var

komin í lokastefnu í lendingunni. Að eigin sögn sá ákærði hins vegar „ljósa svæðið“ beint fram undan og taldi það vera flugbrautina. Vegna rigningar versnaði skyggnið enn í lendingunni. Lokaorð skýrslu Flugmálastjórnar og flugslysanefndar eiga því við full rök að styðjast, en þau eru svohljóðandi: „Flugstjórinn hélt áfram aðfluginu til lendingar, þrátt fyrir að aðstæður gerðu honum ókleift að sjá flugbrautina í lendingunni. Telja verður að flugstjórinn hefði átt að hætta við aðflugið, hverfa frá og halda t.d. til Akureyrar.“

Ákærði lenti flugvél með 18 farþega utan flugbrautar. Með því að halda áfram aðflugi til lendingar, enda þótt hann greindi ekki flugbrautina fram undan, tók ákærði mikla áhættu að ástæðulausu. Með þessu sýndi hann gáleysi og viðhafði eigi næga aðgæslu við stjórn flugvélarinnar. Lagði hann flugvélina og alla, sem í henni voru, í hættu. Varðar brot hans við ákvæði þau, er í ákæru greinir, sem eru 2. mgr., sbr. 1. mgr., 168. gr. almennra hegningarlaga og 3.1.1. gr. flugreglna, sbr. auglýsingu nr. 55/1992, sbr. 1. mgr. 163. gr. laga nr. 34/1964 um loftferðir.

Refsing ákærða þykir hæfilega ákveðin varðhald í 3 mánuði. Rétt þykir að fresta fullnustu hennar og ákveða, að hún falli niður að liðnum 2 árum, haldi ákærði almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Af hálfu ákæruvalds hefur þess og verið krafist, að ákærða verði gert að sæta sviptingu réttinda til að starfa í loftfari samkvæmt 184. gr. laga um loftferðir, sbr. 68. gr. almennra hegningarlaga. Loftferðaeftirlit flugmálastjórnar dró réttindi ákærða til baka eftir óhappið, og hann var tekinn af flugskrá hjá Flugfélagi Norðurlands að kröfu Flugmálastjórnar í vikutíma. Hann stóðst hæfnisþjálfun og próf, sem Flugmálastjórn samþykkti, og hóf að svo búnu störf að nýju. Ekki liggur annað fyrir í máli þessu en ákærði hafi bæði fyrir og eftir atburð þennan gegnt starfi sínu áfallalaust. Skilyrði nefnds ákvæðis um réttindasviptingu eru því ekki fyrir hendi, og verður krafa þessi ekki tekin til greina.

Dæma ber ákærða til að greiða sakarkostnað í héraði, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda hans í héraði, 85.000 krónur, og saksóknarlaun skipaðs sækjanda í héraði, 85.000 krónur.

Ákærði greiði áfrýjunarkostnað sakarinnar, þar með talin sak-

sóknarlaun í ríkissjóð, 60.000 krónur, og laun skipaðs verjanda síns fyrir Hæstarétti, 60.000 krónur.

Dómsorð:

Ákærði, Baldur Þorsteinsson, sæti varðhaldi í þrjá mánuði. Fullnustu refsingar skal fresta og hún niður falla að liðnum tveimur árum frá uppkvaðningu dóms að telja, haldi hann almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns í héraði, Jóns Kr. Sólnes hæstaréttarlögmanns, 85.000 krónur, og saksóknarlaun skipaðs sækjanda, Jónatans Sveinssonar hæstaréttarlögmanns, 85.000 krónur.

Ákærði greiði allan áfrýjunarkostnað málsins, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, 60.000 krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns fyrir Hæstarétti, Atla Gíslasonar hæstaréttarlögmanns, 60.000 krónur.

Sératkvæði
Guðrúnar Erlendsdóttur og
Hjartar Torfasonar

Við teljum, að staðfesta beri hinn áfrýjaða dóm með vísan til forsendna hans, og eigi áfrýjunarkostnaður málsins að greiðast úr ríkissjóði.

Dómur Héraðsdóms Norðurlands eystra 3. desember 1993.

Mál þetta, sem dómtekið var 17. nóvember sl., er höfðað með ákæruskjali ríkissaksóknara, út gefnu 17. ágúst 1993, „á hendur Baldri Þorsteinssyni, Grenilundi 19, Akureyri, fæddum 19. maí 1946, fæðingarnúmer 330, fyrir brot á reglum um loftferðaöryggi síðla kvölds þriðjudaginn 18. ágúst 1992 með því að hafa við flugstjórn flugvélarinnar TF-JME frá Reykjavík til Ólafsfjarðar með aðstoðarflugmann og 18 farþega innan borðs eigi viðhaft nægа aðgæslu við stjórn flugvélarinnar við aðflug og lendingu á Ólafs-

fjarðarflugvelli með því að hefja undirbúning og aðflug að flugvellinum til lendingar um klukkan 22.30, enda þótt þá væri eigi nægilegt skyggni frá vélinni vegna myrkurs og regns, sem þá skall á, með þeim afleiðingum, að ákærði lenti flugvélinni utan flugbrautar, þar sem hún rann um 240 metra vegalengd um öryggissvæði út í mýrlendi og stakkst þar á nefið.

Telst þetta varða við 2. mgr., sbr. 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og 3.1.1. gr. flugreglna, sbr. auglýsingu nr. 55/1992, sbr. 1. mgr. 163. gr. laga um loftferðir nr. 34/1964.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar og til sviptingar réttinda til að starfa í loftfari samkvæmt 184. gr. laga um loftferðir, sbr. 68. gr. almennra hegningarlaga".

Skipaður verjandi ákærða, Jón Kr. Sólnes hæstaréttarlögmaður, hefur aðallega krafist sýknu af öllum kröfum ákæruvaldsins.

II.

Málavextir eru þessir helstir:

Þriðjudaginn 18. ágúst 1992 kl. 22.45 barst lögreglunni í Ólafsfirði tilkynning um að flugvélin TF-JME, Twin Otter, hefði lent utan flugbrautarinnar í Ólafsfirði. Flugvélin, sem er í eigu Flugfélags Norðurlands (FN), var að koma úr leiguflugi frá Reykjavík með knattspyrnumenn úr Íþróttafélaginu Leiftri.

Vakthafandi lögregluvarðstjóri, Jón A. Konráðsson, fór þegar á vettvang og annaðist fyrstu vettvangsrannsókn og ritaði skýrslu um atburðinn. Samkvæmt rannsóknargögnum lögreglu lenti flugvélin á svonefndu „öryggissvæði" við suðurenda flugbrautarinnar. Eftir u.þ.b. 200 metra lendingarrennsli til norðurs eða þar til öryggissvæðið þraut, rann vélin um 60-70 metra í mýrlendi. Við það að aka fram af öryggissvæðinu brotnaði nefhjól vélarinnar. Allir farþegarnir, 18 að tölu, komust áfallalaust út er flugvélin hafði stöðvast og slasaðist enginn. Þá fór neyðarsendir ekki í gang við óhappið.

Nefnt öryggissvæði er u.þ.b. 300 metra sinu vaxin slétt malaruppfylling, um 30 metra breið, austan við flugbrautina og í sömu hæð yfir sjávarmáli. Austast á malaruppfyllingunni og næst Ólafsfjarðarvatni, er þjóðvegurinn að Ólafsfjarðarkaupstað.

Áðurnefndur lögreglumaður staðfesti skýrslur sínar fyrir dómi og bar að hann hefði fyrst séð til flugvélarinnar í mýrinni er hann ók yfir brúna við Ólafsfjarðarós, í u.þ.b. 300 metra fjarlægð. Að áliti hans var þá mikið farið að rökkva. Kvaðst hann hafa verið kominn að flugvélinni um 5 mínútum eftir að tilkynningin barst um slysið, og bar hann, að þá hefði verið mikið

um ljós við vélina vegna umferðar. Vitnið bar, að nánast logn hefði verið á vettvangi, 2-3 hnútar, rigning og skýjað.

Í niðurlagi lögregluskýrslunnar er frá því greint að björgunarsveitin í Ólafsfirði hafi afgirt flugvallarsvæðið. Þá var Loftferðaeftirliti tilkynnt um atburðinn.

Í málinu liggur fyrir skýrsla Flugmálastjórnar og flugslysanefndar, dagsett 20. nóvember 1992. Þar kemur m.a. fram að flugslysanefnd hafi við rannsókn sína á slysinu farið á vettvang daginn eftir atburðinn, en jafnframt yfirheyrt aðila sjálfstætt svo og vitni.

Í skýrslu nefndarinnar segir m.a.:

„Á Ólafsfirði er ein 856 × 30 m malarbraut. Hún er á láglendi fyrir botni fjarðarins og stefna hennar er NA/SV (050°/230°) eða eins og fjörðurinn liggur. Á hverju horni flugbrautarinnar eru tveir rauðir lóðabelgir og slíkir belgir eru með 60 metra millibili á köntum flugbrautarinnar. Við suðvesturenda flugbrautarinnar er 50 metra langt öryggissvæði og um 30 metra breitt öryggissvæði er u.þ.b. fyrstu 300 metrana frá suðvesturendanum meðfram flugbrautinni austanverðri milli hennar og Ólafsfjarðarvatns. Þegar því sleppir tekur við mýrarslakki, sem teygir sig á nokkrum kafla næstum því að flugbrautinni. Handan mýrarslakkans tekur við flughlaðið þar sem flugstöðin er. Öryggissvæði þetta er gróið og talsvert ljósara að sjá, en flugbrautin."

„Flugvélin snerti á öryggissvæðinu, nánast jafnt á öllum hjólum og samsíða flugbrautinni og 64 metra frá syðri enda hennar. Vinstra aðalhjólið snerti 16 metra utan hægri brautarkantsins. Flugvélin rann síðan samhliða flugbrautinni, þar til öryggissvæðinu sleppti, og út í mýrarslakkann."

Í skýrslunni er vikið að því að flugvélin TF-JME, sem er af gerðinni D.H.C.-6-200 Twin Otter, hafi verið fullsetin farþegum, en þungi og jafnvægi verið innan leyfðra marka.

Í skýrslu nefndarinnar er greint frá veðurskilyrðum þannig að vindur hafi yfirleitt verið hægur á landinu, víðast suðlægur eða austlægur. Þá hafi úrkomuvottur eða úrkoma í nánd verið víða og helst þurrt um vestan- og norðvestanvert landið. Þá var greint frá veðri kl. 21.00 á nokkrum veðurathugunarstöðvum svofellt:

Sauðanesviti: vindátt austlæg og veðurhæð 3, skýjað, skyggni 50 km, hiti 10,6°. Grímsey: vindátt austlæg, veðurhæð 5, skýjað, skyggni 20-50 km, hiti 8,4°. Akureyri: vindátt vestsuðvestan, veðurhæð 2, skúrir á síðustu klukkustund, skyggni 45 km, hiti 11,4°.

Undir rekstri málsins var af hálfu skipaðs verjanda lagt fram vottorð Veðurstofu Íslands um veður í Ólafsfirði að kveldi 18. ágúst 1992. Í vott-

orðinu segir m.a.: Smáskúrir eru á svæðinu kl. 21, en þær virðast breytast í samfellda rigningu á miðnætti. Af veðurathugunum má ráða að einhver minni háttar rof eru í skýin, þ.e.a.s. að ekki er alskýjað á neinni af stöðvunum þremur kl. 21, en hins vegar á þeim öllum kl. 24. Skyggni er gott, en hins vegar er vafasamt að sést hafi til sólar, því að skv. almanaki Háskólans er sól sest á þessum slóðum fyrir kl. 22. Samkvæmt almanakinu hefst myrkur (sól 6° eða meira undir sjóndeildarhring) um kl. 22.40 og líklegt að björt rönd hafi getað verið við hafsbrún, hafi þar á annað borð verið rof í skýjabreiðuna. Skyggnisskilyrði hafa ekki verið slæm, en birtuskilyrði til aksturs eða lendinga hafa getað verið afleit í sólarlagsátt, hafi verið rof í skýjabreiðuna.

Samkvæmt skýrslu Flugslysanefndar hélt Flugfélag Norðurlands ekki uppi reglulegu flugi til Ólafsfjarðar á þeim tíma er slysið gerðist. Þá var ekki vikið sérstaklega að flugvellinum í flugrekstrarbók flugfélagsins, en í þess stað ritað svofellt í almennum orðum um sjónflug inn á flugvelli:

„Þegar flogið er sjónflug, skal skyggni og skýjahæð á ákvörðunarstað vera í samræmi við sjónflugsveðurskilyrði. Þó má fá heimild til sérlegs sjónflugs við flugvelli sem hafa vallarsvið."

Í skýrslunni er enn fremur greint frá sjónflugsreglum svo sem þær birtast í Flugmálahandbók RAC 0-4 svo og vikið að skilgreiningu dags og nætur miðað við flug TF-JME í greint sinn. Um þetta segir í skýrslu nefndarinnar:

„Sjónflug skal ekki flogið:

b) á því tímabili, þegar sól er 6° eða meira fyrir neðan sjóndeildarhring, nema til komi sérstök heimild flugumferðarþjónustu, fyrir:

1. Flug innan flugstjórnarsviðs og/eða í nánd upplýstra flugvalla.

2. Yfirlandsflug, þó því aðeins ef lægstu skýjabotnar eru a.m.k. 2000 fet yfir hæstu hindrunum á flugleið þeirri, sem fljúga skal, að mati Veðurstofu Íslands. Í flugreglum „IV Kafli sjónflugsreglur" segir m.a., að í öllu sjónflugi í eða undir 3000 feta hæð yfir sjávarmáli, eða 1000 fetum yfir landi, hvort sem hærra er, skuli flugvélin vera laus við ský og flugmenn sjá til jarðar. Flugskyggni, þ.e. skyggni frá flugvélinni, skal vera a.m.k. 5 km."

„Nótt telst vera þegar miðja sólar er neðar en 6° undir sjóndeildarhring. Sjónflug að nóttu er háð sérstökum og nánar tilteknum takmörkunum. Flugvélin TF-JME lenti á Ólafsfjarðarflugvelli kl. 22.37. Samkvæmt útreikningum dr. Þorsteins Sæmundssonar prófessors hjá HÍ fór miðja sólar 6° undir sjóndeildarhring á Ólafsfirði kl. 22.42 hinn 18. ágúst 1992."

Þá er í skýrslu flugslysanefndar rakinn flugferill TF-JME frá Akureyri þann 18. ágúst 1992 til Ólafsfjarðar og upphaf leiguflugsins til Reykjavíkur kl. 15.30, brottför vélarinnar frá Reykjavík kl. 21.16 og loks lending á Ólafsfjarðarflugvelli kl. 22.37.

Er í skýrslunni sérstaklega vísað til frásagnar flugstjórans, ákærða í máli þessu, er var við stjórnvölinn, svo og aðstoðarflugmannsins, Karls Jónssonar, fyrrum flugradíómanns á Ólafsfjarðarvelli, og eiginmanns hennar. Lokaorð skýrslunnar eru svofelld:

„Báðir flugmennirnir þurfa að nota og notuðu þarna tilskilin gleraugu, sem þeim ber að nota samkvæmt heilbrigðisvottorði sínu. Aðflugið að flugbrautinni og þá sérstaklega lokahluti þess fór fram við mjög erfið birtuskilyrði. Flugmennirnir segja, að björt rönd hafi verið við hafsbrún og að þeir hafi þar séð sólina, sem var að síga í sæinn. Þegar flugvélin kom niður undir jörð, var sólin sest og flugskyggnið versnaði mjög, m.a. vegna vaxandi rigningar í lofti og vegna úrkomu og vatns á rúðum flugvélarinnar. Þar sem birtan minnkaði mjög hratt, er hugsanlegt að augu flugmannanna hafi ekki enn verið búin að venjast eða aðlagast lélegri birtu umhverfisins.

Þó svo að gert sé ráð fyrir því, að skilyrðin hafi verið þannig, að flugskyggni hafi verið a.m.k. 5 km í aðfluginu, svo sem krafist er til sjónflugs í loftrými sem þessu, verður að telja víst að í lok aðflugsins hafi flugskyggnið farið niður fyrir þau mörk. Flugstjórinn hélt áfram aðfluginu til lendingar, þrátt fyrir að aðstæður gerðu honum ókleift að sjá flugbrautina í lendingunni. Telja verður að flugstjórinn hefði átt að hætta við aðflugið, hverfa frá og halda t.d. til Akureyrar."

Við aðalmeðferð málsins staðfesti annar höfunda skýrslunnar, Karl Eiríksson, formaður flugslysanefndar, gerð og efni hennar. Skúli Jón Sigurðarson, framkvæmdastjóri flugslysarannsóknarsviðs flugslysanefndar, var forfallaður vegna veikinda, en yfirmaður hans, Grétar Hreinn Óskarsson, framkvæmdastjóri Loftferðaeftirlitsins, staðfesti að hann hefði sent skýrsluna réttbærum yfirvöldum athugasemdalaust með tíðkanlegum hætti.

Ákærði, Baldur Þorsteinsson flugstjóri, var fyrst yfirheyrður um málsatvik af rannsóknarlögreglunni á Akureyri þann 16. febrúar 1993. Ákærði hafði þá réttarstöðu sakaðs manns, og var gætt viðeigandi réttarfarsákvæða. Áður hafði ákærði látið frá sér fara athugasemdir við skýrslu flugslysanefndar, sbr. dskj. nr. 23 og 24, og staðfesti hann þær fyrir dómi. Í nefndri yfirheyrslu svo og fyrir dómi greindi ákærði frá leiguflugi flugvélarinnar TF-JME og staðfesti m.a. þær tímasetningar sem vikið var að í skýrslu flugslysanefndar. Þannig kvaðst hann við flugtak í Reykjavík kl. 21.16 hafa áætlað flugtíma til Ólafsfjarðar 70 mínútur og bar að í þeirri áætlun hefði ekki verið tekinn með tími til yfirflugs og lendingar. Ákærði kvað flugheimild hafa fengist samkvæmt innlagðri flugáætlun að radíóvitanum við Botn syðst í Eyjafirði. Er flugvél hans var komin í fulla flughæð eftir flugtakið kvað ákærði nokkurn mótvind hafa verið á norðaustan, sem hann hafði

ekki reiknað með. Vegna þessa svo og góðrar skýjahæðar í Eyjafirði kvaðst ákærði hafa fengið heimild til að stytta flugleiðina og fljúga að radíóvitanum við Hjalteyri norðan Akureyrar. Þá kvaðst ákærði í 5800 fetum 4 sjómílur suðvestur af Hjalteyri hafa lokið blindflugi og í framhaldi af því lækkað flugið norður Eyjafjörð.

Ákærði bar, að skyggni hefði verið gott og veður úrkomulaust. Hann kvaðst því hafa flogið inn í Ólafsfjörðinn í því skyni að kanna aðstæður við flugvöllinn, þ.á m. vindstyrk, og vísaði til þess, að völlurinn væri ljós- og gæslulaus. Þar hafi og mátt búast við alls konar umferð, þ.e. gangandi, ríðandi og akandi. Hann kvaðst hafa flogið yfir endilangan flugvöllinn í um 500 feta hæð og greinilega séð flugbrautina, þ.á m. belgjaröðina í jöðrum og hornum hennar. Hann kvað flugbrautina hafa skorið sig frá öðru í umhverfinu þar sem hún hafi verið ljós tilsýndar miðað við mosa og grasi vaxið umhverfið.

Ákærði greindi frá því, að yfirflug hans hefði tekið um 8-10 mínútur. Hann kvað flugvélina ekki hafa lent í rigningu, en kvaðst þó hafa séð rigningarskúr innar í firðinum. Þá kvað hann skýjahæð við flugvöllinn hafa verið nálægt 4000 fetum og skýjabotnar ekki gert annað en að rétt snerta fjallatinda. Þá hafi skyggni leyft sjónflug til lendingar á flugbrautinni. Vegna þessara aðstæðna kvaðst ákærði ekki hafa óskað eftir aðstoð við að lýsa upp flugbrautina, en flogið í þess stað aftur út fjörðinn, tilkynnt flugumferðarstjórn á Akureyri að allt væri með felldu og að hann ætlaði að lenda á Ólafsfjarðarflugvelli.

Ákærði vísaði til þess að hann væri þaulkunnugur aðstæðum í Ólafsfirði og kvaðst því samkvæmt venju hafa flogið í um 500 feta hæð með austurhlíðinni og beygt vestur yfir Ólafsfjarðarvatn við minkabúið á Burstarbrekkueyri. Ákærði tók fram, að hann hefði ekki haft útsýn til flugvallarins við upphaf beygjunnar vegna stöðu sinnar í flugstjórnarklefanum og því notað tilgreinda viðmiðun á jörðu niðri. Ákærði greindi frá því, að beygjan vestur yfir fjörðinn og að flugbrautinni væri samfelld í 180° og þannig væri komið beint inn á lokastefnu til norðurs í u.þ.b. 500-700 m fjarlægð frá syðri flugbrautarendanum. Ákærði bar að við þessar aðstæður væri innan við hálfrar mínútu flug til lendingar. Ákærði greindi frá því að fyrir lokaaðflug hans til lendingar hefði hann haft fjarskiptasamband við flugturninn á Ólafsfirði og fengið upp gefna vindstefnu og vindstyrk. Þá greindi ákærði og frá því að í flugi hans með austurhlíðinni hefðu byrjað að falla rigningardropar, er hafi breyst í hreina rigningu er flugvélin var komin í lokastefnu á flugbrautina. Hann kvaðst því auk lendingarljósa hafa notað rúðuþurrkur. Samhliða þessu kvað hann dagsbirtuna hafa farið ört dvínandi.

Ákærði kvaðst ekki hafa þurft að leiðrétta stefnu flugvélarinnar er hún kom úr beygjunni og í lokastefnu á fyrirhugað lendingarsvæði. Ákærði kvaðst þannig ávallt hafa miðað við að lenda flugvélinni á ljósa svæðið, sem var fram undan vélinni, líkt og flugbrautin hefði birst honum í yfirfluginu nokkrum mínútum áður. Hann kvaðst því ekki hafa litið til lóðabelgja við flugbrautina í lendingunni. Að áliti ákærða var ekkert athugavert við lendingu flugvélarinnar og m.a. hefði flughraði yfir brautarenda verið um 90 hnútar. Ákærði kvaðst þó hafa velt vöngum yfir því í brautarbruninu að völlurinn hefði virst heldur ósléttari en hann hafði búist við. Þrátt fyrir það kvaðst ákærði ekki hafa áttað sig á villunni fyrr en augnabliki áður en flugvélin rann út í mýrarvilpuna og að mati hans var þá varhugavert að grípa til sérstakra ráðstafana.

Ákærði staðfesti að allir farþegarnir hefðu af sjálfsdáðum farið út úr flugvélinni er hún stöðvaðist. Þá kvaðst hann þegar hafa tilkynnt flugstjórn á Akureyri um slysið, en lögregla hafi komið fljótt á vettvang.

Í máli þessu er upplýst að ákærði er handhafi skírteinis í atvinnuflugi, I. flokki, útg. 1. mars 1978. Heildarflugtími hans á flugvél, þegar slysið varð, var 13300 klst, þar af voru rúmlega 3000 klst á DHC-6. Flugtími hans síðustu 3 mánuði fyrir slysið var 170 klst, þar af voru 103 klst á þessa tegund flugvéla.

Ákærði stóðst síðast hæfnispróf hinn 17. mars 1992, en síðasta síþjálfun á DHC-6 á vegum Flugfélags Norðurlands var bóklegt námskeið 21. janúar 1992 og flug með eftirlitsflugstjóra hinn 15. janúar 1992 og 25. apríl 1992.

Hann stóðst síðast 1. flokks heilbrigðisskoðun hinn 22. júlí 1992 hjá trúnaðarlækni Flugmálastjórnar í Reykjavík, sem er augnlæknir.

Loftferðaeftirlit Flugmálastjórnar dró flugréttindi ákærða til baka eftir slysið og jafnframt var hann tekinn af flugskrá hjá Flugfélagi Norðurlands. Eftir að ákærði stóðst hæfnispróf/þjálfun Flugmálastjórnar hóf hann störf að nýju.

Framburður vitna.

Karl Jónsson aðstoðarflugmaður, fæddur 1970, bar á sama veg og ákærði um flug TF-JME frá Reykjavík til Ólafsfjarðar, þ.á m. um tímasetningar og flugleið. Í könnunarflugi yfir flugvöllinn í Ólafsfirði kvaðst vitnið hafa séð útlínur flugvallarins, er hefðu verið ljósari tilsýndar en umhverfið í kring. Enn fremur kvaðst vitnið hafa séð grilla í lóðabelgina við völlinn. Vitnið kvað aðstæður til sjónflugs hafa verið fyrir hendi og því hafi verið tekin ákvörðun um að lenda á flugvellinum. Að mati vitnisins var aðflugið að flugvellinum með venjubundnum hætti, og þ.á m. taldi vitnið sig allan þann

tíma hafa fylgst með ljósa svæðinu, sem lent var á og síðar kom í ljós að var öryggissvæðið austan flugvallarins. Vitnið tók fam, að í aðfluginu hefði byrjað að rigna og að rigningin hefði verið samfelld, er flugvélin kom á lokastefnu til lendingar. Vegna rigningarinnar kvað vitnið útlínur flugvallarins ekki hafa verið eins skýrar og áður og skyggni enn fremur eitthvað breyst. Þrátt fyrir þessar aðstæður fullyrti vitnið að skilyrði til sjónflugs hefðu aldrei farið niður fyrir sett mörk, og vísaði vitnið til þess, að hann hefði ætíð haft lendingarsvæðið í sjónmáli. Vitnið vísaði og til þess að skyggni eða útsýni út um glugga flugvélarinnar hefði minnkað, er flugvélin var komin niður undir jörð, þar sem þá hefði perlað af rigningardropunum og ljós endurkastast á glugga flugvélarinnar.

Vitnið kvaðst oft áður hafa lent á Ólafsfjarðarflugvelli og fullyrti að allt aðflugið, bein lokastefna og loks mjúk lending hefði komið honum kunnuglega fyrir sjónir. Í stuttu brautarbruni eftir lendinguna kvaðst vitnið þó fljótlega hafa áttað sig á því, að flugvélin var ekki á flugvellinum, m.a. vegna svolítið meiri titrings en hann átti að venjast.

Samkvæmt skýrslu flugslysanefndar er vitnið Karl Jónsson handhafi skírteinis atvinnuflugmanns í III. flokki, útg. 14. maí 1992. Þá er hann einnig handhafi gildra blindflugsréttinda. Hann hlaut réttindi aðstoðarflugmanns á DHC-6 eftir hæfnispróf hjá Flugfélagi Norðurlands hinn 10. júní 1992. Flugtími hans, þegar slysið varð, var alls 366:12 flugstundir, þar af voru samtals 160:06 klst á DHC-6.

Vitnið Þórgunnur Rögnvaldsdóttir, fædd 1936, fyrrverandi flugvallarvörður, kvaðst vegna fyrirspurna aðstandenda farþega í flugvélinni TF-JME hafa farið frá heimili sínu ásamt eiginmanni, Ármanni Þórðarsyni, í flugturninn við Ólafsfjarðarflugvöll um kl. 22.30 hinn 18. ágúst 1992. Vitnið kvaðst þá hafa heyrt í flugvélinni og ekki gætt sérstaklega að staðsetningu hennar, en í þess stað haft fjarskiptasamband við flugstjórann, ákærða í máli þessu. Vitnið kvað ákærða hafa greint frá því, að hann hefði lokið yfirflugi yfir flugbrautina og jafnframt að hann hefði séð flugbrautina ágætlega. Vitnið tók fram að hún hefði ekki haft aðstöðu til að fylgjast með flugi flugvélarinnar úr flugvallarturninum. Vitnið kvaðst hafa tilkynnt ákærða um vindtölur, 2-3 hnútar, 60°. Vitnið bar, að veður hefði verið úrkomulaust, rökkvað, en þó björt rönd út til hafsins. Vitnið skýrði frá því, að byrjað hefði að rigna eftir að hún kom inn í flugturninn. Vitnið kvaðst hafa kallað til ákærða viðvörunarorð, er hún heyrði eiginmann sinn greina frá því, að flugvélin væri ekki í stefnu á flugbrautina, en taldi að orð hennar hefðu komist til skila of seint. Kvaðst vitnið álíta að flugvélin hefði farið norður af öryggissvæðinu, er klukkan í flugturninum var 22.37. Vitnið staðfesti, að gulleit sina hefði verið á öryggissvæðinu í greint sinn.

Vitnið Ármann Þórðarson, fæddur 1929, kvaðst hafa verið fyrir utan flugvallarturninn í Ólafsfirði og fylgst með aðflugi og lendingu TF-JME, allt frá því að hún flaug inn fjörðinn yfir kaupstaðnum og beygði til vesturs við Burstarbrekku, en að mati hans var flugleiðin nákvæmlega hin sama og vant var. Vitnið kvaðst einungis nokkrum sekúndum fyrir lendingu flugvélarinnar hafa séð að lokastefna hennar var aðeins til hliðar við flugbrautina. Vitnið kvað flugvélina að öðru leyti hafa lent eðlilega og þ.á m. haldið hárréttri stefnu. Loks kvaðst vitnið hafa fylgst með því er flugvélin fór fram af ófullgerðu öryggissvæði og út í mýrlendi. Vitnið tók fram að hann hefði séð búk flugvélarinnar í aðfluginu, en lendingarljós hennar á lokastefnunni. Að mati vitnisins var farið að bregða birtu, dimma, er atburður þessi gerðist. Þá kvað vitnið dimmt rigningarský hafa verið innarlega í firðinum, en þoka eða ský þó ekki skyggt á fjöllin. Vitnið bar, að rigning hefði verið byrjuð við völlinn áður en flugvélin lenti á öryggissvæðinu. Vitnið bar, að áhrif rigningarinnar hefðu verið þau, að þurr malarflugvöllurinn hefði dökknað snögglega, en uppþornaður grashýjungurinn á öryggissvæðinu haldið ljósum lit eftir sem áður. Vitnið skýrði loks frá því, að flugvöllurinn í Ólafsfirði hefði ekki verið girtur af og kvað búfénað á stundum hafa verið að þvælast á vellinum.

Eins og áður var rakið voru 18 farþegar í flugvélinni TF-JME í greint sinn og sakaði engan þeirra. Við aðalmeðferð málsins voru fjórir farþeganna kvaddir til vitnisburðar.

Vitnið Gunnlaugur Sigursveinsson, fæddur 1968, kvaðst lítið hafa séð út um hliðarrúður í farþegarými flugvélarinnar í yfirfluginu yfir Ólafsfirði. Hann kvaðst ekki sérstaklega hafa gætt að flugbrautinni eða öðrum kennileitum á jörðu niðri fyrir lendinguna. Að mati hans lenti flugvélin mjúklega og eðlilega, og þrátt fyrir að brautin hefði virkað óslétt, kvaðst hann ekki hafa áttað sig á villunni fyrr en skömmu áður en flugvélin fór fram af öryggissvæðinu. Að mati hans var myrkur á vettvangi er hann kom út úr flugvélinni eftir slysið.

Vitnið Halldór Guðmundsson, fæddur 1961, bar, að ljóstýra hefði verið í farþegarými flugvélarinnar. Hann kvaðst ekki hafa séð út um glugga flugvélarinnar fyrr en eftir lendinguna og taldi í fyrstu að vélin hefði lent á flugvellinum, m.a. vegna lóðabelgja, er hann sá skjótast fram hjá hliðarrúðunni.

Vitnið Þorvaldur Jónsson, fæddur 1964, kvaðst hafa veitt því athygli að töluvert bjart var á að líta í átt að Grímsey er þeir flugu venjubundna flugleið inn Ólafsfjörðinn. Að mati hans var lending vélarinnar á flugvellinum í Ólafsfirði góð, brautarbrun vélarinnar eðlilegt, en brautin þó virkað nokkuð óslétt. Hann kvaðst því ekki hafa haft áhyggjur fyrr en flugvélin fór út af öryggissvæðinu.

Vitnið Friðrik Einarsson, fæddur 1968, kvaðst fyrir lendingu TF-JME hafa greint út um hliðarrúður mismun á milli gróðurs og annars jarðvegs, þrátt fyrir það að ljóstýra hefði verið í farþegarýminu. Hann kvaðst hafa áttað sig á því þegar eftir lendinguna vegna hristings, að flugvélin hafði lent utan flugbrautarinnar.

Við aðalmeðferð málsins komu og fyrir dóm vitnin Hallgrímur Jónsson, flugmaður, formaður öryggisnefndar Félags íslenskra atvinnuflugmanna, og dr. Eiríkur Örn Árnason sálfræðingur.

Undir rekstri málsins könnuðu dómendur aðstæður við Ólafsfjarðarflugvöll.

Niðurstaða.

Í máli þessu hefur ákærði, Baldur Þorsteinsson flugstjóri, staðfastlega haldið því fram að í lokastefnu til lendingar hafi sjónflugsskilyrði, þ.á m. skyggni, verið fullnægjandi samkvæmt gildandi sjónflugsreglum þrátt fyrir vaxandi rigningu og ört dvínandi dagsbirtu. Erfið birtuskilyrði og skyndileg litabrigði við lendingarsvæðið hafi á hinn bóginn villt honum sýn með þeim afleiðingum sem lýst er í ákæruskjali. Framangreind staðhæfing ákærða þykir hafa nokkra stoð í framburði vitna, sérstaklega vitnisins Ármanns Þórðarsonar.

Það er upplýst að ákærði lenti flugvélinni TF-JME austan flugbrautarinnar í Ólafsfirði kl. 22.37 á malaruppfyllingu, sem nefnd var öryggissvæði, en var ófullgert. Var ákærði þannig innan þeirra tímamarka er takmörkuðu notkun flugvallarins samkvæmt þágildandi reglum Flugmálastjórnar. Enn fremur er upplýst að áður en ákærði hóf aðflug til lendingar fylgdi hann leiðbeiningum Flugmálastjórnar frá 16. desember 1991 um að fljúga könnunarflug yfir lendingarsvæðið.

Þegar framangreind atriði eru virt í heild og litið til þess að á lokastefnu virðist hnighraði, aðflugshraði og lendingarmark flugvélarinnar TF-JME eftir atvikum hafa verið með eðlilegum hætti og einnig beint brautarbrun vélarinnar eftir lendinguna, þá er það mat dómsins að ákærði hafi við stjórntök flugvélarinnar eigi sýnt slíkt aðgæsluleysi að háttsemi hans varði við þau lagaákvæði, sem tilgreind eru í ákæruskjali ríkissaksóknara. Ber því að sýkna ákærða af refsikröfu ákæruvaldsins og leggja allan sakarkostnað á ríkissjóð, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda, Jóns Kr. Sólnes hæstaréttarlögmanns, kr. 85.000,00 og saksóknarlaun skipaðs sækjanda, Jónatans Sveinssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 85.000,00.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Baldur Þorsteinsson, skal vera sýkn af kröfum ákæruvalds í máli þessu.

Allur sakarkostnaður, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda, Jóns Kr. Sólnes hæstaréttarlögmanns, kr. 85.000,00, og saksóknarlaun skipaðs sækjanda, Jónatans Sveinssonar hæstaréttarlögmanns, kr 85.000,00, greiðist úr ríkissjóði.