Mánudaginn 18. júní 1990.

Nr. 219/1989. **Ákæruvaldið**
(Björn Helgason saksóknari)
gegn
Bárði Arnari Sveinbjörnssyni
(Páll Arnór Pálsson hrl.) **og**
Ingvari Finni Valdimarssyni
(Sigurður H. Guðjónsson hrl.).

Flugumferð. 2. mgr. 168. gr. l. nr. 19/1940. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðmundur Jónsson, Benedikt Blöndal, Bjarni K. Bjarnason, Haraldur Henrysson og Hjörtur Torfason.

Ríkissaksóknari skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 26. maí 1989 að ósk ákærðu, en einnig af ákæruvaldsins hálfu „til sakfellingar samkvæmt ákæru, þyngingar á refsingu og sviptingar flugumferðarstjóraréttinda".

Dómkröfur ákæruvalds eru þær, að „hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur að því er varðar sakfellingu og greiðslu sakarkostnaðar, en að ákærðu verði ákvörðuð refsing og þeir dæmdir til greiðslu áfrýjunarkostnaðar málsins, þ.m.t. saksóknarlaun til ríkissjóð". Fallið er frá kröfu um, að ákærðu verði sviptir flugumferðarstjóraréttindum.

Við málflutning fyrir Hæstarétti hefur af hálfu ákæruvalds verið fallið frá ákæru fyrir brot gegn 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, en krafist er staðfestingar á niðurstöðu héraðsdóms um brot gegn 2. mgr., sbr. 1. mgr. sömu greinar. Krafist er sakfellingar fyrir brot gegn 141. gr. almennra hegningarlaga. Hins vegar er fallið frá ákæru fyrir brot gegn 1. mgr. 163. gr. laga um loftferðir nr. 34/1964 og reglum þeim, sem tilgreindar eru í ákæruskjali.

Af hálfu beggja ákærðu eru þær kröfur gerðar aðallega, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum ákæruvaldsins, til vara, að þeim verði engin refsing dæmd, og til þrautavara, að þeir hljóti vægustu refsingu, er lög leyfa.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms þykir mega staðfesta hann, þó þannig að skilorðstími ákveðst tvö ár frá uppsögu dóms þessa.

Dæma ber ákærðu til greiðslu alls áfrýjunarkostnaðar málsins svo sem í dómsorði greinir.

Dómsorð:

Ákvörðun refsingar ákærðu, Bárðar Arnars Sveinbjörnssonar og Ingvars Finns Valdimarssonar, skal fresta, og fellur refsing niður að liðnum tveimur árum frá uppsögu dóms þessa að telja, enda haldi ákærðu almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákvæði hins áfrýjaða dóms um sakarkostnað er staðfest.

Ákærðu, Bárður Arnar Sveinbjörnsson og Ingvar Finnur Valdimarsson, greiði, hvor um sig, skipuðum verjendum sínum fyrir Hæstarétti, hæstaréttarlögmönnunum Páli Arnóri Pálssyni og Sigurði Helga Guðjónssyni, málsvarnarlaun fyrir Hæstarétti, 60.000 krónur til hvors. Annan áfrýjunarkostnað greiði ákærðu óskipt, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, 60.000 krónur.

Sératkvæði
Hjartar Torfasonar hæstaréttardómara.

Ljóst er af málsatvikum, sem eru ítarlega rakin í héraðsdómi, að mistök urðu við stjórn flugumferðar í flugstjórnarmiðstöðinni í Reykjavík síðdegis 2. júní 1986, þegar tveimur áætlunarflugvélum, sem komu inn yfir landið úr gagnstæðum áttum, var heimilað að fljúga í sama fluglagi. Samkvæmt skýrslum frá flugstjórum beggja flugvélanna lá við, að árekstur yrði, þegar leiðir þeirra skárust yfir Austurlandi. Eins og á stóð, viku þeir flugvélunum ekki á braut sinni, og ekki er ljóst, hvort svo hefði farið, ef þeir hefðu séð hvor til annars, fyrr en raun varð á. Þrátt fyrir þetta og annan vafa um nálægð flugvélanna verður að fallast á, að árekstrarhætta hafi verið fyrir hendi og atvikið falið í sér brot á reglum um aðskilnað loftfara í flugi.

Vegna þessara mistaka hefur refsimál verið höfðað gegn þeim tveimur flugumferðarstjórum, sem þá voru á vakt í flugturninum í Reykjavík og stjórnuðu flugumferð í viðkomandi fluglagi, hvor á sínu svæði, þ.e. ákærði Ingvar Finnur Valdimarsson í úthafsdeild og ákærði Bárður Arnar Sveinbjörnsson í innanlandsdeild. Í héraðsdómi er ítarlega rakið eftir fáanlegum upplýsingum, hvernig staðið var að afgreiðslu loftfaranna tveggja af hálfu ákærðu og nemanda í flugumferðarstjórn, sem var í umsjón ákærða Ingvars Finns.

Í ákæru málsins eru flugumferðarstjórarnir saksóttir fyrir brot gegn 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, er fjallar um röskun öryggis í rekstri loftfara og annarra farartækja eða umferðaröryggis á alfaraleiðum, sem slys verður þó ekki af, og gegn 141. gr. sömu laga, er fjallar um vanrækslu eða hirðuleysi í opinberu starfi, sem þurfa að vera stórfelld eða ítrekuð til að teljast refsiverð. Jafnframt voru þeir ákærðir fyrir brot gegn 1. mgr. 163. gr. loftferðalaga nr. 34/1964, er leggur refsingu við brotum á reglum, sem flugmálaráðherra hefur sett til að afstýra árekstri milli loftfara eða öðrum flugslysum eða annars til að tryggja fólk gegn hættum og trafala af loftferðum. Í því sambandi voru ákærðu taldir brotlegir við ýmsar innlendar og alþjóðlegar reglur um flugumferð og umferðarstjórn, sem tilfærðar voru með vísan til auglýsingar nr. 45/1947 um staðfestingu flugsamninga og reglugerðar nr. 415/1947 um setningu flugreglna.

Í héraðsdómi voru ákærðu sýknaðir af þeim þætti ákærunnar, er laut að 163. gr. loftferðalaga og hinum tilfærðu flugumferðarreglum, meðal annars vegna efasemda um gildi reglnanna sem refsiheimilda og vegna óljósrar eða rangrar tilgreiningar þeirra. Ástæður héraðsdóms fyrir þessari málsafgreiðslu eru ekki sannfærandi að öllu leyti, og liggur nærri að líta á hana sem eina afleiðingu þess, að málið var ekki sótt af hálfu ákæruvaldsins með munnlegum flutningi í héraði. Enda þótt ákæran væri vandlega undirbúin, var ærin ástæða til þeirrar sóknar, þegar litið er til ákvæða b-liðar 2. tl. 130. gr. laga nr. 74/1974 um meðferð opinberra mála, þar sem málið snýst um ætlað brot í opinberu starfi og varðar mikilvæga hagsmuni almennings, auk þess að vera sérstætt á marga lund. Er það alvarlegur galli á meðferð málsins, að hún skyldi undir höfuð

leggjast, en varðar þó ekki frávísun þess, eins og hér stendur á gagnvart ákærðu.

Í stað þess að fylgja eftir þessum þætti ákærunnar hefur ákæruvaldið tekið þann kost fyrir Hæstarétti að falla frá saksókn fyrir brot gegn umræddum reglum um flugumferð. Samkvæmt því byggir ákæruvaldið saksóknina ekki lengur á neinum ákvæðum loftferðalaga eða þeirra efnisreglna, sem giltu um störf ákærðu, og var málið ekki reifað með hliðsjón af þeim við flutning fyrir Hæstarétti.

Í málinu stendur þá eftir ákæra um brot gegn 168. gr. og 141. gr. almennra hegningarlaga. Í héraðsdómi var hið meinta brot gegn fyrrnefndu greininni heimfært til 2. mgr. hennar, þ.e. sem gáleysisbrot. Var sú heimfærsla í samræmi við verknaðarlýsingu ákærunnar og ekki athugaverð frá réttarfarssjónarmiði. Hins vegar var sýknað af broti gegn síðarnefndu greininni.

Eins og málið liggur fyrir, er ég samþykkur niðurstöðu héraðsdóms og meirihluta dómenda í Hæstarétti, að ekki sé grundvöllur til að sakfella ákærðu fyrir brot gegn 141. gr. almennra hegingarlaga. Má þar meðal annars líta til þess, að starfsreglum og skipulagi sjálfrar flugumferðarstjórnarinnar var ábótavant að sumu leyti og starfshættir og vinnubrögð við flugumferðarstjórnina ekki eins stöðluð og öguð og æskilegt var. Er hið síðastnefnda talið ein meginorsök hins umdeilda flugumferðaratviks í ítarlegri skýrslu flugslysanefndar. Meðal þessara skipulagsatriða ber að nefna það, að umferðarstjórn á hættusvæðinu í máli þessu var að hluta byggð á samvinnu milli tveggja deilda flugumferðarstjórnarinnar. Sú tilhögun mun vera óvenjuleg, og hefur henni verið breytt, eftir að atvikið gerðist. Í henni felst hætta á misskilningi, sem einmitt kom fram í þetta sinn.

Á hinn bóginn er ég því ósamþykkur, að ástæða sé til að sakfella ákærðu fyrir brot gegn 168. gr. almennra hegningarlaga einni sér. Til að ákæra fyrir gáleysisbrot gegn því ákvæði fái staðist gagnvart aðilum, sem sjálfir eru þátttakendur í umferðinni eða í umferðarstjórn, þarf verknaður sá, sem kærður er, að vera alvarlegs eðlis og fela í sér veruleg og eindregin afbrigði frá þeim starfsháttum og starfsreglum, sem þeim ber að fylgja. Þegar litið er til starfsaðstöðu hinna ákærðu og til þess, hvernig saksókn í málinu er háttað, ásamt

niðurstöðu um aðra þætti ákærunnar, er það skoðun mín, að ákæruvaldinu hafi ekki tekist sönnun um refsivert brot ákærðu á þessari lagagrein. Samkvæmt því tel ég, að sýkna beri ákærðu af öllum kröfum í málinu og að kostnaður af málinu eigi að greiðast úr ríkissjóði.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 5. maí 1989.

Ár 1989, föstudaginn 5. maí, var á dómþingi sakadóms, sem háð var að Borgartúni 7 í Reykjavík af Ármanni Kristinssyni sakadómara, Sigurði Líndal prófessor og Skarphéðni Bjarnasyni, fv. flugumferðarstjóra, kveðinn upp dómur í máli nr. 229-230/1989: Ákæruvaldið gegn Bárði Arnari Sveinbjörnssyni og Ingvari Finni Valdimarssyni, sem tekið var til dóms 13. mars síðastliðinn.

Málið er höfðað með ákæru ríkissaksóknara, dagsettri 2. apríl 1987, gegn ákærða „Bárði Arnari Sveinbjörnssyni flugumferðarstjóra, Blómvangi 2, Hafnarfirði, fæddum 2. júlí 1958 í Reykjavík, og Ingvari Finni Valdimarssyni flugumferðarstjóra, Langholtsvegi 114 A, Reykjavík, fæddum 19. ágúst 1942 þar í borg, fyrir að hafa, síðdegis mánudaginn 2. júní 1986, er ákærðu unnu við flugumferðarstjórn í Flugturninum í Reykjavík, ákærði Ingvar Finnur við stjórn flugumferðar í fluglagi 330 í úthafsdeild og ákærði Bárður Arnar við stjórn flugumferðar í fluglagi 330 í innanlandsdeild, eigi sýnt nægjanlega árvekni og aðgæslu við flugumferðarstjórn, er flugvélunum G-BDXE, BOEING B-747 frá British Airways, með kallnúmerið BA-85, sem var á leið frá London áleiðis til Seattle með 375 farþega innanborðs, og LN-MOF, DOUGLAS DC-8 frá SAS-flugfélaginu, með kallnúmerið SK-292, sem var á leið frá Syðra-Straumfirði til Kaupmannahafnar með 186 farþega innanborðs, var flogið í venjubundnu áætlunarflugi um flugstjórnarsvæði þeirra í fluglagi 330, hinni fyrrnefndu inn yfir austurhluta Íslands með stefnu í norðvestur, en hinni síðarnefndu yfir norðurhluta Íslands í austurátt, með þeim afleiðingum, að leiðir flugvélanna skárust í lofti um kl. 16.46 nálægt Egilsstöðum, um það bil á stað 6453 N og 1405 V, svo að mjög litlu munaði, að flugvélarnar rækjust saman og grönduðu hvor annarri.

Ákærðu, hvorum um sig, er gefið að sök:

1. Ákærða Ingvari Finni að hafa eigi athugað, hvort leiðir flugvélanna skærust, er Haraldur Steinar Rúriksson, nemandi ákærða í flugumsjón, með samþykki ákærða heimilaði farþegaflugvélinni BA-85 hækkað flug úr fluglagi 310 upp í fluglag 330 um kl. 16.30, sem leiddi til þess um 16 mínútum síðar, að leiðir flugvélanna skárust í lofti, svo sem áður greinir.

2. Ákærða Bárði Arnari að hafa, er ákærði, eftir fyrirspurn frá fyrr-

greindum nema, samþykkti hækkað fluglag fyrir flugvélina BA-85, eigi sýnt nægjanlega árvekni og aðgæslu við flugumferðarstjórn á flugumsjónarsvæði sínu, þannig að honum yfirsást sú mikla árekstrarhætta, sem flugvélarnar voru í, er þær flugu um flugumsjónarsvæði hans.

Telst atferli ákærðu varða við 1. mgr. 168. gr. og 141. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940, og 1. mgr. 163. gr. laga um loftferðir nr. 34, 1964, sbr. greinar 2.2 og 3.3 í Annex 11, Air traffic services, greinar 1.1, 1.2, 1.4, 3.1 og 8.2.1.2 í III. kafla í ICAO Doc 4444-RAC, Rules of the air and air traffic services, og greinar 7.4.1 og 7.4.2 í viðbótarreglum við þær, ICAO Doc 7030, og starfsreglur flugmálastjórnar, nr. 2.5.3 frá 1. september 1985, Application of horizontal separation procedures, greinar 1.1-1.3 og 2, nr. 2.5.3.B frá 1. september 1985, Practical application of criteria for seperation of aircraft in the NAT region, nr. 2.7.1 frá 1. október 1982, ATC Coordination, greinar 1, 1.3.1 og 1.3.3 og nr. 3.3.3 frá 5. september 1978, nokkur atriði varðandi skyldur starfsmanna, greinar 1, 3 og 4, sbr. 28. og 37. gr. samþykktar um alþjóðaflugmál, sbr. auglýsingu nr. 45, 1947, um staðfestingu flugsamninga og reglugerð um setningu flugreglna nr. 415, 1978.

Þess er krafist, að ákærðu verði dæmdir til refsingar, til sviptingar flugumferðarstjóraréttinda samkvæmt 184. gr. laga um loftferðir, sbr. 68. gr. almennra hegningarlaga, og til greiðslu sakarkostnaðar".

Samkvæmt sakavottorðum ákærðu hafa þeir hvorugur sætt refsingum, sem áhrif gætu haft á refsimat í máli þessu.

I.

Málavextir eru þessir:

Þann 2. júní 1986 var flugvél frá Skandinavíska flugfélaginu SAS á leið frá Syðra-Straumfirði á Grænlandi til Kaupmannahafnar um íslenska flugstjórnarsvæðið í fluglagi 330, sem merkir, að hún hefur flogið í 33000 feta hæð.

Á sama tíma var flugvél frá breska flugfélaginu British Airways á leið frá Lundúnum til borgarinnar Seattle á vesturströnd Bandaríkjanna um íslenska flugstjórnarsvæðið í fluglagi 310 (31000 feta hæð). Þegar breska flugvélin nálgaðist suðausturströnd Íslands, fékk hún heimild til hækkunar í fluglag 330. Nokkru síðar skárust leiðir þeirra í sama fluglagi, og töldu stjórnendur flugvélanna, að hætta hefði verið á árekstri.

Flugvélin frá SAS var af gerðinni Douglas DC 8, flugnúmer var SK 292, skrásetningarmerki LN-MOF, og í henni voru 186 farþegar.

Flugvélin frá British Airways var af gerðinni Boeing 747, flugnúmer var BA-85, skrásetningarmerki var G-BDXE, og í henni voru 375 farþegar.

Verða flugvélarnar hér á eftir auðkenndar með framangreindum flugnúmerum.

Áður en þeir atburðir, sem ollu árekstrarhættunni, verða nánar raktir, þykir rétt að lýsa aðstæðum við flugumferðarstjórn og þeim stofnunum, sem helst koma við sögu.

Innanlandsdeild flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík (ACC/HIGH) sér um stjórn efra hluta loftrýmis yfir Íslandi yfir fluglagi 195 (19500 feta hæð), og er hlutverk hennar að stjórna flugumferð í þessu rými innan nánar skilgreinds svæðis í kringum landið í samræmi við starfsreglur. Flugumferð um loftrýmið lýtur stjórn innanlandsdeildarinnar, meðan hún er innan þess.

Úthafsdeild flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík (OAC) stjórnar flugumferð í loftrými umhverfis það loftrými, sem lýtur stjórn innanlandsdeildar. Er öll flugumferð þar undir stjórn úthafsdeildarinnar (OAC), þó þannig, að úthafsdeildinni ber að hafa samráð við innanlandsdeildina um stjórn flugumferðar, sem kemur nær innanlandsrýminu en 60 sjómílur. Svæðaskipting milli innanlandsdeildar (ACC) og úthafsdeildar (OAC) er sýnd á korti, sem fylgir gögnum málsins.

Fjarskiptastöðin í Gufunesi annast meðal annars radíóviðskipti við flugvélar innan úthafsdeildar (OAC). Engin bein radíófjarskipti voru milli úthafsdeildarinnar (OAC) og flugmanna. Upplýsingar um flug berast með svonefndu MDS-kerfi frá Gufunesi til flugumferðarstjórnar, þar sem þær birtast á tölvuskjá hjá þeirri deild, sem í hlut á hverju sinni, ýmist báðum eða annarri hvorri.

Eins og áður er tekið fram, var flugvélin SK-292 á leið frá Syðra-Straumfirði á Grænlandi til Kaupmannahafnar 2. júní 1986. Frá Grænlandi að vesturmörkum innanlandssvæðisins var flugvélin undir stjórn úthafsdeildar flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík (OAC), sem hér á eftir verður nefnd úthafsdeildin (OAC). Meðan flugvélin flaug um innanlandssvæðið, var hún undir stjórn innanlandsdeildar flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík (ACC), sem hér á eftir verður nefnd innanlandsdeildin (ACC). Þegar flugvélin var komin yfir innanlandsrýmið við austurmörk þess, fór hún aftur undir stjórn úthafsdeildarinnar (OAC), allt þangað til hún var afhent norsku flugupplýsingamiðstöðinni og fór út úr íslenska flugstjórnarsvæðinu.

Kl. 15.57 barst beiðni frá SK-292 um hækkun úr fluglagi 290 í fluglag 330, og var flugvélin þá stödd á 67° N og 30° V, sem er milli Vestfjarða og Grænlands. Kl. 16.02 spurðist innanlandsdeildin (ACC) fyrir um það, hvort SK-292 gæti farið í fluglag 370, en því svaraði SK-292 neitandi. Innanlandsdeildin (ACC) veitti síðan kl. 16.10 SK-292 heimild til að hækka sig í fluglag 330, og var flugvélin þá skammt norðvestur af Vestfjörðum. Innanlandsdeildin (ACC) hafði samráð við úthafsdeildina (OAC) um þessa

hækkun, og var hin nýja flughæð SK-292 skráð á flugstjórnarræmur bæði í innanlandsdeild (ACC) og úthafsdeild (OAC). Kl. 16.15 tilkynnti SK-292, að flugvélin væri komin í fluglag 330, og óskaði ekki frekari hækkunar. SK-292 tilkynnti úthafsdeild (OAC) um Gufunes kl. 16.27, að flugvélin hefði verið stödd á 66° N, 20° V kl. 16.26 í fluglagi 330 og áætlaði að vera á 64° N, 10° V kl. 17.01.

Flugvélin BA-85 var á leið frá Lundúnum til Seattle í úthafsflugstjórnarrýminu og laut stjórn úthafsdeildarinnar (OAC). Flugvélin kom inn í innanlandsrýmið (ACC), þegar hún var stödd u.þ.b. á 63°45'N og 12°20'V. Kl. 16.26 barst beiðni frá BA-85 um hækkun úr fluglagi 310 í fluglag 330. Úthafsdeild (OAC) tilkynnti innanlandsdeild (ACC) með símtali kl. 16.30, að BA-85 yrði heimiluð sú hækkun, og innanlandsdeild svaraði „OK". Úr úthafsdeild (OAC) var svo þegar í stað hringt í Gufunes og heimild veitt til, að BA-85 hækkaði flugið úr fluglagi 310 í fluglag 330. Þá átti BA-85 um 22 sjómílur ófarnar að mörkum innanlandsrýmisins. BA-85 tilkynnti sig svo í fluglagi 330 kl. 16.39 og var þá um 20 sjómílur innan innanlandssvæðisins.

Báðar flugvélarnar, SK-292 og BA-85, voru nú í fluglagi 330, og skárust ferlar þeirra á stað, sem er á 64°58'N og 14°15'V samkvæmt þeim ferlum, sem heimilaðir höfðu verið. Sá staður er utan drægis ratsjár og fjarskiptatækja innanlandsdeildar (ACC).

Kl. 16.47 tilkynnti flugstjóri BA-85, að kl. 16.46 hefði önnur flugvél, SK-292, orðið á vegi sínum í sama — 28 (sic) fluglagi á gagnstæðri stefnu. Áætlaði flugstjórinn, að lágmarksfjarlægð milli flugvélanna, þegar ferlar þeirra skárust, hefði verið 2-300 fet (60-90 metrar) lárétt og hæðarmunur 50 fet (15 metrar). Flugvélarnar hefðu verið mjög nærri (very close) hvor annarri og legið hefði við stórslysi (near disaster).

Kl. 16.52 tilkynnti sami flugstjóri (BA-85) flugumferðaratvik (air miss) í fluglagi 330 á sama stað, 64°53'7'' N og 14°10'0'' V, og óskaði, að það yrði skráð.

Kl. 17.47 tilkynnti SK-292 einnig um fjarskiptastöðina í Gufunesi flugumferðaratvik (near miss), þar sem legið hefði við árekstri (near collision). Áætlaði flugstjórinn, að fjarlægð milli flugvélanna hefði verið 400-700 metrar lárétt, þegar leiðir þeirra skárust, og hin flugvélin hefði verið aðeins ofar (slightly above). Flugvélarnar hefðu komið mjög nærri hvor annarri (close distance) og legið hefði við árekstri, eins og áður segir. Kl. 17.56 var tilkynnt frá SK-292, að atvikið hefði orðið í fluglagi 330 og staðarákvörðun 64°53'3'' N og 13°58'1'' V. Stefna flugvélarinnar hafi verið 133°, hraði 480 hnútar, og flogið hafi verið við sjónflugsskilyrði ofar skýjum.

Loftferðaeftirlitinu var tilkynnt um atvikið rétt fyrir kl. 19.00. Rannsóknarnefnd flugmálastjóra, skipuð eftirlitsmanni flugumferðarþjónustu,

deildarstjóra rannsóknadeildar loftferðaeftirlits og framkvæmdastjóra flugumferðarþjónustu, hóf rannsókn þegar í stað að kvöldi 2. júní 1986, og daginn eftir, 3. júní, tók flugslysanefnd rannsókn málsins í sínar hendur að ósk flugmálastjóra. Flugmálastjóri og flugslysanefnd fóru þess síðan á leit við rannsóknarlögreglu ríkisins, að hún annaðist sjálfstæða rannsókn á hugsanlegum brotum á réttarreglum og starfsreglum, sbr. 2. mgr. 145. gr. laga nr. 34/1964 um loftferðir.

Daginn, sem flugumferðaratvikið varð, 2. júní 1986, voru frá hádegi til u.þ.b. kl. 16.30 tveir flugumferðarstjórar að starfi í innanlandsdeild (ACC), þeir ákærði Bárður Arnar Sveinbjörnsson flugumferðarstjóri og Grétar Reynisson flugumferðarstjóri. Að auki var Haraldur Guðmundsson vaktstjóri þeim til aðstoðar hluta af þessum tíma. Flugumferðarstjórarnir skiptu þannig með sér verkum, að ákærði Bárður sá um flugstjórnarræmur og færslur á þeim, en Grétar annaðist ratsjárstjórn og aðra starfrækslu, sem að henni laut.

Um kl. 16.30 hafði svo dregið úr umferð, að Grétar fór frá og kom ekki aftur fyrr en kl. 16.45, um sama leyti eða rétt áður en atvikið gerðist. Ákærði Bárður var einn á meðan, þar sem Haraldur Guðmundsson vaktstjóri hafði farið til að sinna öðrum störfum.

Í úthafsdeild voru þennan dag, 2. júní, eftir hádegi að störfum fimm flugumferðarstjórar. Voru fjórir við störf og í jafnmörgum stöðum (sectors), sem þannig voru tölumerktir: 1, 0, 2 og 3, í röð frá vinstri til hægri. Einn flugumferðarstjóri var til afleysinga. Auk þessara fimm flugumferðarstjóra voru tveir nemar í þjálfun, einn í stöðu 0 og annar í stöðu 2.

Eftir hádegi þennan dag var flugumferðarstjórn hagað sem hér segir:

Staða	1	0	2	3
Fluglag	350	330, 390, 410	310, 370	290 og neðar

Í stöðu 1 sat Þórir Benedikt Haraldsson.

Í stöðu 0 sat Georg Ólafur Tryggvason og neminn Haraldur Steinn Rúriksson.

Í stöðu 2 sat Elías Ragnar Gissurarson.

Í stöðu 3 sat Benedikt Þorvaldsson Gröndal.

Ákærði Ingvar Finnur Valdimarsson leysti um skeið Georg Ólaf Tryggvason af í stöðu 0, svo sem nánar verður greint síðar.

II.

Ákærði Bárður Arnar Sveinbjörnsson kom fyrir rannsóknarnefnd flugmálastjóra að kvöldi 2. júní 1986, síðan fyrir rannsóknarlögreglu ríkisins 5. s.m. og 7. júlí og loks fyrir dóm 13. september og 12. desember 1988 og gaf skýrslur um atburðinn. Verða þær nú raktar:

Hann kvaðst hafa komið á vakt mánudaginn 2. júní 1986 kl. 07.30 og hafi þá verið settur til starfa í innanlandsdeild (ACC) ásamt Grétari Reynissyni flugumferðarstjóra. Hann kvaðst hafa verið mjög vel fyrirkallaður, þegar hann kom til starfa, umferð verið fremur róleg fyrri hluta dags og þeir Grétar skipst á um að stjórna umferð þeirri, sem var í umsjá þeirra. Um hádegi hafi umferð vaxið, og þá hafi þeir báðir orðið að sitja við tækin og hjálpast að við að stjórna. Hefðu þeir staðið þannig að verki, að hann, Bárður, hafi svarað í síma og tekið á móti öllum skeytum, sem til þeirra bárust, og skráð upplýsingar á ræmur, sem síðan hafi verið settar í stakk (í ákveðna röð á vinnuborði flugumferðarstjóra). Grétar hafi séð um ratsjána og haft talviðskipti við þær flugvélar, sem þeir hafi haft undir stjórn sinni. Mjög annríkt hafi verið um miðjan daginn, og hafi vaktstjórinn, Haraldur Guðmundsson, komið til þeirra, þegar annir voru mestar, og aðstoðað þá. Hafi hann t.d. haft samband við varnarliðið og úthlutað flugvélum á þess vegum svæðum.

Um flugumferðaratvik það, sem er upphaf máls þessa, sagði ákærði, að það fyrsta, sem hann myndi eftir um flug flugvélanna SK-292 og BA-85, væri, að Georg Tryggvason í úthafsdeild (OAC) hefði hringt til sín í innanlandsdeildina (ACC) og beðið sig að kalla SK-292 yfir á bylgjuna til þeirra og athuga, hvort flugvélin kæmist í fluglag 370. Um mjög svipað leyti hefði verið hringt frá úthafsdeildinni (OAC), án þess að hann myndi, hver hringt hefði, og þeir beðnir að athuga, hvort flugvél auðkennd SK-941, sem væri í fluglagi 310, gæti komist í fluglag 350.

Ekki kvaðst ákærði muna, hvort hann hefði hringt í fjarskiptastöðina í Gufunesi til að láta bera skilaboð til SK-292 um að koma yfir á talstöðvarbylgju þeirra eða hvort það hafi verið gert í úthafsdeildinni (OAC). Hitt væri víst, að SK-292 hefði síðan komið í talstöðvarsamband við þá í innanlandsdeildinni (ACC) og þeir spurt flugstjórann, hvort hann gæti notað fluglag 370. Hann hefði svarað, að það gæti hann ekki, flugvélin væri of þung, en hann gæti notað fluglag 330. Þessi viðskipti hefðu farið fram um kl. 16.00.

Þegar þessar upplýsingar hefðu verið komnar frá SK-292, kveðst ákærði hafa hringt í úthafsdeildina (OAC), en ekki myndi hann, við hvern hann hefði þá talað. Hefði hann sagt, að SK-292 treysti sér ekki í fluglag 370, en gæti notað fluglag 330. Ákærða hefði þá verið sagt, að SK-941 væri ekki því til fyrirstöðu, að SK-292 fengi fluglag 330. Á sama tíma hefðu þeir fengið skipun frá úthafsdeild um, að SK-941 ætti að fara í fluglag 350.

Ákærði kveðst muna, að SK-292 hafi farið í fluglag 330. SK-292 hafi sést í ratsjá innanlandsdeildar yfir Vestfjörðum, þegar hún byrjaði að klifra, og hafði þá skömmu áður mætt SK-941. Ákærði kvað sig minna, að SK-292 hafi verið komin í fluglag 330 um kl. 16.17 samkvæmt tilkynn-

ingu flugstjóra og því, sem ratsjáin sýndi. Samhliða þessu segir ákærði, að þeir hafi verið að vinna að tveimur eða þremur öðrum verkefnum á svæði þeirra, þannig að þetta hafi ekki verið eina verkefnið. Þegar eftir að ákærði og samstarfsmaður hans höfðu fengið staðfestingu þess, að SK-292 væri komin í fluglag 330, um kl. 16.17, kveðst ákærði hafa hringt í úthafsdeildina (OAC) og telur sig þá hafa talað við Harald Stein Rúriksson. Hafi hann sagt honum, að SK-292 væri komin í fluglag 330. Á sama tíma hafi hann tilkynnt úthafsdeildinni (OAC), að SK-941 væri einnig komin í fluglag 350.

Þegar eftir að SK-292 hafi verið komin í fluglag 330, segir ákærði, að þeir hafi tilkynnt flugstjóra, að hann ætti að skipta yfir til fjarskiptastöðvarinnar í Gufunesi. Síðan hefðu þeir séð í ratsjánni, þegar SK-292 fór yfir 66° N 20° V kl. 16.26, og hafi Grétar fært töluna 26 inn á ræmu flugvélarinnar. Ekki kvaðst ákærði hafa haft samband við úthafsdeildina til þess að láta hana vita af því, hvenær SK-292 fór yfir 66° N 20° V, vegna þess að þeir fengju skeyti um það frá flugvélinni um fjarskiptastöðina í Gufunesi.

Nokkru áður en þetta gerðist, sem nú hefur verið rakið, segir ákærði, að þeir hafi fengið tilkynningu um flugvélina BA-85 og hún hafi þá verið í fluglagi 310. Um kl. 16.30 hafi verið hringt úr úthafsdeildinni (OAC) til innanlandsdeildarinnar (ACC) og tilkynnt, að BA-85 færi í fluglag 330. Þeir hafi ekki verið beðnir að setja flugvélina upp, og ekki hafi verið nefnt, hvenær þetta ætti að gerast. Síðan sagði ákærði þetta: „Þar sem ég hafði það mikið að gera vegna aðkallandi verkefna, sem þörfnuðust úrlausnar strax, var þetta mál ekki númer 1 í forgangsröðinni. Ég leiddi því hugann ekkert frekar að þessu á því augnabliki og treysti flugumferðarstjóranum, Ingvari Valdimarssyni, sem var að vinna á móti mér, til þess að ganga frá þessu. Hann hefur allar þær sömu upplýsingar og ég um flugumferð, sem er yfir Íslandi eða í íslenska flugstjórnarsvæðinu, og á ég þar við yfirflug, þar sem flugvélar fara úr hans svæði og inn í mitt og síðan aftur inn í hans svæði.“

Ákærði tók sérstaklega fram, að til þess að flugvél væri formlega undir sinni stjórn, yrði hann að kalla hana yfir á talstöðvarbylgju innanlandsdeildar, sem væri 125,7 vhf. Síðan yrði hann að láta stjórnendur flugvélar stilla inn á radíó- og fjölstefnuvita, svo að hann gæti beitt þeim aðskilnaðarreglum, sem unnið væri eftir. Þetta hefði þurft að gera við báðar flugvélarnar, SK-292 og BA-85, annars hefðu úthafsaðskilnaðarreglur gilt, en framkvæmd þeirra væri algerlega í höndum þeirra manna, sem störfuðu í úthafsdeildinni (OAC), og kæmu sér ekki beint við.

Næst hefði það gerst, að Haraldur Guðmundsson vaktstjóri hefði komið til sín og Grétars og sagt honum, að orðið hefði flugumferðaratvik („air

miss") við austanvert landið. Þeir hafi þá farið að athuga ræmur flugvélanna, sem hefðu verið í stakk hjá þeim, og þá séð, hvað gerst hafði. Þeir hefðu ekki tekið eftir þessu, fyrr en vaktstjórinn hefði sagt þeim frá atvikinu.

Ákærði tók fram, að þeim hafi orðið ljóst, þegar þeir skoðuðu málið, að BA-85 hafi verið skráð á ræmuna í tveimur fluglögum, 310 og 330. Hann hefði ekki fengið vitneskju um, að flugvélin væri farin úr fluglagi 310, en ef hann hefði fengið slíkar upplýsingar, þá hefði hann sett strik yfir töluna 310 og ör upp á við, sem táknaði, að flugvélin væri að klifra. Þegar svo upplýsingarnar hefðu borist um, að flugvélin væri komin í þá hæð, sem henni væri ætluð, hefði hann sett strik í örina og þá vitað, í hvaða fluglagi hún væri. Ræman fyrir BA-85 bæri þetta ekki með sér, þar sem hann hefði ekki fengið aðrar upplýsingar en þær, að hún ætti að fara í fluglag 330, enda hefði flugvélin ekki verið undir sinni stjórn.

Ákærði staðfesti þessa skýrslu fyrir sakadómi 13. september 1988 og tók fram, að honum hafi verið kunnugt um flug SK-292 í fluglagi 330 í austur eða suðausturátt á leið frá Syðra-Straumfirði til Kaupmannahafnar. Hann hafi síðar fengið tilkynningu um það frá úthafsdeild (OAC), að flugvélin BA-85 hefði verið færð upp í sama fluglag, en hún hafi verið á leið frá Lundúnum til Seattle. Ákærði kvaðst engum athugasemdum hafa hreyft við tilkynningunni, en hana hefði hann fengið frá Haraldi Steini Rúrikssyni, nema í flugumferðarstjórn. Á þessum tíma hefðu verið miklar annir í deild hans og hann verið einn á vakt og þurft að sinna mörgu. Staðurinn, sem leiðir flugvélanna hafi skorist, hafi ekki sést í ratsjá, þar sem hann væri utan sviðs ratsjárinnar. Ekki vildi ákærði efast um, að skýrslur flugstjóranna um nálægð flugvélanna væru réttar.

Ákærði tók fram, að hann hefði fengið um það afdráttarlausa tilkynningu frá úthafsdeild (OAC), að BA-85 færi í fluglag 330, og hefði hann treyst því, að meðákærði, Ingvar Valdimarsson, hefði gengið úr skugga um, að slíkt væri hættulaust, en sjálfur hefði hann vegna vinnuálags ekki komist til að sannreyna, að svo væri, með því að fara í gegnum stakk sinn. Ákærði Bárður kom aftur fyrir sakadóm 12. desember 1988. Sagðist hann aðspurður hafa farið eftir skráðum reglum, þegar umrætt atvik varð. Hann hafi fengið flugvélina SK-292 til fyrirgreiðslu um breytingu á flughæð, innanlandsdeild (ACC) hafi úthlutað nýrri flughæð og flugvélin síðan verið afhent úthafsdeild (OAC). Ákærði kveðst líta svo á, að innanlandsdeild (ACC) sé þjónustuaðili við úthafsdeild (OAC), þegar um yfirflug sé að ræða, og þess vegna talið, þegar hann fékk tilkynningu um flugvélina BA-85, að hún yrði áfram undir stjórn úthafsdeildarinnar (OAC). Hann hafi einungis fengið tilkynningu um flugvélina, en ekki hafi verið leitað eftir samþykki hans um breytingu á flughæð. Hann fullyrti, að hvergi í

heiminum sé skipulagi þannig háttað, að tvær deildir annist stjórn flugumferðar á sama tíma, enda geti slíkt valdið hættu á misskilningi.

Ákærði var spurður að því, hvort hann hefði átt þess kost að athuga á skömmum tíma, hvort leiðir flugvélanna skærust á sama tíma. Hann svaraði á þá leið, að eins og vinnulagi hafi verið háttað á þessum tíma, hefði það tekið mun lengri tíma en nú, vegna þess að nú sé farið að raða flugvélum eftir flughæð í stað þess að miða við tíma. Um fjarskipti tók ákærði fram, að þeim sé þannig háttað, að hann sé með heyrnartæki á höfði, sem sé í beinum tengslum við úthafsdeild. Geti hún komið beint og viðvörunarlaust til hans upplýsingum; samtal við úthafsdeild geti þannig komið inn á samtal hans við aðra. Hann tók fram, að sú flugvél, sem á í hlut hverju sinni, sé afhent innanlandsdeild til leiðsagnar, ef ætlunin sé að breyta flughæð tiltekinnar vélar á innanlandssvæði, ef ekki sé nægur úthafsaðskilnaður fyrir hendi.

Grétar Reynisson flugumferðarstjóri, samstarfsmaður ákærða Bárðar Sveinbjörnssonar, gaf rannsóknarnefnd flugslysa skýrslu 3. júní 1986 og kom síðan til yfirheyrslu hjá rannsóknarlögreglu ríkisins 6. júní 1986.

Hann skýrði svo frá, að mánudaginn 2. júní 1986 hefði hann byrjað á vakt kl. 07.30 og verið settur til starfa í innanlandsdeild (ACC) ásamt ákærða Bárði. Hann kvaðst hafa verið vel fyrirkallaður, þegar hann kom á vaktina. Eftir hádegi hafi umferð verið orðin mikil og þeir báðir við vinnu. Sjálfur hafi hann verið við ratsjána, en Bárður við ræmurnar, og þannig hafi verkaskiptingu verið háttað þar til kl. 16.30, en þá hafi heldur dregið úr umferð. Um það leyti hafi hann farið í kaffi og Bárður verið einn eftir.

Um aðdraganda að flugumferðaratviki því, sem mál þetta er risið af, kvaðst Grétar muna eftir því sérstaklega, að um kl. 16.05 hafi komið beiðni frá úthafsdeildinni (OAC) um að hækka SK-292 úr fluglagi 290 í fluglag 370. Ástæðan fyrir þessu hafi verið umferð á móti, flugvél með flugnúmerinu SK-941. Hann kvaðst hafa fengið SK-292 yfir á talstöðvarbylgju innanlandsdeildar (ACC) og boðið flugstjóra að fara í fluglag 370, en hann hafi ekki getað farið í þá hæð. Þessum boðum kvaðst Grétar hafa komið til úthafsdeildar (OAC), og flugstjóra SK-292 hafi þá verið boðið að fara í fluglag 330 og hann samþykkt það. Grétar kvað sig minna, að hann hefði talað við Georg Ólaf í úthafsdeild (OAC), þegar SK-292 var boðið fluglag 330. Um kl. 16.15 hafi flugstjóri SK-292 síðan tilkynnt þeim, að hann væri kominn í þá hæð. Kvaðst Grétar þá hafa beðið hann að skipta yfir til Gufuness, og sama hafi hann beðið SK-941 að gera. Ekki kvaðst Grétar muna eftir því, þegar SK-292 fór yfir 66° N 20° V, og ekki, hvort hann hafi þá skráð þann tíma.

Grétar tók fram, að BA-85 hafi verið í ræmustakk þeirra Bárðar í flug-

lagi 310, en hún hafi ekki verið í neinu sambandi við þá. Fljótlega eftir þetta kvaðst Grétar hafa farið í kaffi, eins og fyrr segir, enda farið að draga úr umferð og ræmur fáar yfir flug, sem væntanlegt var. Engin vandamál hafi verið í umferðinni, en smá-juð með umferð á lima-ferlinum, en því hafi verið lokið, áður en hann fór í kaffi. Grétar tók sérstaklega fram, að hann hafi aldrei haft neina vitneskju um, að BA-85 hefði hækkað sig úr fluglagi 310, það hafi gerst, eftir að hann hafi verið farinn í kaffi.

Haraldur Ársæll Guðmundsson, sem var þeim ákærða Bárði og Grétari til aðstoðar, gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 5. júní 1986, en hafði skýrt rannsóknarnefnd flugslysa frá atvikum þann 3. júní.

Hann kvaðst hafa komið á vakt mánudaginn 2. júní 1986 kl. 07.30 og þá sem vaktstjóri, verið vel fyrirkallaður og byrjað á því að skipa flugumferðarstjórum niður til starfa. Þegar því var lokið, hafi hann athugað væntanlega umferð og ástand tækja, síðan verið til taks til aðstoðar öðrum flugumferðarstjórum á vaktinni, ef annir yrðu miklar.

Framan af hafi dagurinn gengið venjulega fyrir sig (sic), en umferð farið að þyngjast um hádegi og ljóst, að miklar annir yrðu eftir hádegið. Auk venjulegs farþegaflugs vestur um haf þennan dag hafi bandaríski flugherinn fengið úthlutað færanlegu loftrými, en hann hafi verið að senda tólf orustuþotur og tvær eldsneytisflugvélar til Noregs; þessar flugvélar hafi notað fluglögin 270, 280 og 290.

Umferðin hafi verið í hámarki frá kl. 13.30 til u.þ.b. kl. 17.00, en þá hafi farið að draga úr henni. Fljótlega eftir hádegið hafi hann farið að aðstoða flugumferðarstjórana í innanlandsdeildinni (ACC), þar sem honum hafi virst vera mest þörf fyrir sig. Hann hafi verið þar að mestu fram til kl. 17.00, en þó þurft að fara frá til að sinna öðrum verkefnum þess á milli. Hann hafi eingöngu aðstoðað með því að taka þau símtöl, sem hinir starfsmennirnir önnuðu ekki, og hafi aðallega verið fyrirspurnir frá ratsjárstöðinni við Sandgerði (H-1) um ferðir flugvéla. Jafnframt því að svara í síma hafi hann fylgst með Grétari Reynissyni, sem var við ratsjána, og hafi hann unnið starf sitt með prýði. Hann kvaðst muna eftir því, þegar SK-292 fékk heimild til þess að fara í fluglag 330, en þá hafi hann séð hana í ratsjánni og hún þá verið norðvestur af Vestfjörðum.

Síðan hafi hann verið að sinna öðrum verkefnum, m.a. rætt við Guðna Ólafsson yfirflugumferðarstjóra um störf á næturvakt, hvað til bragðs skyldi taka, ef flugumferðarstjórar, sem hefðu verið veikir nóttina áður, tilkynntu áframhaldandi veikindi. Hefði samtali þeirra lokið með því, að hann léti Guðna vita, ef mennirnir kæmu ekki. Þegar Guðni hafi verið farinn heim, hafi hann setið við skrifborð sitt við pappírsvinnu, en Ingvar Valdimarsson þá komið og tilkynnt sér um flugumferðaratvik („air miss“)

og lagt skeyti á borðið hjá sér. Hann hafi síðan gert þær ráðstafanir, sem hann taldi nauðsynlegar, en þarflaust er að rekja hér.

Ákærði Ingvar Finnur Valdimarsson flugumferðarstjóri gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 4. og 18. júní 1986, en hafði greint rannsóknarnefnd flugmálastjórnar frá atvikum 2. júní 1986.

Mánudaginn 2. júní hefði hann byrjað á vakt klukkan 07.30 og verið settur til starfa í úthafsdeild (OAC) ásamt fjórum öðrum flugumferðarstjórum og tveimur nemum. Hann hafi verið mjög vel fyrirkallaður, þegar hann kom til starfa. Dagurinn hafi liðið ósköp venjulega, fremur lítil flugumferð verið fyrst um morguninn, en síðan farið vaxandi og náð hámarki um miðjan daginn.

Kl. rúmlega 16.00, á bilinu 16.05 til 16.10, hafi hann leyst Georg Ólaf Tryggvason af í stöðu 0. Hann hafi tekið við stakknum af Georg og nemanda, sem hann var með, en sá var Haraldur Steinn Rúriksson. Þegar hann hafi tekið við stakknum, hafi Georg Ólafur gert sér grein fyrir umferðinni, en þeir, sem voru í stöðu 0, hafi annast stjórn umferðar í fluglögum 330, 390 og þar fyrir ofan. Fremur lítil umferð hafi verið í stakknum, þegar hann tók við. Neminn, Haraldur Steinn, hafi setið til hliðar við sig og hann fylgst með honum. Eftir nokkra stund hafi komið beiðni frá BA-85 um að fá fluglag 330. Haraldur Steinn hafi farið yfir umferðina í stakknum og gert eins og hann hafi kennt honum, þ.e. að bera saman [við fluglag 330] ræmu hverrar einustu flugvélar, sem í stakknum var. Hann hafi fylgst með og neminn spurt sig, hvort hann mætti veita þessari flugvél heimild til að hækka flugið. Hann hafi gefið honum leyfi til þess, þar sem ekkert var til fyrirstöðu, að flugvélin fengi heimild til hækkunar. Einhverjum mínútum seinna hafi neminn hnippt í sig og þá verið með í höndunum ræmu, þar sem SK-292 var skráð. Á ræmunni hafi staðið með svörtu 290 og með rauðu 370, sem merkti, að ætlunin hafi verið að heimila henni fluglag 370. Neminn hafi spurt sig, hvort hann mætti skrifa 330 ofan í rauðu töluna 370. Hann hafi þá skýrt út fyrir nemanum, að ekki væri gert ráð fyrir því, að skrifað væri ofan í, en þar sem lítið rými hafi verið fyrir neðan tölustafinn 370, hafi hann leyft nemanum að skrifa ofan í rauðu stafina töluna 330. Meðan hann hafi verið að segja honum til um þessa hluti, hafi komið skeyti í tölvuna frá BA-85, sem neminn hafi kallað fram og sagt við sig um leið: „Hvað gerum við í svona tilfellum?“ Hafi hann þá litið á skeytið og séð, að flugstjórinn vildi tilkynna flugumferðaratvik („air miss“).

Hann hafi nú litið á skeytið og síðan sagt við nemandann, að ekki væri um annað að ræða en prenta skeytið út, en síðan hafi hann afhent það vaktstjóra, Haraldi Guðmundssyni, og að því loknu haldið áfram að vinna við umferðarstjórn í sínum stakki. Haraldur hafi gert ráðstafanir, sem nauðsynlegar hefðu verið við þessar aðstæður.

Til frekari skýringar vildi ákærði Ingvar taka fram, að rétt áður en hann tók við, hafi SK-292 farið úr stakknum í fluglagi 290 til athugunar í fluglagi 370, vegna þess að allajafna biðji þessar flugvélar um þá hæð. Í ljós hafi komið, að ekkert var því til fyrirstöðu, að flugvélin færi í fluglag 370, og þess vegna hafi hann skrifað á ræmuna 370 með rauðu. Elías, sem verið hafi með þann stakk, hafi hringt í innanlandsdeildina (ACC) og beðið um, að SK-292 yrði sett upp á ratsjána. Sjálfur kvaðst ákærði Ingvar ekki hafa haft hugmynd um þessa flugvél fyrr en eftir flugumferðaratvikið, því að hún hafi aldrei komið í sinn stakk fyrr en í sama mund eða eftir flugumferðaratvikið.

Skömmu síðar hafi hann verið leystur af og sér sagt að taka saman gögn þau, sem málinu fylgdu. Hann hafi prentað út öll skeyti ásamt Georg og nemanum og afhent þau vaktstjóranum.

Ákærða var við þessa yfirheyrslu kynntur framburður Elíasar Gissurarsonar, sem hann hefði gefið í skýrslu hjá rannsóknarlögreglu ríkisins 3. júní, þar sem hann sagði: „Rétt eftir að Georg var farinn út, þá hringdi ACC-h og sagði, að SK-292 gæti ekki tekið fluglag 370. Ég tók SK-292 þá úr stakknum aftur og rétti ræmuna yfir í 330-stakkinn aftur. Ég man ekki, hver tók við ræmunni, þ.e., hvort það var Ingvar eða neminn, sem hann var með og heitir Haraldur, og ég man heldur ekki, hvort ég sagði eitthvað, þegar ég lét ræmuna frá mér, enda var þetta rétt eftir, að Georg sagði mér, að fluglag 330 væri laust fyrir SK-292.“

Var ákærði Ingvar spurður um það, hvað hann vildi segja um þennan framburð, og hann svaraði: „Það er alveg víst að ég tók ekki við ræmunni því neminn sat á milli mín og Elíasar.“

Þá var ákærða kynntur framburður Haralds Steins Rúrikssonar, sem hann hafði gefið í skýrslu hjá rannsóknarlögreglu ríkisins sama dag, eða 3. júní 1986: „Það næsta sem ég man eftir þessari ræmu er að hún kom aftur í stakkinn til okkar frá Elíasi og þá spurt hvort flugvélin gæti komist í fluglag 330. Á þessu tímabili voru Georg og Ingvar að skipta, þ.e. að Georg var að fara í kaffi og geri ég mér ekki grein fyrir hvor þeirra var þegar þessi fyrirspurn kom frá Elíasi.

Ég athugaði hvort SK-292 kæmist í fluglag 330 og sá að svo var, en bar það undir kennara minn, sem ég hugsa að hafi verið Ingvar, og fékk samþykki hans til þess að láta SK-292 fara í fluglag 330. Ég talaði þá við ACC-h og bað þá að setja SK-292 í fluglag 330. Ég fékk síðan staðfestingu frá ACC-h um að SK-292 væri komin í fluglag 330. Ég man að ég spurði Ingvar að því hvort ég ætti að færa á ræmuna fluglag 330 og þá hvort ég ætti að skrifa ofan í tölustafina 370 sem voru skrifaðir með rauðu, eða færa það þar fyrir neðan. Ingvar sagði mér að skrifa ofan í 370 með svörtu og skrifaði ég tölustafina 330 með svörtu ofan í 370. Ég man ekki hvort þetta var áður en ég fékk staðfestingu frá ACC-h um að flugvélin væri

komin í hæð eða á eftir. Þegar ég færði tölurnar inn á ræmuna, þá man ég ekki hvort ræman var í stakknum eða hvort hún lá á borðinu hjá mér. Eftir að ég hafði skrifað á ræmuna, þá man ég ekki hvað ég gerði við hana.“

Af þessu tilefni tók ákærði fram eftirfarandi: „Ég get ekki svarað þessu á annan veg, að ég gaf ekki heimild á þessa vél og hafði ekki hugmynd um hana. Ég man þetta ekki á annan veg en ég hef þegar skýrt frá.“

Hann tók fram aðspurður, að hann teldi sig muna það örugglega, að hann hafi heimilað nemanum, Haraldi Steini, að hækka BA-85 í fluglag 330, eftir að þeir hefðu skoðað stakkinn og ekki séð neitt athugavert við það. Þetta hafi verið skömmu áður en skeytið kom frá BA-85 um flugumferðaratvikið („air miss“). Eftir að skeytið kom, kvaðst ákærði muna eftir að hafa séð Harald Stein með ræmuna fyrir SK-292, en hann myndi ekki, hvort hann hafi verið með ræmuna í höndunum eða hvort hún hafi verið í stakknum, og ekki séð, hvar hann hafi tekið hana. Ákærði var nú spurður að því, hver viðbrögð hans hefðu verið, þegar hann uppgötvaði, að ræman SK-292 hefði verið hjá honum, eftir að skaðinn var orðinn. Hann svaraði því svo, að hann hefði ekkert kannast við þessa vél, og spurt, hvaðan hún kæmi, eða eitthvað á þá leið. Hann vissi ekki, hvort Haraldur Steinn hefði svarað þessu eða hvort hann hefði ekki heyrt það.

Ákærða var kynnt eftirfarandi úr framburði Haralds Steins: „Það var svo nokkru eftir þetta að ég fékk ræmu frá BA-85, sem var í fluglagi 310, og spurði hvort vélin komist í fluglag 330. Ég athugaði þetta ásamt Ingvari með því að bera ræmuna við stakkinn og sáum að það var ekkert því til fyrirstöðu að BA-85 fengi að fara í fluglag 330. Ég hringdi þá upp í Gufunes og gaf BA-85 heimild til þess að fara í fluglag 330. Næsta sem ég man í þessu máli er að það kemur tilkynning frá BA-85 um að hann hafi orðið var við umferð á móti sér í sama fluglagi og að SK-292 staðfesti það. Ég spurði þá Ingvar hvernig við svöruðum þessu. Ingvar kom þá inn að borðinu, þar sem ég var, og athugar skeytið og ber saman ræmurnar sem þá voru báðar á réttum stað í stakknum og sá að þetta var rétt. Sagði hann að við yrðum að láta vaktstjóra vita af þessu og gera skýrslu á þetta.“

Umsögn ákærða um þennan framburð var á þessa leið: „Ég held að þetta sé rétt hjá honum að ég hafi gefið heimild til hækkunar á BA-85 eftir að við bárum hana saman við stakkinn og það var í lagi. Varðandi það atriði þar sem hann talar um að báðar ræmurnar hafi verið í stakknum á réttum stað eftir að „air miss“-skeytið var komið, þá get ég ekki borið um það. Ég man hins vegar að hann var með ræmuna fyrir SK-292 en ég man ekki hvort hann var með hana í höndunum eða hvort hún var í stakknum.“

Ákærði kvaðst muna eftir því, að meðan hann prentaði út skeytið, þá hafi hann beðið Harald Stein að taka ræmurnar og setja þær inn í tölvu-

forrit, sem reiknar út, hvenær ferlar flugvéla skerast (crossing-forrit), og ef hann myndi rétt, þá hafi komið út þriggja mínútna munur á skurðpunkti (crossing-punkti).

Enn voru ákærða kynnt ummæli úr framburði Haralds Steins Rúriksonar á þessa leið: „Ég get ekki svarað þessu. Það sem ég man eftir þessari ræmu er þegar ég skrifaði á hana 330. Ég man síðan ekki eftir henni fyrr en skeytið kom frá BA-85 og þá var hún á réttum stað í stakknum. Ég hlýt að hafa sett ræmuna á réttan stað í stakknum þó svo ég muni það ekki.“ Ákærði svaraði á þennan veg: „Ég er sannfærður um að ræman fyrir SK-292 var ekki í stakknum þegar við bárum BA-85 saman við stakkinn. Ég er þess fullviss að ég gaf aldrei heimild til hækkunar á SK-292 í fluglag 330 og vissi ekkert um þá vél fyrr en um það leyti að skeytið barst frá BA-85 um „air miss“. Hvar ræman hefur verið fram að þeim tíma get ég ekki sagt til um en eitt er víst í mínum huga og það er að ræman var ekki í stakknum því ef hún hefði verið þar þá hefði ég séð hana og ekki heimilað hækkun á BA-85.“ Loks var ákærða kynntur framburður Þóris B. Haraldssonar, sem hann gaf í skýrslu hjá rannsóknarlögreglu ríkisins, þar sem Þóri er kynntur framburður Elíasar R. Gissurarsonar í skýrslu til rannsóknarlögreglu ríkisins 3. júní 1986. Hafði Elías þá viðhaft þau ummæli, að hann myndi ekki, hvort það var, þegar hann leysti Þóri af, eða kom til baka, að hann lét orð falla eitthvað á þessa leið: „Ætli þetta hafi verið vegna þess að hann var með hann neðst í „stakknum?““ Svar Þóris var á þessa leið: „Þetta er alveg rétt hjá honum, ég man þetta núna. Ástæðan fyrir þessari vangaveltu minni (sic) er sú að þegar ég varð þess var að eitthvað var að gerast eða hafði skeð og fór ég þá að líta yfir í stöðu 0. Ég tók þá eftir því að það var ein gul ræma neðst í stakknum og stakk hún í augun þar sem hún var eina ræman sem var gul og allar hinar bláar. Mér fannst þá sem ræman fyrir SK-292 (gula ræman) væri ekki á réttum stað í stakknum en get þó ekki útskýrt það neitt frekar. Þegar ég tók eftir þessu þá voru Ingvar Valdimarsson og neminn Haraldur Steinn báðir við stakkinn.“

Svar ákærða var á þessa leið: „Ég get ekkert sagt um þennan framburð þar sem ég man ekki hvort Haraldur var með ræmuna í höndunum eða hvort hún var í stakknum eftir að skeytið kom frá BA-85.“

Ákærði gaf skýrslu hjá rannsóknarlögreglu ríkisins 18. júní 1986, eins og fyrr segir. Þar var honum kynnt afritun af hljóðbandi fyrir úthafsdeild (OAC), rás 7, umræddan dag, 2. júní 1986, þar sem segir um kl. 16.13: „*Samtal í stöðu:* Það er afgerandi phrase, sko ... óskýrt ... þú ert að klera vélina. Hann bara í staðinn fyrir að senda það í Gufunes, alveg eins og þú segir: Reykjavík OAC, clear SK 292 ... óskýrt ... við Gufunes, þá er það í raun og veru alveg sama þarna megin, þar er bara ... óskýrt.“

Var ákærða kynnt þetta samtal milli hans og nemanda hans, Haralds Steins Rúrikssonar, og spurður, hvað hann hefði um það að segja. Ákærði svaraði, að þetta kæmi sér sannarlega á óvart, hann myndi ekkert eftir þessu og gæti ekki rifjað það upp. Hann var þá spurður, hvort þessi orðaskipti hans við nemann Harald Stein bentu ekki til þess, að SK-292 hefði verið undir stjórn þeirra og hann verið að leiðbeina nemanda í þessu tilfelli. Þessu svaraði ákærði þannig: „Auðvitað get ég ekki annað sagt þegar útskrift liggur fyrir en að eitthvað hefur þessi vél komið til tals í þessari stöðu. Ég get ekki rifjað upp þetta sem fram kemur á útskriftinni. Ég skil ekki hvernig okkur hefur yfirsést þessi flugræma þegar við bárum ræmu BA-85 saman við stakkinn. Það er möguleiki að ræman hafi ekki verið í réttri hæð í stakknum eða hreinlega ekki verið í stakknum og þá e.t.v. legið á borðinu en ég get ekki með nokkru móti munað þessi atvik."

Þessa skýrslu staðfesti ákærði fyrir sakadómi Reykjavíkur 13. september 1988. Kvað ákærði það rétt vera, að hann hafi gefið flugvélinni BA-85 heimild til að fara í fluglag 330 nefndan dag klukkan 16.30. Hann taldi sig hafa gengið úr skugga um, að ekkert væri þessu til fyrirstöðu, og ekki fundið í stakknum, að flugvélin SK-292 hefði fengið heimild til að fljúga í sama fluglagi í nokkuð gagnstæða átt, þannig að leiðir þeirra hlytu að skerast. Gat ákærði ekki skýrt, hvernig á þessu hefði staðið.

Ákærði sagði, að nemi hafi verið hjá honum og hann tilkynnt innanlandsdeild (ACC) breytta flughæð BA-85. Neminn hafi þá verið kominn langt í námi og nú fengið réttindi flugumferðarstjóra. Tvær veigamiklar breytingar hafi orðið á starfsháttum í flugumferðarstjórn eftir þetta atvik, þannig að skotið er inn í stakkinn miða í öðrum lit, meðan athugað er um flughæðarbreytingar. Einnig hafi verið ákveðið, að innanlandsdeild framkvæmi hæðarmörk, meðan flugvélarnar séu innan þess svæðis, en úthafsdeild taki raunverulega endanlega ákvörðun um flughæð. Ákærði taldi, að reglur þessar hefðu komist á formlega í starfsháttum flugumferðarstjóra.

Ákærði fullyrti, að ræman með SK-292 hafi ekki verið í stakknum. Hann vildi ekki vefengja framburð flugstjóra flugvélanna um nálægð vélanna, en tók fram, að samkvæmt reynslu sinni og því, sem hann hefði kynnt sér fræðilega, hljóti að vera mjög erfitt að meta slíkt með nákvæmni.

Haraldur Steinn Rúriksson, nemi í flugumferðarstjórn, gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 4. júní 1986, en hafði gefið rannsóknarnefnd flugmálastjóra skýrslu að kvöldi 2. júní 1986. Hann kvaðst hafa byrjað að vinna sem nemi mánudaginn 2. júní klukkan 07.30 í úthafsdeild (OAC). Þegar líða tók á daginn, hafi flugumferð verið orðin talsvert mikil og hann unnið undir leiðsögn Georgs Tryggvasonar flugumferðarstjóra og Ingvars Valdimarssonar flugumferðarstjóra. Hann kvaðst muna eftir því, að þegar

hann var að vinna með Georg, hafi komið fyrirspurn til þeirra þess efnis, hvort SK-292 kæmist í gegnum fluglag 330, en þeir hafi verið með í stakk hjá sér fluglög 330, 390 og 410. Fyrirspurnin hafi komið frá Elíasi flugumferðarstjóra og þeir borið ræmu flugvélarinnar saman við fluglag 330 og hafi séð, að hún kæmist í gegn. Þá hafi þeir afhent Þóri Haraldssyni flugumferðarstjóra ræmuna til þess að athuga, hvort hún kæmist í fluglag 350, en hann stjórnaði umferð í því fluglagi. Á ræmuna fyrir SK-292 hafi verið skrifað með rauðu tölustafirnir 370, en það hafi verið það fluglag, sem reynt hafi verið að fá handa flugvélinni.

Næst hafi hann munað eftir þessari ræmu, þegar hún kom aftur í stakk til þeirra frá Elíasi, og þá hafi verið spurt, hvort flugvélin gæti komist í fluglag 330. Um þessar mundir hafi Ingvar verið að leysa Georg af, og kvaðst Haraldur ekki gera sér grein fyrir því, hvor þeirra var við stakkinn, þegar fyrirspurnin kom frá Elíasi. Hann kvaðst hafa athugað, hvort SK-292 kæmist í fluglag 330, og séð, að svo var, en hafi borið það undir kennara sinn, sem hann álítur, að hafi verið Ingvar, og fengið samþykki hans við því að láta SK-292 fara í fluglag 330. Hann hafi talað við innanlandsdeildina (ACC) og beðið þá (sic) að setja SK-292 í fluglag 330. Hann hafi síðan fengið staðfestingu frá innanlandsdeild (ACC) um, að SK-292 væri komin í fluglag 330. Hann kvaðst muna, að hann hafi spurt Ingvar að því, hvort hann ætti að færa á ræmuna fluglag 330, og þá, hvort hann ætti að skrifa ofan í tölustafina 370, sem voru skrifaðir með rauðu, eða færa það þar fyrir neðan. Ingvar hafi sagt sér að skrifa ofan í 370 með svörtu, og hafi hann þá skrifað tölustafina 330 með svörtu ofan í 370. Hann kvaðst ekki muna, hvort þetta hafi verið, áður en hann fékk staðfestingu frá innanlandsdeild (ACC) um, að flugvélin væri komin í hæð, eða á eftir. Ekki myndi hann, hvort ræman hafi verið í stakknum eða legið á borðinu hjá sér, þegar hann færði tölurnar inn á ræmuna. Eftir að hafa skrifað á ræmuna, kvaðst hann ekki muna, hvað hann hefði gert við hana.

Nokkru eftir þetta hafi hann fengið ræmu frá BA-85, sem var í fluglagi 310, ásamt fyrirspurn um, hvort flugvélin kæmist í fluglag 330. Hann kvaðst hafa athugað þetta ásamt Ingvari með því að bera ræmuna saman við stakkinn, og hafi þeir séð, að ekkert var til fyrirstöðu, að BA-85 fengi að fara í fluglag 330. Hann hafi þá hringt í Gufunes og gefið BA-85 heimild til þess að fara í fluglag 330. Það næsta, sem hann myndi úr þessu máli, væri, að tilkynning hafi komið frá BA-85 um umferð á móti sér í sama fluglagi og að SK-292 staðfesti það. Hann hafi þá spurt Ingvar, hvernig þessu skyldi svarað. Ingvar hafi þá komið inn að borðinu, þar sem hann var, athugað skeytið og borið saman ræmurnar, sem þá voru báðar á réttum stað í stakknum, og séð, að þetta var rétt. Sagði Ingvar, að þeir yrðu að láta vaktstjóra vita af þessu og gefa skýrslu.

Ingvar hafi síðan prentað út skeytið og látið sig fá ræmurnar og beðið sig um að setja ræmurnar inn í „crossing" á tölvu, sem hann hafi gert. „Þá kom út eins og tölvan sagði 150° crossing með mismun á tímaáætlun á crossing punkt upp á tvær mínútur að mig minnir."

Hafi nú Haraldur Guðmundsson vaktstjóri tekið málið í sínar hendur og hann látið ræmurnar á borðið hjá honum. Haraldur hafi beðið um, að öll skeyti yrðu prentuð út um BA-85 og SK-292, sem þeir hefðu gert. Hann hafi síðan gert sams konar ræmur fyrir þessar flugvélar til þess að setja í stakkinn og merkt þær „copy".

Haraldur Steinn neitaði því, að nokkur skipti hefðu verið milli manna í stakk þeim, sem hann vann við, þ.e. frá því að hann skráði SK-292 á ræmuna fyrir fluglag 330. Ingvar hafi verið með sér allan þann tíma og þangað til skeytið kom frá BA-85 um umferð á móti í sömu hæð. Hann kvaðst ekki geta svarið fyrir það, hvort ræman fyrir SK-292 hafi verið í stakknum, þegar beiðnin barst frá BA-85 um hækkun í fluglag 330, en það gæti varla verið, því að þeir hefðu ekki séð neitt því til fyrirstöðu, að BA-85 gæti farið í fluglag 330.

Haraldur Steinn var spurður að því, hvernig það mætti vera, að ræman fyrir SK-292 hafi ekki verið í stakknum, þegar beiðni kom frá BA-85 um hækkun, þar sem hann hefði skýrt frá því hér á undan, að eftir að skeyti kom frá BA-85 um umferð á móti, hafi ræmur beggja flugvélanna verið á réttum stað í stakknum. Svar Haralds var á þessa leið: „Ég get ekki svarað þessu. Það sem ég [man] eftir þessari ræmu er þegar ég skrifaði á hana 330. Ég man síðan ekki eftir henni fyrr en skeytið kom frá BA-85 og þá var hún á réttum stað í stakknum. Ég hlýt að hafa sett ræmuna á réttan stað í stakknum þó svo að ég muni það ekki."

Honum var sýnt ljósrit af ræmu SK-292. Á ræmunni við 66° N 20° V eru skráðir tölustafirnir 26 neðst hægra megin. Kvaðst Haraldur hafa skrifað þessa tölustafi sjálfur inn á ræmuna og merkt tímann í mínútum, þegar flugvélin hafði tilkynnt sig á þessum stað. Þetta hafi borist með skeyti frá Gufunesi inn á tölvuskjá hjá þeim. Hann kvaðst ekki muna, hvenær þetta skeyti hafi borist. Síðan sagði hann: „Ég hef því fært tölurnar inn á ræmuna eftir kl. 16.26 þegar flugvélin tilkynnir þessa staðarákvörðun og áður en ég tók ræmurnar úr, þ.e. áður en skeytið barst frá BA-85 um umferð á móti."

Georg Ólafur Tryggvason flugumferðarstjóri gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 4. júní 1986, en hafði gefið rannsóknarnefnd flugmálastjóra skýrslu 2. júní s.á. Mánudaginn 2. júní 1986 kvaðst hann hafa byrjað á vakt klukkan 07.30 og fengið þann starfa að vinna í úthafsdeild (OAC). Hann kvaðst lítið muna eftir morgninum, en sig minnti, að það hafi verið um klukkan 13.00, að hann hafi tekið við stöðu 0 og annast umferðarstjórn

í fluglögum 330 og 390 og ofar. Með honum hafi verið Haraldur Steinn Rúriksson, nemi í flugumferðarstjórn. Talsverð flugumferð hafi þá verið og hún farið í vöxt, einnig hefðu verið miklar annir í þessari stöðu vegna tölvuskeyta, sem senda þurfti á aðra skjái. Starfið hafi allt gengið eðlilega fyrir sig (sic), en umferð mikil og erill.

Hann kvaðst hafa setið í þessari stöðu ásamt nemanum fram til klukkan 16.00. Skömmu áður en hann hafi verið leystur af í hléi, hafi Elías flugumferðarstjóri rétt sér ræmu fyrir SK-292 og spurt, hvort hún gæti komist í fluglag 330. Hann kvaðst hafa athugað þetta og sagt honum fljótlega, að samkvæmt ratsjánni stæði SK-941 ekki í vegi fyrir, að SK-292 færi í fluglag 330, en jafnframt hefði hann tekið fram, að hann vissi ekki, í hvorri hæðinni SK-941 væri, þar sem athugun hans leiddi í ljós, að í umferð á móti hefði SK-941 verið í fluglagi 310, en ratsjármaður í innanlandsdeild hefði átt að setja hana í fluglag 330 samkvæmt ósk sinni. Hann hafi verið staðinn upp, þegar hann sagði Elíasi þetta og rétti honum ræmuna, þar sem Ingvar hafi þá komið til að leysa sig af. Hann hafi reyndar þegar greint Elíasi frá þessu, áður en hann stóð upp, en Elías hafi gripið um úlnliðinn á sér, eftir að hann hafi verið staðinn upp, og ítrekað þetta við sig. Hafi hann svarað Elíasi og sagt honum, að þetta væri í lagi vegna SK-941. Hann hafi svo kynnt Ingvari, sem var að leysa hann af, umferðina í stakknum, en minntist þess ekki að hafa sagt honum frá SK-292. Hann hafi þá verið búinn að rétta Elíasi ræmuna, enda hafi ekki verið um heimild að ræða, heldur aðeins athugun, þar sem ætlunin hafi verið að koma SK-292 í fluglag 370. Hann hafi síðan tekið sér hlé og farið upp í hvíldarherbergi.

Skömmu fyrir klukkan 17.00 hafi Haraldur Steinn komið upp í hvíldarherbergið og sagt sér, að vaktstjórinn, Haraldur Guðmundsson, vildi tala við sig. Hann hafi þá farið niður í flugstjórnarmiðstöðina til vaktstjórans, sem hafi sagt sér frá skeyti með kvörtun frá BA-85. Hafi hann beðið sig, Ingvar og Harald Stein að gera skýrslu um málið. Þetta hafi þeir gert í sameiningu og byrjað á að prenta út skeytin, en stungið síðan út í kortið feril flugvélanna til þess að reyna að átta sig á því, sem gerst hefði.

Elías Ragnar Gissurarson flugumferðarstjóri gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 3. júní 1986, en hafði gefið rannsóknarnefnd flugmálastjóra skýrslu 2. júní 1986. Hann kvaðst hafa byrjað á seinni dagvakt klukkan 07.30 og hafið störf í úthafsdeildinni (OAC) og aðeins einn stakkur verið opinn. Sennilega upp úr kl. 08.00 hafi stakknum verið skipt og hann sjálfur verið með lægri fluglögin, að sig minni, fluglög 330 og neðar, en Ingvar Valdimarsson með efri fluglögin, 350 og yfir.

Dagurinn hafi liðið eðlilega, en umferðin vaxið eftir því, sem á leið. Stökkunum hafi síðan verið skipt meira eftir því, sem umferð óx, og um hádegi hafi stakkarnir verið orðnir þrír. Umferð hafi verið mikil og þung

og flugvélar komið inn mjög hátt, að honum virtist. Umferð hafi verið orðin svo mikil upp úr hádegi, að allir stakkar hafi verið að fyllast, og þá verið opnað fjórða borðið. Fluglög 290 og neðar hafi verið flutt á það borð, á þriðja borð hafi fluglög 310 farið, á öðru borði hafi fluglög 330 orðið eftir, og á fyrsta borði hafi fluglag 350 verið og hæðirnar þar fyrir ofan. Miklar annir hafi verið orðnar á tímabilinu kl. 13.00-14.00, bæði vegna þess að flugvélar hafi streymt inn á svæðið og margar jafnframt beðið um leyfi til hækkunar flugs. Hafi þá fluglag 390 og þar fyrir ofan verið sett fyrir ofan fluglag 330, þar sem þar var rými, og fluglag 370 sett fyrir ofan 310. Þannig hafi skiptingin verið fram yfir klukkan 17.00, en þá hafi verið farið að draga úr umferð, og um klukkan 18.00 hafi tveir stakkar nægt og þá komin á eðlileg hæðarskipting.

Um klukkan 16.00 hafi Benedikt Gröndal, sem setið hafi hægra megin við sig í stakk með fluglag 290 og lögin þar neðar, rétt sér ræmu fyrir SK-292 og sagt sér að setja vélina í 370 á radar. Sjálfur kvaðst Elías hafa tekið ræmuna og borið hana við 370, þar sem hún hefði getað verið, en jafnframt hefði hann athugað, hvort fluglag 330 væri laust, og því rétt ræmuna yfir til vinstri í stakkinn, þar sem fluglag 330 var, og spurt, hvort fluglag 330 væri laust. Þeir, Georg Ólafur og neminn, sem með honum var, hafi skoðað ræmuna smástund. Síðan hafi Georg rétt sér ræmuna aftur, og um það leyti hafi Ingvar komið og leyst Georg af. Georg hafi sýnt Ingvari umferðina í stakknum eins og hún var. Sjálfur hafi hann sett ræmuna aftur í stakkinn, þar sem fluglag 370 var, en gripið í höndina á Georg og spurt hann ítrekað (sic) að því, hvort fluglag 330 væri laust handa SK-292 eða ekki, en hann hafi áður veitt sér ófullnægjandi svar við því. Hann hefði svarað, að fluglag 330 væri laust, SK-941 væri þar ekki fyrir, og hefði sér skilist á honum, að sú flugvél væri að fara upp í fluglag 350.

Rétt eftir að Georg hefði verið farinn út, hafi verið hringt úr innanlandsdeild (ACC) og tilkynnt, að SK-292 gæti ekki tekið fluglag 370. Hann hafi þá tekið SK-292 úr stakknum aftur og rétt ræmuna yfir í stakk, þar sem fluglag 330 var. Hann kvaðst ekki muna, hver hefði tekið við ræmunni, hvort það hafi verið Ingvar eða neminn, sem hann var með og heiti Haraldur. Hann myndi ekki heldur, hvort hann hefði sagt eitthvað, þegar hann lét ræmuna frá sér, enda hafi þetta verið rétt eftir að Georg Ólafur hefði sagt sér, að fluglag 330 væri laust handa SK-292.

Sama kvöld hafi Haraldur Guðmundsson vaktstjóri hringt heim til sín og sagt sér frá atvikinu. Hann kvaðst þá hafa farið að hugleiða þetta atvik og þá munað eftir því, að hann hefði leyst Þóri Haraldsson af um klukkan 18.00. Hann kvaðst ekki muna, hvort það var, þegar hann leysti hann af, eða þegar hann kom aftur til baka, að hann sagði eitthvað á þá leið: „Ætli þetta hafi verið vegna þess að hann var með hann neðst í stakknum.“ Ekki

kvaðst hann hafa spurt Þóri neitt frekar um þetta, en sett þetta í samband við málið, þegar hann frétti af því. Á hinn bóginn kvaðst hann ekki treysta sér til að meta það, við hvað Þórir hafi átt með þessu.

Þórir Benedikt Haraldsson gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu um málsatvik 4. júní 1986. Hann sagðist hafa byrjað á vakt klukkan 07.30 mánudaginn 2. júní 1986 í úthafsdeild (OAC). Dagurinn hafi liðið eðlilega, en umferð flugvéla mikil. Eftir hádegi hafi hann verið í stöðu 1 og stjórnað umferð í fluglagi 350 og stakkurinn verið fullur. Hann kvaðst hafa verið í þessari stöðu frá því um kl. 14.30 þar til kl. 18.00, að hann var leystur af. Að öllu eðlilegu hefði átt að leysa sig af um klukkan 17.00, en sá, sem það átti að gera, hafi verið settur í stöðu 0 vegna þess atviks, sem upp kom.

Á þessum tíma, frá kl. 14.30 til kl. 18.00, hafi aldrei verið leitað til sín vegna SK-292 og það flug ekki borið saman við stakkinn, sem hann hafi séð um. Sama sé að segja um BA-85, aldrei hafi komið nein fyrirspurn til sín vegna hennar.

Um klukkan 18.00 hafi Elías komið og leyst sig af og hann gert Elíasi grein fyrir umferð í stakknum. Síðan hafi hann tekið sér hlé og farið upp í kaffistofu og komið niður eftir u.þ.b. 30 mínútur. Hann hafi þá leyst af Benedikt Gröndal, sem var að vinna í stöðu 0. Ekki minntist hann að hafa rætt neitt um flugumferðaratvikið við Elías, enda hafi ekkert því viðkomandi komið á borð sitt. Vegna þeirra ummæla Elíasar R. Gissurarsonar í skýrslu til rannsóknarlögreglu ríkisins 3. júní 1986, að ræma SK-292 hafi verið neðst í stakknum, tók Þórir fram, að þetta væri alveg rétt hjá honum. Ástæðan fyrir þessari vangaveltu (sic) hafi verið sú, að hann hafi litið yfir í stöðu 0, þegar hann varð þess var, að eitthvað var að gerast. Hann hafi tekið eftir því, að ein gul ræma hafi verið neðst í stakknum og hún stungið í augun, þar sem hún var eina gula ræman, en allar hinar bláar. Honum hafi fundist sem ræma SK-292 (gula ræman) væri ekki á réttum stað í stakknum. Hann gæti þó ekki útskýrt þetta neitt frekar. Þegar hann hafi tekið eftir þessu, þá hafi Ingvar Valdimarsson og neminn Haraldur Steinn báðir verið við stakkinn.

Benedikt Þorvaldsson Gröndal flugumferðarstjóri gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 6. júní 1986. Hann kvaðst hafa byrjað á vakt klukkan 07.30 og verið settur til starfa í úthafsdeild (OAC). Framan af deginum hafi umferð verið róleg; síðdegis hafi hann stjórnað umferð í fluglagi 390 og neðar.

Hann kvaðst muna vel eftir flugvélinni SK-292, vegna þess að þegar fyrst var spurt um hana, þá hafi engin ræma komið yfir vélina og því engin flugáætlun. Hann hafi síðan fengið vitneskju um leið vélarinnar og reiknað sjálfur út á tölvu tímann og gefið heimild fyrir SK-292 í fluglag 290. Þegar

flugvélin hafi verið að koma á 67° N 30° V samkvæmt áætlun, þá hafi hann rétt flugræmuna yfir í næstu stöðu vinstra megin við sig, en hann myndi ekki, hvaða flugumferðarstjóri hafi verið að vinna þar, myndi þó, að hann hafi verið að stjórna umferð, m.a. í fluglagi 310. Hann hafi spurt samstarfsmenn sína, hvort þeir gætu ekki gert eitthvað fyrir þessa flugvél, og átt þá við að heimila henni að fara hærra. Hann hafi heyrt út undan sér, að menn hafi verið að tala um að koma henni í fluglag 370 og einnig talað um 330. Hann myndi ekki, hvort flugstjórinn hefði beðið um fluglag 330, en hann hafi heyrt, að samstarfsmenn sínir hafi talað um, að best væri að koma henni sem hæst og biðja innanlandsdeild (ACC) að athuga það.

Fljótlega eftir þetta hafi hann verið leystur af og farið í kaffistofuna, en ekki man hann, hver hafi leyst sig af. Hann kveðst hafa verið í kaffistofunni, þegar hann heyrði, að eitthvað hafði gerst, og minnir, að þá hafi hann gengið niður til að athuga, hvort hann þyrfti að leysa af. Ekki mundi hann, hvar hann leysti af, en telur hugsanlegt, að hann hafi leyst þá af, sem unnu í fluglagi 330, en þorir þó ekki að fullyrða það. Hann kvaðst muna eftir því, að skeyti frá flugvélunum, sem lentu í árekstrarhættunni, voru þá að berast inn.

Guðmundur Matthíasson varaflugvallarstjóri, framkvæmdastjóri flugumferðarþjónustu hjá Flugmálastjórn Íslands, gaf skýrslu hér fyrir dómi 12. desember 1988.

Hann skýrði svo frá, að kæmi flugvél inn á úthafssvæðið, gæfi flugumferðarstjórn í þeirri deild flugvélum ákveðna flugleið og flughæð, sem hún síðan héldi, þar til annað væri ákveðið. Kæmi hún hins vegar inn á innanlandsdeildarsvið, gætu flugumferðarstjórar á því sviði breytt ákvörðun flugumferðarstjóra hinnar deildarinnar. Lagði vitnið áherslu á, að mjög mikil og góð samvinna ríkti milli deildanna. Aðspurt um það, hvort venja hefði myndast um, að úthafsdeild stjórnaði flugumferð á svæðum, þar sem ratsjá innanlandsdeildar næði ekki til, tók vitnið fram, að innanlandsdeild hreyfði ekki við ákvörðun úthafsdeildar, nema ástæða væri til.

Valdimar Ólafsson, yfirflugumferðarstjóri rekstrardeildar flugmálastjórnar, gaf skýrslu hér fyrir dómi 12. desember 1988.

Um samskipti úthafs- og innanlandsdeildar tók vitnið fram, að ábyrgðarmörk fylgdu svæðismörkum, en sé breytinga þörf, þurfi að koma til náin samvinna deildanna beggja. Aðspurt um það, hvort venja sé að leita samþykkis innanlandsdeildar (ACC) fyrir breytingu á flughæð, þegar flugvél fljúgi skamma hríð innan svæðis innanlandsdeildar og utan ratsjárdrægis, segir vitnið, að þá séu samskipti frekar í formi tilkynninga frá úthafsdeild til innanlandsdeildar, en náin samvinna sé nauðsynleg.

III.

Samkvæmt skýrslu flugslysanefndar hefur atburðarás verið sem hér segir (tímasetningar merktar með stjörnu merkir (sic), að fjarskipti hafi farið fram um Gufunes, en annars hafi þær (sic) farið fram um beint talstöðvarsamband):

ATVIKARÁS Í TÍMARÖÐ.

1557* SK-292 biður um hækkun í fluglag 330.

1602* SK-292 send af vinnutíðni Gufuness yfir á vinnutíðni innanlandsdeildar (ACC).

1602 SK-292 kallar upp innanlandsdeild (ACC), og úr innanlandsdeild (ACC) er spurt, hvort SK-292 geti farið í fluglag 370, en því er svarað neitandi.

1610 Eftir samráð við úthafsdeild (OAC) veitir innanlandsdeild (ACC) SK-292 heimild til að hækka flug úr fluglagi 290 í fluglag 330 skammt norðvestur af Vestfjörðum.

1612 Úthafsdeild (OAC) tilkynnir innanlandsdeild (ACC) um framvindu yfirflugs BA-85 í fluglagi 310 og áætli BA-85 62° N 10° V kl. 1623 og 68° N 20° V kl. 1716. Í innanlandsdeild (ACC) eru þessar upplýsingar færðar inn á flugstjórnarræmu.

1615 SK-292 tilkynnir sig í fluglagi 330 og staðfestir við innanlandsdeild (ACC), að ekki sé óskað frekari hækkunar.

1616 SK-292 send aftur yfir á vinnutíðni Gufuness, og innanlandsdeild (ACC) tilkynnir úthafsdeild (OAC), að SK-292 sé komin í fluglag 330.

1624* Úthafsdeild (OAC) berst á tölvuskjá skeyti frá BA-85, þar sem flugvélin gefur staðarákvörðun kl. 1622 á 62° N 10° V vestur af Færeyjum í fluglagi 310. Þessar upplýsingar eru færðar inn á flugstjórnarræmur fyrir BA-85 í úthafsdeild (OAC), en innanlandsdeild (ACC) fær þessar upplýsingar ekki.

1626* BA-85 biður um hækkun í fluglag 330.

1627* SK-292 gefur staðarákvörðun á 66° N 20° V í fluglagi 330 kl. 1626 og áætlar 64° N 10° V kl. 1701. Þetta er fært inn á flugstjórnarræmur í úthafsdeild (OAC). Flugumferðarstjóri í innanlandsdeild (ACC) sá í ratsjá, þegar SK-292 var á 66° N 20° V, og færði staðarákvörðunina inn á flugstjórnarræmu.

1630 Úthafsdeild (OAC) tilkynnir innanlandsdeild (ACC), að hún (OAC) ætli að gefa BA-85 hækkunarheimild í fluglag 330. Innanlandsdeild svarar OK. Talan 330 er skrifuð á flugstjórnarræmu fyrir BA-85 hjá innanlandsdeild (ACC) fyrir neðan töluna 310. Í beinu framhaldi af því er hringt úr úthafsdeild (OAC) í Gufunes og BA-85 veitt heimild til hækkunar í fluglag 330.

1634* Frá Gufunesi er BA-85 send heimild til hækkunar í fluglag 330. Upplýsingar um þessa hækkun eru færðar réttilega inn á flugstjórnarræmu í úthafsdeild (OAC). Innanlandsdeild (ACC) fær ekki staðfestingu um, að heimildin hafi verið send.

1634* BA-85 tilkynnir, að flugvélin sé að fara úr fluglagi 310 í fluglag 330. Þessar upplýsingar eru færðar inn á flugstjórnarræmu í úthafsdeild (OAC), en ekki í innanlandsdeild (ACC), sem fær þær upplýsingar ekki.

1639* BA-85 tilkynnir, að flugvélin sé komin í fluglag 330. Þessar upplýsingar eru færðar inn á flugstjórnarræmu í úthafsdeild (OAC), en ekki í innanlandsdeild (ACC), sem fær þær upplýsingar ekki.

1646 Flugumferðaratvik gerist „AIR /NEAR MISS" (samkvæmt tilkynningum BA-85 og síðar Sk-292).

1647* BA-85 tilkynnir umferð á móti í sama fluglagi og að SK-292 geti staðfest, að flugvélarnar hafi komið mjög nærri hvor annarri (very close).

1652* Flugstjóri BA-85 tilkynnir, að hann óski, að skráð sé flugumferðaratvik (air miss) á stað 64°53'7" N og 14°10'0" V í fluglagi 330 og að SK-292 staðfesti.

1747* SK-292 tilkynnir flugumferðaratvik (near miss) og hafi nærri orðið árekstur (near collision).

1756* SK-292 tilkynnir nánar um atvikið, segir staðarákvörðun hafa verið 64°53'3" N og 13°58'1" V, stefnu 133°, hraða 480 hnúta, fluglag 330, í sjónflugsskilyrðum ofar skýjum.

1759* SK-292 tilkynnir enn frekar um atvikið og segir það hafa gerst kl. 1646. Flugumferðin á móti í sama fluglagi hafi verið B-747 með kallmerki BA-85 og skrásetningarmerki G-BDXE.

IV.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, er þetta leitt í ljós um flug flugvélarinnar SK-292 í fluglagi 330 og viðbrögð ákærða Bárðar: Útskrift af segulbandsspólum flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík frá 2. júní 1986 sýnir, að kl. 16.16 er báðum deildum, innanlandsdeild (ACC) og úthafsdeild (OAC), ljóst, að SK-292 er komin í fluglag 330. Er það einnig í samræmi við framburð ákærða fyrir rannsóknarlögreglu ríkisins og hér fyrir dómi. Samkvæmt yfirlitinu hér að framan gefur SK-292 kl. 16.27 upp staðarákvörðun á 66° N og 20° V í fluglagi 330 kl. 16.26 og áætlar að vera á 64° N og 10° V kl. 17.01. Ákærði sér í ratsjá, þegar SK-292 er á 66° N og 20° V, og að sögn hans færir Grétar Reynisson þá staðarákvörðun inn á flugstjórnarræmu ásamt tímasetningu kl. 16.26.

Ákærði hefur viðurkennt að hafa um kl. 16.17 vitað, að SK-292 væri

komin í fluglag 330. Þá tilkynnti ákærði flugstjóranum, að hann ætti að skipta yfir til fjarskiptamiðstöðvarinnar í Gufunesi. Síðan fylgdist hann með framvindu flugs hennar þangað til kl. 16.27. Hann lét úthafsdeild (OAC) ekki vita um flug SK-292 yfir 66° N og 20° V og gaf þá skýringu, að hann hefði talið, að hún fengi skeyti um það frá flugvélinni um Gufunes, enda varð sú raunin, eins og þegar hefur verið getið.

Um flug BA-85 og viðbrögð ákærða Bárðar við því, sem þar gerðist, er þetta leitt í ljós: Hann vissi af flugvélinni, þegar hún nálgaðist mörk innanlandssvæðisins (ACC) í fluglagi 310, og kl. 16.30 tók hann við tilkynningu frá úthafsdeild (OAC) þess efnis, að BA-85 færi í fluglag 330. Um þetta hljóða útskriftir af segulbandsspólum flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík, svo að þegar ákærði hafði fengið svohljóðandi tilkynningu frá Haraldi Steini Rúrikssyni í úthafsdeild (OAC): „Hann [BA-85] er að biðja um 330. Ég ætla að cleara hann í 330.“ Ákærði svaraði „OK“. Hann sinnti flugvélinni ekki frekar, en gaf þá skýringu, að hann hefði álitið þessa breytingu á flughæð ekki endanlega ákveðna, enda þurft að sinna öðrum verkefnum og treyst því, að Ingvar Finnur Valdimarsson, meðákærði í málinu, gengi frá breytingu á flughæð BA-85. Mikið vinnuálag hefði valdið því, að hann brást svo við.

Á flugstjórnarræmu í innanlandsdeild er BA-85 skráð í tveimur fluglögum, 310 og 330. Ákærði gaf þá skýringu við yfirheyrslu hjá rannsóknarlögreglu ríkisins, að hann hefði ekki fengið vitneskju um, að flugvélin væri farin úr fluglagi 310. Ef svo hefði verið, hefði hann sett strik yfir töluna 310 og ör upp, sem táknaði, að flugvélin væri að klifra, en síðan hefði hann bætt við striki í örina, þegar hún væri komin í rétta hæð. Ræman bæri einungis vætti um þá fyrirætlan að setja BA-85 í fluglag 330.

Þetta staðfesti ákærði í skýrslu hér fyrir dómi 13. september 1988. Hann hefði engum athugasemdum hreyft við því, að BA-85 færi í fluglag 330, enda annir miklar, hann einn á vakt og staðurinn, þar sem leiðir flugvélanna skárust, ekki sést í ratsjá, þar sem hann væri utan sviðs hennar.

Samkvæmt þessu telst sannað, að ákærða Bárði hafi verið kunnugt um flug SK-292 í fluglagi 330, þegar hann eftir tilkynningu frá nemanum Haraldi Steini Rúrikssyni gerði ekki athugasemd við það, að flugvélin BA-85 hækkaði flugið úr fluglagi 310 í fluglag 330 með þeim afleiðingum, að hætta var á, að þær rækjust saman.

Af hálfu ákærða hafa viðbrögð hans verið skýrð með miklu vinnuálagi. Flugslysanefnd rannsakaði umferðarmagn og talviðskipti á innanlands- og úthafsflugstjórnarsvæði á tímabilinu kl. 16.00-17.00, daginn sem flugumferðaratvikið varð. Segir í skýrslu hennar, að umferð hafi ekki verið mikil miðað við starfslið og viðskipti eðlileg. Tilskilinn fjöldi flugumferðarstjóra hafi verið á vakt. Þetta fær stoð í framburði ýmissa, sem skýrslur hafa gefið.

Nú var ákærði einn að störfum í innanlandsdeild (ACC) frá kl. um 16.30, þangað til atvikið varð, og verður ekki synjað fyrir, að hann hafi átt annríkt, þótt dregið hefði úr umferð, en honum hefði átt að vera í lófa lagið að kveðja menn til aðstoðar, ef nauðsyn krefði. Eins og fyrr hefur verið getið, hafði vaktstjórinn, Haraldur Ársæll Guðmundsson, verið að sinna öðrum verkefnum og lét það viðgangast, að ákærði, sem hafði takmarkaða reynslu, væri einn við störf, eins og hér stóð á. Ekki firrir þetta þó ákærða ábyrgð.

Í annan stað hefur því verið haldið fram, að ákærði hafi aldrei samþykkt, að BA-85 færi í fluglag 330. Það liggur þó ljóst fyrir, að ákærði hreyfði ekki athugasemdum við því og ritaði töluna 330 á ræmu flugvélarinnar. Ekki verður séð af gögnum málsins, að ákærði hafi ritað þá tölu með rauðu, eins og gert er, þegar flugmenn biðja um hæðarbreytingu, en áður en hún er endanlega ákveðin. Sýnir það, að ákærði hefur gert ráð fyrir flugvélinni í fluglagi 330 og það verið tilefni til að fylgjast með framvindu flugs hennar.

Þá hefur því í þriðja lagi verið haldið fram, að venja sé, að úthafsdeild (OAC) stjórni umferð í yfirflugi, og sé þá innanlandsdeild (ACC) einungis þjónustuaðili við úthafsdeild (OAC). Ákærði hafi þess vegna mátt treysta því, að úthafsdeild fylgdist með umferð í fluglagi 330 og sæi til þess, að aðskilnaður væri nægur.

Í starfsreglum flugmálastjórnar (flugöryggisþjónustu) frá 5. september 1978, nr. 3.3.3, sem lúta að skyldum starfsmanna, segir, að innanlandsdeild (ACC) annist hæðarbreytingar loftfara, er fljúgi um innanlandshluta flugstjórnarsvæðisins, jafnt þeirra, sem hafa ekki viðkomu á Íslandi, sem hinna, sem viðkomu hafa. Enn fremur skuli innanlandsdeildin (ACC), ef við verður komið, annast hæðarbreytingar þeirra loftfara í úthafshluta flugstjórnarsvæðisins, sem eru innan langdrægni SSR-tækjanna. Þetta staðfestir vitnið Guðmundur Matthíasson hér fyrir dómi, þar sem hann segir, að komi flugvél inn á innanlandsdeildarsvið af úthafssvæði, geti flugumferðarstjórar á því sviði breytt ákvörðun flugumferðarstjóra hinnar deildarinnar. Vitnið Valdimar Ólafsson sagði hér fyrir dómi, að ábyrgðarmörk fylgdu svæðismörkum, en samskipti séu fremur í formi tilkynninga frá úthafsdeild (OAC) en að samþykkis innanlandsdeildar (ACC) sé leitað. Bæði vitnin lögðu áherslu á, að náin samvinna deildanna væri nauðsynleg.

Samkvæmt þessu var ákærða ekki rétt að líta svo á, að flugvélin BA-85 væri algerlega undir stjórn úthafsdeildar (OAC), og breytir engu, þótt formið á samskiptum deildanna sé eins og vitnið Valdimar Ólafsson lýsir. Ákærða bar því að fylgjast með framvindu flugs BA-85, eftir að hann hafði fengið tilkynningu um flug hennar í fluglagi 330 og ekki gert athugasemd við.

Ekki skiptir hér máli, þótt BA-85 hafi byrjað að hækka flugið úr fluglagi

310 utan innanlandssvæðis og komist í fluglag 330 innan þess. Úthafsdeild (OAC) tilkynnti innanlandsdeild (ACC), að BA-85 yrði heimiluð hækkun í fluglag 330 kl. 16.30, og hafði svo samband við Gufunes og veitti heimildina. Átti BA-85 þá 22 sjómílur ófarnar að mörkum innanlandsrýmisins, samkvæmt skýrslu flugslysanefndar. Í starfsreglum flugmálastjórnar (flugöryggisþjónustu) dags. 1. október 1982 segir í gr. 1.3.3, að samráð skuli haft við innanlandsdeild (ACC) um allt flug, sem komi nær innanlandssvæðinu en 60 sjómílur. Ferill BA-85 lá þvert í gegnum innanlandssvæðið yfir Austur- og Norðausturland frá stað 63°45'N og 12°20'V að stað 67°30'N og 19°0'V.

Loks hefur því verið haldið fram af hálfu ákærða, að flugvélarnar SK-292 og BA-85 hafi ekki verið í neinni árekstrarhættu. Flugstjórum beggja flugvélanna ber saman um, að flugumferðaratvik (air/near miss) hafi orðið kl. 16.46. Mat flugstjóri BA-85 aðstæður svo, að legið hafi við stórslysi (near disaster), en flugstjóri SK-292, að legið hafi við árekstri (near collision). Skiptir þá ekki máli, þótt nokkuð beri á milli um mat þeirra á fjarlægðum. Ákærði tók fram í skýrslu hér fyrir dómi, að hann drægi ekki í efa, að skýrslur flugstjóranna væru réttar. Verður því að telja sannað, að hér hafi orðið flugumferðaratvik (air/near miss) og hætta á árekstri.

Með þessu, sem nú hefur verið rakið, telst sannað, að ákærði hafi ekki sýnt nægjanlega árvekni og aðgæslu við flugumferðarstjórn á flugstjórnarsvæði sínu, þannig að honum yfirsást sú árekstrarhætta, sem flugvélarnar SK-292 og BA-85 voru í, þegar þær flugu um flugstjórnarsvæði hans.

Ákærði Ingvar Finnur Valdimarsson leysti Georg Ólaf Tryggvason af um kl. 16.00 - kl. 16.05-16.10 að eigin sögn. Þegar BA-85 bað um hækkunarheimild kl. 16.26, fór ákærði yfir stakkinn ásamt nemanum Haraldi Steini Rúrikssyni og heimilaði síðan nemanum að leyfa BA-85 að hækka flugið í fluglag 330, enda töldu þeir að athuguðu máli ekkert því til fyrirstöðu. Ákærði hefur margsinnis neitað því að hafa tekið við ræmu SK-292 frá Elíasi Gissurarsyni og að ræman hafi verið í stakknum, þegar hann leyfði nemanum að heimila BA-85 fluglag 330. Hann hafi ekki vitað af SK-292 í fluglagi 330 og ekki heimilað henni flug þar.

Gegn þessu mælir í fyrsta lagi framburður Haralds Steins Rúrikssonar, en hann kveðst hafa fengið samþykki kennara síns, sem hann álítur hafa verið ákærða, við því að heimila SK-292 að fara í fluglag 330. Samkvæmt útskriftum af segulbandsspólum flugstjórnarmiðstöðvarinnar í Reykjavík hefur það verið um kl. 16.10. Hann fékk staðfestingu frá innanlandsdeild (ACC) um, að SK-292 væri komin í fluglag 330 kl. 16.16. Ógreinileg segulbandsupptaka af samtali í stöðu kl. 16.13 milli ákærða og nemans Haralds Steins sýnir, að þeir hafa þá rætt um flugvélina SK-292. Þeim ber saman um það, ákærða og nemanum Haraldi Steini, að ákærði hafi heimilað nem-

anum að skrifa töluna 330 ofan í töluna 370 á ræmu SK-292. Hefur ákærði haldið því fram, að skeytið frá BA-85 um flugumferðaratvikið hafi borist, meðan hann var að segja nemanum til, eða um kl. 16.46. Neminn Haraldur Steinn kvaðst ekki muna, hvort hann hafi gert þetta, áður en hann fékk staðfestingu innanlandsdeildar (ACC) um, að SK-292 væri komin í fluglag 330, eða eftir. Áðurgreind útskrift af segulbandsspólum bendir ótvírætt til, að samtal þeirra ákærða og nemans hafi farið fram, meðan SK-292 var að hækka flugið í fluglag 330, eða á tímabilinu kl. 16.10-16.16. Samkvæmt þessu hefur ákærða og nemanum Haraldi Steini verið kunnugt eða átt að vera kunnugt um flug SK-292 í fluglagi 330 frá því um kl. 16.13. Neminn Haraldur Steinn vissi einnig af SK-292 í fluglagi 330 á 60° N og 20° V kl. 16.26.

Um flug BA-85 og viðbrögð ákærða er þetta leitt í ljós: Þegar beiðni barst frá BA-85 kl. 16.26 um heimild til hækkunar í fluglag 330, fór ákærði ásamt nemanum Haraldi Steini yfir stakkinn og heimilaði síðan BA-85 að hækka flug í fluglag 330. Þetta hefur ákærði staðfest fyrir dómi. Samkvæmt áðurnefndum útskriftum af segulbandsspólum tilkynntu þeir kl. 16.30 innanlandsdeild (ACC), að ætlunin væri að heimila BA-85 hækkun í fluglag 330, og ákærði Bárður í innanlandsdeild (ACC) svaraði: „OK". Síðan hækkaði BA-85 flugið í fluglag 330. Samkvæmt því, sem hér að framan hefur verið greint um atburðarás á grundvelli skýrslu flugslysanefndar, var innanlandsdeild ekki tilkynnt um framvindu flugs BA-85 frá kl. 16.30-16.39, þegar hún var komin í fluglag 330.

Ákærði hafði nemann Harald Stein Rúriksson í umsjá sinni. Af skýrslu Haralds fyrir rannsóknarlögreglu ríkisins og öðrum gögnum málsins má ráða, að hann hafi ekki vandað til vinnubragða sinna sem skyldi. Bendir margt til þess, að ræma SK-292 hafi ekki verið í stakknum eða á réttum stað, þegar BA-85 var veitt hækkunarheimild í fluglag 330. Ákærði hefur bersýnilega ofmetið getu og hæfni nemans, og því hefur á skort, að hann liti nægilega eftir vinnubrögðum hans. Hugsanleg mistök nemans leysa því ákærða ekki undan ábyrgð. Af hálfu ákærða hefur því verið haldið fram, að ekki hafi verið veruleg hætta á, að flugvélarnar rækjust saman. Með vísan til þess, sem þegar hefur verið sagt, þykir sannað, að hætta hafi verið á árekstri, enda hefur ákærði hér fyrir dómi ekki vefengt skýrslur flugstjóranna þar að lútandi. Samkvæmt þessu telst sannað, að ákærði Ingvar hafi ekki athugað, hvort leiðir flugvélanna SK-292 og BA-85 skærust, þegar nemandi hans í flugumferðarstjórn, Haraldur Steinn Rúriksson, með samþykki ákærða heimilaði flugvélinni BA-85 að hækka flug úr fluglagi 310 í fluglag 330 kl. 16.30, sem leiddi til þess, að leiðir flugvélanna skárust í lofti kl. 16.46, eða um 16 mínútum síðar, með þeim afleiðingum, að hætta varð á árekstri.

V.

Í ákæruskjali er atferli ákærðu heimfært til 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sem lýtur að ásetningi, en það er ekki í samræmi við verknaðarlýsingu í ákæruskjali. Með vísan til 3. mgr. i.f. 118. gr. laga nr. 74/1974 um meðferð opinberra mála þykir í þessu máli mega dæma eftir 2. mgr. 168. gr., enda hefur verjendum verið gefinn kostur á að reifa málið að þessu leyti. Telst háttsemi ákærðu varða við 2. mgr., sbr. 1. mgr., 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Í ákæruskjali er háttsemi ákærðu einnig talin varða við 141. gr. almennra hegningarlaga. Eins og nánar verður vikið að hér á eftir og með skírskotun til atvika málsins, sem þegar hefur verið lýst, verður ekki talið, að ákærðu hafi gerst sekir um stórfellda eða ítrekaða vanrækslu eða hirðuleysi í starfi sínu, þannig að sýkna ber ákærðu fyrir brot á þessu ákvæði.

Þá er háttsemi ákærðu í ákæruskjali einnig talin varða við 1. mgr. 163. gr. laga um loftferðir nr. 34/1964. Greinin hljóðar svo:

„Nú brýtur maður gegn reglum, sem flugmálaráðherra hefur sett til að afstýra árekstri milli loftfara eða öðrum flugslysum eða til að tryggja fólk gegn hættum og trafala af loftferðum, og skal hann sæta sektum, varðhaldi eða fangelsi allt að 3 árum."

Hér ber einnig að hafa í huga 181. gr. loftferðalaganna, þótt hennar sé ekki getið í ákæruskjali, sbr. áðurgreint ákvæði 118. gr. laga nr. 74/1974.

Af hálfu ákæruvalds hefur ekki verið sýnt fram á í máli þessu, að brotnar hafi verið neinar þær reglur, sem áskilið er, að flugmálaráðherra hafi sett. Í ákæru er vísað til fjölmargra ákvæða, aðallega á ensku, sem engan veginn geta verið gildar refsiheimildir. Einnig er þar vísað til reglna á íslensku, sem ýmist eiga ekki við eða vísað er til í heild, svo sem reglugerðar nr. 415/1975 um setningu flugreglna, andstætt fyrirmælum 3. tl. 2. mgr. 115. gr. laga nr. 74/1974 um meðferð opinberra mála. Reglugerðin er einnig ranglega tilgreind í ákæruskjali sem reglugerð nr. 415/1978.

Við refsimat ber að hafa í huga, að starfsaðstöðu ákærðu er á ýmsan hátt ábótavant. Í skýrslu flugslysanefndar eru tillögur til úrbóta í 10 liðum, og fyrir liggur í málinu úttekt á íslenskri flugumferðarþjónustu frá desember 1985, sem unnin var á vegum samgönguráðuneytis Bandaríkjanna, þar sem lýst er mörgu, þar sem umbóta er talin þörf. Þá hefur það verið leitt í ljós í þessu máli, að starfsreglur eru engan veginn eins skýrar og afdráttarlausar og nauðsynlegt verður að telja. Með vísan til þessa og skírskotun til 57. gr. hegningarlaganna þykir því rétt að fresta ákvörðun um refsingu ákærðu um 5 ár, enda gerist þeir ekki sekir um nýtt brot á skilorðstímanum.

Af hálfu ákæruvalds hefur þess verið krafist, að ákærðu yrðu sviptir flugumferðarstjóraréttindum skv. 184. gr. loftferðalaga, sbr. 68. gr. hegn-

ingarlaganna. Þegar litið er til þess, að ákærðu hafa gengist undir læknisrannsókn, staðist hæfnispróf og ekki liggur annað fyrir í máli þessu en þeir hafi gegnt starfi sínu áfallalaust, þykja skilyrði áðurnefndra ákvæða um réttindasviptingu ekki vera fyrir hendi, og verður krafa ákæruvalds því ekki tekin til greina.

Dæma ber ákærða Bárð Arnar Sveinbjörnsson til greiðslu málsvarnarlauna skipaðs verjanda síns, Páls Arnórs Pálssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 100.000, og ákærða Ingvar Finn Valdimarsson til greiðslu málsvarnarlauna skipaðs verjanda síns, Sigurðar Helga Guðjónssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 100.000. Allan annan sakarkostnað greiði ákærðu in solidum.

Dómsorð:

Ákvörðun refsinga ákærðu, Bárðar Arnars Sveinbjörnssonar og Ingvars Finns Valdimarssonar, skal fresta og niður falla að liðnum 5 árum frá uppkvaðningu dómsins að telja, haldi ákærðu almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákærði Bárður Arnar greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Páls Arnórs Pálssonar hrl., kr. 100.000, og ákærði Ingvar Finnur greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Sigurðar Helga Guðjónssonar hrl., kr. 100.000, en allan annan sakarkostnað greiði ákærðu in solidum.

Dómi ber að fullnægja með aðför að lögum.