Þriðjudaginn 30. október 1990.

Nr. 419/1989. **Ákæruvaldið**
(Hallvarður Einvarðsson ríkissaksóknari)
gegn
Birni Guðmundssyni
(Guðmundur Ingvi Sigurðsson hrl.)
og Guðmundi Jakobssyni Richter
(Sigurður H. Guðjónsson hrl.).

Flugumferð. Brot í opinberu starfi. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Guðmundur Jónsson, Benedikt Blöndal, Haraldur Henrysson og Hrafn Bragason og Gunnar M. Guðmundsson hæstaréttarlögmaður.

Ríkissaksóknari skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 4. október 1989 að ósk ákærðu, en einnig af hálfu ákæruvaldsins til sakfellingar samkvæmt ákæru og þyngingar á refsingu og til réttindasviptingar eins og krafist er í ákæru.

Endanlegar kröfur ákæruvaldsins voru þessar: „Krafist er sakfellingar samkvæmt ákæru, að því er ákærða Björn varðar, fyrir brot á 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940, en að því er ákærða Guðmund varðar, fyrir brot á 141. gr. almennra hegningarlaga, en að öðru leyti staðfestingar hins áfrýjaða dóms, að því er báða ákærðu varðar, að niðurstöðu til og um heimfærslur til refsiákvæða og greiðslu sakarkostnaðar í héraði, þó þannig, að refsingar beggja verði þyngdar og ákærðu verði dæmdir til greiðslu áfrýjunarkostnaðar, þ.m.t. saksóknarlaun til ríkissjóðs."

Af hálfu beggja ákærðu eru þær kröfur gerðar aðallega, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum ákæruvaldsins, en til vara er krafist vægustu refsingar, sem lög leyfa.

I.

Ákærðu mótmæla því, að litlu hafi munað, að flugvélarnar TF-FLB og TF-FLI rækjust á. Þeir hafa þó fyrir dómi ekki rengt skýrslur flugliða FI-614 (TF-FLB), sem raktar eru í héraðsdómi, en skýrslur þessar hafa stoð í öðrum gögnum málsins, svo sem þar

getur. Ber því að fallast á það með héraðsdómi, að flugvélarnar hafi farið svo nærri hvor annarri, að öryggi þeirra hafi verið raskað.

II.

Ákærði Guðmundur Jakobsson Richter tók við umsjón brottflugs flugvélanna, er þær voru komnar á loft. Samkvæmt gögnum málsins fékk hann tilkynningu um brottflugsheimildir þeirra og átti því að vera ljóst, að heimildirnar voru áþekkar. Með skírskotun til raka héraðsdóms þykir sannað, að ákærði Guðmundur hafi ekki gætt þess að halda nægilegum aðskilnaði milli flugvélanna í brottflugi þeirra frá flugvellinum, eftir að þær voru komnar í umsjón hans, og ekki gripið nægilega skjótt til takmarkana á hraða og klifri FI-232 (TF-FLI). Var með því raskað öryggi beggja flugvélanna. Flugstjórar þeirra höfðu fengið líkar brottflugsheimildir, ákærði Guðmundur fékk sérstaka athugasemd frá ákærða Birni um brottflugsheimild FI-232, og honum var ljóst, að radarinn virkaði ekki fullkomlega. Ber því að meta honum hegðun hans til stórfellds hirðuleysis í starfi. Staðfesta ber ákvæði héraðsdóms um heimfærslu háttsemi hans til refsiákvæða, sem auk þess þykir varða við 141. gr. almennra hegningarlaga, en hann er opinber starfsmaður.

Staðfesta ber ákvörðun héraðsdóms um refsingu ákærða Guðmundar. Fullnustu refsingar skal þó fresta og hún falla niður á þann hátt, sem í dómsorði greinir.

III.

Fram er komið, að ákærði Björn Guðmundsson gerði athugasemd við brottflugsheimildina án þess þó að biðja um nýja heimild. Ákærði flaug þá við sjónflugsskilyrði og sá til hinnar flugvélarinnar. Honum mátti vera ljóst, að saman dró með flugvélunum, ekki síst eftir að hann jók klifur flugvélar sinnar á ný með óbreyttri stefnu, eftir að hafa dregið úr klifri um sinn. Á meðan á þessu stóð, hélt hann áfram að ýfast við flugumferðarstjórann. Verður að telja viðbrögð hans meðorsök þeirrar hættu, sem skapaðist, og meta þau honum til verulegs gáleysis. En við mat á sök hans er litið til þess, að flugumferðarstjórinn margfullvissaði hann um, að radaraðskilnaður flugvélanna væri fullnægjandi. Þegar metin eru viðbrögð ákærða Björns við hinum síðbúnu fyrirmælum flugumferðarstjórans um hæðaraðskilnað flugvélanna, ber að líta til þess, að þau voru

ekki nægilega skýr. Þrátt fyrir það ber að fallast á heimfærslu héraðsdóms á háttsemi hans til refsiákvæða, en eins og þar greinir, takmarkast hún við ónákvæmni í ákæru.

Ákærði Björn hefur látið af störfum vegna aldurs hjá Flugleiðum hf. Við ákvörðun refsingar hans ber að hafa í huga, að hann fékk villandi og óskýrar upplýsingar og leiðbeiningar um framvindu flugsins. Refsing hans þykir hæfilega ákveðin 5 mánaða varðhald. Fullnustu refsingar skal fresta og hún falla niður á þann hátt, sem í dómsorði greinir.

IV.

Staðfesta ber ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað. Dæma ber ákærðu til greiðslu alls áfrýjunarkostnaðar málsins, svo sem í dómsorði greinir.

Eins og mál þetta er vaxið, var ríkissaksóknara rétt skv. b-lið 2. tl. 1. mgr. 130. gr. laga nr. 74/1974 um meðferð opinberra mála að láta sækja þing í máli þessu í héraði. Þótt það færist fyrir, verður ekki séð, að það hafi hamlað vörn ákærðu.

Dómsorð:

Ákærði Björn Guðmundsson sæti varðhaldi í fimm mánuði.

Ákærði Guðmundur Jakobsson Richter sæti varðhaldi í sjö mánuði.

Fullnustu refsingar ákærðu skal fresta og hún niður falla að liðnum tveimur árum frá uppkvaðningu dómsins að telja, haldi þeir almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22/1955.

Ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað er staðfest.

Ákærðu greiði hvor um sig skipuðum verjanda sínum fyrir Hæstarétti, hæstaréttarlögmönnunum Guðmundi Ingva Sigurðssyni og Sigurði Helga Guðjónssyni, málsvarnarlaun fyrir Hæstarétti, 80.000 krónur til hvors. Annan áfrýjunarkostnað greiði ákærðu óskipt, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, 80.000 krónur.

Sératkvæði
hæstaréttardómaranna Guðmundar Jónssonar og Benedikts Blöndals.

Við erum sammála meiri hluta dómara Hæstaréttar um sakfellingu og refsingu ákærða Guðmundar Jakobssonar Richter.

Við teljum fyrirmæli ákærða Guðmundar um takmörkun flughæðar hafa verið svo síðbúin og ófullkomin, að refsiábyrgð verði ekki lögð á ákærða Björn Guðmundsson og sýkna beri hann í máli þessu.

Við erum samþykkir atkvæði meiri hluta dómara um sakarkostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, þó þannig, að ákærði Guðmundur greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, en málsvarnarlaun skipaðs verjanda ákærða Björns greiðist úr ríkissjóði, og annan sakarkostnað greiði ákærði Guðmundur að hálfu og ríkissjóður að hálfu.

Við erum samþykkir athugasemd meiri hluta dómara um málsmeðferð.

Dómur sakadóms Reykjavíkur 7. júlí 1989.

Ár 1989, föstudaginn 7. júlí, var á dómþingi sakadóms Reykjavíkur, sem háð var að Borgartúni 7 í Reykjavík af Ármanni Kristinssyni sakadómara, Sigurði Líndal prófessor og Þorsteini E. Jónssyni flugstjóra, kveðinn upp dómur í máli nr. 323-324/1989: Ákæruvaldið gegn Birni Guðmundssyni og Guðmundi Jakobssyni Richter, sem tekið var til dóms 13. mars síðastliðinn.

Málið er höfðað fyrir sakadómi með ákæru ríkissaksóknara, dagsettri 2. apríl 1987, „á hendur Birni Guðmundssyni flugstjóra, Karfavogi 20, Reykjavík, fæddum 16. júní 1926 í Grjótnesi, Presthólahreppi, Norður-Þingeyjarsýslu, og Guðmundi Jakobssyni Richter flugumferðarstjóra, Fagrabergi 26, Hafnarfirði, fæddum 1. desember 1941 í Reykjavík, fyrir að hafa að morgni fimmtudagsins 6. september 1984, ákærður Guðmundur við flugumferðarstjórn í aðflugsstjórn Keflavíkurvallar í Keflavík og ákærður Björn sem flugstjóri flugvélarinnar TF-FLI, Boeing 727-200, með 145 manns innan borðs, eigi sýnt nægjanlega aðgæslu við brottflug flugvélarinnar frá Keflavíkurflugvelli áleiðis til Glasgow, þannig að mjög litlu munaði, að flugvélin rækist á flugvélina TF-FLB, Douglas DC-8-63, með 258 manns innan borðs, sem fengið hafði áþekka brottflugsheimild frá Keflavíkurflugvelli stuttu á undan TF-FLI, yfir eða nálægt Herdísarvík, á 140 gráðu ferli, um 24 NM frá Keflavík VOR, um 6348 N, 02147 V, um það bil í fluglagi 110, svo sem hér er nánar rakið:

1. Gegn ákærðum Guðmundi fyrir að hafa eigi gætt þess að halda nægjanlegum aðskilnaði á milli flugvélanna í brottflugi þeirra frá flugvellinum, en flugtak TF-FLB var kl. 7.31 og TF-FLI kl. 7.32, og fyrir að hafa eigi gripið nægjanlega fljótt til takmarkana á hraða og klifri flugvélarinnar TF-FLI, sem flaug og klifraði hraðar en TF-FLB, þannig að flugvélin TF-FLI klifraði í gegnum fluglag flugvélarinnar TF-FLB rétt framan og vinstra megin við hana um kl. 7.38.
2. Gegn ákærðum Birni fyrir að hafa sem flugstjóri flugvélarinnar TF-FLI haldið óbreyttri stefnu og klifri flugvélarinnar, eftir að honum var ljóst, að flugvélarnar höfðu fengið áþekka brottflugsheimild frá flugvellinum og að flugvél hans nálgaðist mjög flugvélina TF-FLB, og fyrir að hafa ekki sinnt síðbúnum fyrirmælum meðákærðs um að halda sig 1000 fetum neðan við TF-FLB, en í þess stað flogið flugvélinni undir flugvélina TF-FLB og síðan upp í gegnum fluglag hennar rétt fyrir framan hana, þrátt fyrir það að hann hefði misst sjónar á TF-FLB, sem þá bar við sólu, og munaði mjög litlu, að flugvélarnar rækjust saman.

Telst brot ákærðs Guðmundar 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, grein 3.1 í III. kafla og greinar 2.7.9 og 2.8.1 í X. kafla í ICAO Doc 4444-RAC, Rules of the air and air traffic services, og grein 3.5.2 í starfsreglum flugmálastjórnar, nr. 2.5.15, frá 24. janúar 1980, Radar Operations in Iceland, sbr. 28. og 37. gr. samþykktar um alþjóðaflugmál, sbr. auglýsingu nr. 45, 1947, um staðfestingu flugsamninga og grein 2.4 í RAC-4.1 í Flugmálahandbók, útgefinni af flugmálastjórn, sbr. reglugerð nr. 415, 1975, sbr. 89. gr. loftferðalaga, en brot ákærðs Björns við 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga og 1. mgr. 163. gr. og 1. mgr. 164. gr. laga um loftferðir og greinar 3.1.1, 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.2.3, 3.2.5.1, 3.6.1.1 og 3.6.2.1 í flugreglum, sbr. reglugerð nr. 415, 1975, um setningu flugreglna, sbr. 89. gr. laga um loftferðir.

Þess krafist, að ákærðir verði dæmdir til refsingar og til greiðslu sakarkostnaðar, og enn fremur, að ákærður Björn verði sviptur rétti til að starfa í loftfari samkvæmt 184. gr. laga um loftferðir og ákærður Guðmundur Richter verði sviptur flugumferðarstjóraréttindum samkvæmt sama lagaákvæði, sbr. 68. gr. almennra hegningarlaga."

Samkvæmt sakavottorðum ákærðra hefur hvorugur þeirra sætt refsingu, sem áhrif getur haft á refsimat í máli þessu.

I.

Málavextir eru þessir:

Fimmtudaginn 6. september 1984, laust eftir kl. 7.00 að morgni, var

áætlunarflug Flugleiða hf. frá Keflavíkurflugvelli undirbúið, svo sem venja er. Tvær flugvélar voru búnar til brottfarar, og voru þær þessar:

Flugvél með skrásetningarmerkinu TF-FLB af gerðinni Douglas DC-8-63 F, flugnúmer var FI-614. Flugliðar voru 9, en farþegar 249. Flugstjóri var Magnús Norðdahl (nafnnr. 6276-0257), til heimilis að Holtagerði 58, Kópavogi. Aðstoðarflugmaður var Hallgrímur Jónsson (nafnnr. 3671-0012), til heimilis að Úthlíð 16, Reykjavík. Flugvélstjóri var Búi Snæbjörnsson (nafnnr. 1488-9256), til heimilis að Goðalandi 8, Reykjavík.

Flugvél með skrásetningarmerkinu TF-FLI af gerðinni Boeing 727-208. Flugnúmer var FI-232. Flugliðar voru 9, en farþegar 136. Flugstjóri var ákærður Björn Guðmundsson (nafnnr. 1331-5051), til heimilis að Karfavogi 20, Reykjavík. Aðstoðarflugmaður var Kristján Harðarson (nafnnr. 5859-3753), til heimilis að Túngötu 5, Hafnarfirði. Vélstjóri var Oddur A. Pálsson (nafnnr. 6700-8138), til heimilis að Álfhólsvegi 96, Kópavogi.

Hér á eftir verða flugvélarnar auðkenndar framangreindum flugnúmerum.

Flugumferðarstjórn (turn (TWR) og aðflugsstjórn (APP)) stjórnaði brottflugi flugvélanna; aðflugsstjórn annaðist þjónustu við þær eftir flugtak. Þessir flugumferðarstjórar voru þar á vakt daginn, sem flugumferðaratvikið varð: Kristinn Sigurðsson varðstjóri (nafnnr. 5828-3339), til heimilis að Svalbarða 8, Hafnarfirði, og ákærður Guðmundur Richter. Í flugturni Keflavíkurflugvallar (TWR) voru þessir flugumferðarstjórar á vakt: Bjarni Jón Nikulásson (nafnnr. 1226-4011), til heimilis að Heiðvangi 80, Hafnarfirði, Haraldur Ólafsson (nafnnr. 3787-9141), til heimilis að Hegranesi 13, Garðabæ, og Jón Óskarsson (nafnnr. 5175-2538), til heimilis að Engjaseli 1, Reykjavík.

Samkvæmt bréfi Skúla Jóns Sigurðarsonar, deildarstjóra rannsóknardeildar loftferðaeftirlitsins, til ríkissaksóknara, dags. 20. desember 1984, og minnisblaði um flugrita FI-232 voru eftir flugumferðaratvikið gerðar ráðstafanir til að geyma öll segulbönd til væntanlegrar rannsóknar. Föstudaginn 14. september tóku þeir Valdimar Ólafsson yfirflugumferðarstjóri, Magnús Guðmundsson flugstjóri og Grétar H. Óskarsson, yfirmaður loftferðaeftirlits, afrit hljóðbanda flugstjórnar á Keflavíkurflugvelli, en Skúli Jón Sigurðarson skráði og leiðrétti afritið 17. og 18. september. Afrit ratsjárbands gerðu þeir Skúli Jón Sigurðarson, Magnús Guðmundsson og Hörður Sveinsson, deildarstjóri kortagerðardeildar flugmálastjórnar, þann 25. september. Á segulböndum fjarskipta og ratsjár er klukka, sem sýnir klukkustundir, mínútur og sekúndur, í glugga á afspilunartæki, þegar böndin eru spiluð. Þann 17. eða 18. september var skipuð þriggja manna rannsóknarnefnd „samkvæmt starfsreglum flugmálastjórnar", sbr. 145. gr. l. nr. 34/1964 um loftferðir, sem hér á eftir verður kölluð rannsóknarnefnd

flugmálastjórnar. Nefndina skipuðu: Skúli Jón Sigurðarson, Magnús Guðmundsson og Þórir Magnússon flugumferðarstjóri. Líklega þann 19. september fór rannsóknarnefndin til Keflavíkur og hóf störf. Kom þá í ljós, að hljóðbandið var horfið; hafði það verið notað aftur. Myndbandið var hins vegar spilað nokkrum sinnum, og síðan skráði Hörður Sveinsson það vandlega og teiknaði. Fyrir misskilning var myndbandið tekið aftur í notkun þann 22. nóvember 1984 og þannig afmáð það, sem fyrir var. Af hljóðbandinu er til afrit það, sem upphaflega var tekið og liggur fyrir í málinu auk hljóðafrits, en á það vantar tímasetningar. Til er uppdráttur Harðar Sveinssonar, gerður eftir myndbandinu og dagsettur 30. september 1984, þar sem ferlar flugvélanna eru dregnir upp. Skýrsla nefndarinnar er dagsett 15. október 1984, og samkvæmt henni voru atvik að brottför flugvélanna sem hér segir:

„Laust eftir kl. 7.00 að morgni fimmtud. 6. sept. 1984 voru áætlunarflug Flugleiða hf. undirbúin til brottfarar frá Keflavíkurflugvelli, svo sem venja er.

Flug FI-614 var DC-8-63F á leið til Luxembourg og FI-232 var B-727-208 á leið til Glasgow og Kaupmannahafnar.

Flugstjórnarmiðstöðin í Reykjavík sendi blindflugsheimildir fyrir bæði flugin til flugturnsins í Keflavík.

Heimildin fyrir FI-614 hljóðaði svo:

„Heimilt Luxembourg, Lima, 60 norður, 10 vestur, Stornoway, Fluglag 290, Mach 0.80, squawk 1514."

Heimildin fyrir FI-232 hljóðaði svo:

„Heimilt á Glasgow, Lima, 59 norður, 10 vestur, Benbecula, Fluglag 270, Mach 0.80, squawk 1532."

Báðar flugvélarnar voru tilbúnar til flugs á sama tíma og óku út, FI-614 á undan.

Flugtaksheimild FI-614 var svohljóðandi:

„Iceair six one four, ... cleared for takeoff, runway two zero, wind one eight zero at one zero."

Flugtak FI-614 var kl. 7.31.

Flugtaksheimild FI-232 var svohljóðandi:

„Two three two, wind one eight zero at one zero, cleared for take-off and contact one one nine decimal three when airborne."

Flugtak FI-232 var skráð kl. 7.32.

Báðar flugvélarnar voru í sambandi við flugturninn, fengu „Lima departure" og klifruðu samkvæmt því inn á stefnu Lima, sem er 142 gráðu geislinn út frá Keflavík VOR.

Aðflugsstjórn Keflavíkurflugvallar tók við flugvélunum frá flugturninum og stjórnaði brottflugi þeirra.

FI-614 kallaði aðflugsstjórn kl. 7.31.57, sem tilkynnti FI-614 kl. 7.32.03: „Iceair six fourteen, departure, radar contact, cleared on course."

FI-232 kallaði aðflugsstjórn kl. 7.33.52, sem tilkynnti FI-232 kl. 7.34.00: „Two three two, good morning, radar contact, cleared on course."

Til skýringar á framangreindum texta skal þetta tekið fram:

LIMA er stöðumið. Við það er kenndur ferill, sem stefnir á það og fylgir geisla 142° út frá fjölstefnuvita Keflavíkurflugvallar.

MACH NO: hljóðhraði. Hraði flugvéla er vanalega gefinn í hundraðshlutum af hljóðhraða, svo sem t.d. Mach 81 er 81% af hljóðhraða.

SQUAWK: ratsjársvarmerki. Flugmenn velja ákveðin númer á ratsjársvara sinn eftir fyrirsögn flugumferðarstjórnar, og kemur það nánar fram á ratsjárskjá í flugstjórn.

VOR: Fjölstefnuviti. Hann sendir geisla í segulstefnu, þannig er t.d. geisli 174° misvísandi frá vitanum, sem er á miðjum vellinum.

DME: Fjarlægðarmælir í flugvélinni, sem sýnir, hve margar sjómílur flugvélin er frá VOR-stöðinni.

RADARCONTACT: Með þessari setningu staðfestir flugumferðarstjórn, að flugvél sjáist.

FI-614 var samkvæmt framanskráðu á leið til Lúxemborgar, en FI-232 á leið til Glasgow og Kaupmannahafnar. Flugstjórnarmiðstöðin í Reykjavík veitti báðum flugvélunum blindflugsheimildir. Heimildin handa FI-614 til Lúxemborgar var á þá leið, að hún skyldi fljúga feril að Lima, síðan að 60° N og 10° V og þaðan að Stornoway. Flogið skyldi í fluglagi 290, — 29.000 feta hæð, — á hraða, sem næmi 80% af hljóðhraða, og ratsjársvarmerki var gefið 1514.

Heimildin handa FI-232 til Glasgow og Kaupmannahafnar var á þá leið, að floginn skyldi ferill að Lima, þaðan að 59° N og 10° V og þaðan að Benbecula í fluglagi 270, — 27.000 feta hæð, — á hraða, sem næmi 80% af hljóðhraða, og ratsjársvarmerkið var gefið 1532.

Báðar flugvélarnar voru tilbúnar til flugs á sama tíma, og ók FI-614 út á undan. Hún fékk flugtaksheimild á braut 20, og vindátt var upp gefin 180° til 10, sem merkir, að vindur stefni í 180 gráður og sé 10 hnútar. Flugtak var kl. 7.31. FI-232 fékk síðan flugtaksheimild, og vindátt var gefin upp 180° til 10; flugtaksheimildinni fylgdu fyrirmæli um að hafa samband á bylgju 119,3, þegar flugvélin væri komin á loft. Flugtak var skráð kl. 7.32.

Báðar flugvélarnar voru í sambandi við flugturninn og fengu brottfararheimild á Lima-ferilinn, sem er 142°-geislinn frá fjölstefnuvita Keflavíkurflugvallar. Aðflugsstjórn Keflavíkurflugvallar tók síðan við flugvélunum frá flugturninum og stjórnaði brottflugi þeirra.

Kl. 7.31.57 tilkynnti FI-614 aðflugsstjórn brottför, sem kl. 7.32.03 stað-

festi móttöku, lýsti því, að fylgst yrði með flugvélinni í ratsjá og hún hefði heimild til flugs í þá stefnu, sem ákveðin hefði verið. Kl. 7.34.00 staðfesti aðflugsstjórn brottför FI-232 með efnislega sömu ummælum og fylgt höfðu staðfestingunni til FI-614.

Það, sem næst gerist, er þetta samkvæmt afritum af segulbandsupptöku af fjarskiptum á bylgju aðflugsstjórnar í Keflavík:

Kl. 7.35.35. Ákærður Björn, flugstjóri FI-232, kvartar yfir flugheimildinni og vekur athygli á því, að hann telji hugsanlega árekstrarhættu við FI-614 (að hann sjái ekki betur en þeir séu svona á „converging course" við DC-8).

Kl. 7.36.00 svarar ákærður Guðmundur úr aðflugsstjórn, að flugvélarnar sjáist báðar í ratsjá og hann sjái hæð FI-232.

Kl. 7.36.16 svarar ákærður Björn, að hann sjái FI-614, en lýsir jafnframt óánægju með flugheimildina. Hann vekur athygli á því, að engin takmörkun hafi verið sett á klifurhraða.

Kl. 7.36.34 svarar ákærður Guðmundur úr aðflugsstjórn, að flugvélarnar sjáist báðar í ratsjá; hefði hann sagt þegar eftir flugtak, að fylgst yrði með þeim í ratsjá.

Kl. 7.36.42 svarar ákærður Björn, að hann viti, að fylgst sé með þeim í ratsjá, en spyr ákærðan Guðmund, hvað hann ætli að gera, ef ratsjáin bili.

Kl. 7.36.49 biður ákærður Guðmundur flugstjóra FI-614 að greina frá flughæð.

Kl. 7.36.51 svarar flugstjóri FI-614, að flugvélin sé að fara gegnum fluglag 95 (9.500 feta hæð) og sé í 17 mílna fjarlægð frá fjölstefnuvita Keflavíkurflugvallar.

Kl. 7.36.55 gefur ákærður Guðmundur ákærðum Birni fyrirmæli um að haga klifri svo, að FI-232 sé a.m.k. 1.000 fetum undir FI-614.

Kl. 7.37.24 kallar ákærður Björn til flugstjóra FI-614, að hann verði að láta sig vita hver 1.000 fet, því að hann eigi að vera 1.000 fetum fyrir neðan.

Kl. 7.37.40 svarar flugstjóri FI-614 játandi og tekur fram, að flugvél hans hafi klifrað á 250 hnútum upp í 10.000 fet og nú fari hún upp í 300 hnúta.

Kl. 7.37.48 lætur ákærður Björn orð falla á þá leið við flugstjóra FI-614, að engu sé líkara en flugumferðarstjórarnir ætlist til, að flugstjórarnir sjái sjálfir um aðskilnað flugvélanna.

Kl. 7.37.50 andmælir ákærður Guðmundur þessum ummælum og vekur athygli á því, að ratsjáraðskilnaður sé á flugvélunum, sem þeir flugstjórarnir geti að vísu ekki fylgst með.

Kl. 7.38.13 tilkynnir flugstjóri FI-614 flug í gegnum fluglag 110 og lætur þess getið, að FI-232 sé allnærri FI-614 („OK ... 614, passing 110, 23 and pretty, pretty close to company 727").

Kl. 7.38.26 tilkynnir ákærður Björn, að hann hafi misst sjónar af FI-614, af því að hann fljúgi á móti sólu.

Kl. 7.38.26 tilkynnir flugstjóri FI-614 flug í gegnum fluglag 110 (11.000 feta hæð).

Kl. 7.38.37 tilkynnir ákærður Björn, að hann sé að fara gegnum fluglag 130 (13.000 feta hæð).

Kl. 7.38.45 tilkynnir flugstjóri FI-614 flugumferðaratvik („almost a near-miss") 25 mílur frá fjölstefnuvita Keflavíkurflugvallar, og hafi flugvél farið gegnum fluglag FI-614.

Kl. 7.39.00 gefur ákærður Guðmundur ákærðum Birni fyrirmæli um að klifra fyrir neðan FI-614.

Kl. 7.39.07 vekur ákærður Björn athygli ákærðs Guðmundar á því, að hann viti ekki, hvað FI-614 klifri. Hann verði að upplýsa, í hvaða hæð FI-614 sé; hann haldi, að flugvél sín, FI-232, sé komin upp fyrir FI-614.

Kl. 7.39.11 svarar ákærður Guðmundur, að flugstjóri FI-614 hafi átt að skýra ákærðum Birni frá því, í hvaða hæð FI-614 flygi.

Kl. 7.39.13 segist ákærður Björn ekki hafa heyrt ákærðan Guðmund segja flugstjóra FI-614 að gera þetta. Hann hafi reyndar sjálfur sagt þetta við flugstjóra FI-614.

Kl. 7.39.20 tilkynnir flugstjóri FI-614, að flugvél hafi verið þeim á vinstri hönd, þegar þeir hafi verið að fara í gegnum fluglag 110 (11.000 feta hæð). Nú séu þeir að fara gegnum fluglag 130 (13.000 feta hæð).

Kl. 7.39.36 gefur ákærður Guðmundur ákærðum Birni fyrirmæli um að klifra fyrir neðan FI-614 og flugstjóri FI-614 tilkynni honum hæðir.

Kl. 7.39.41 vekur ákærður Björn athygli ákærðs Guðmundar á því, að FI-232 sé komin í fluglag 140 (14.000 feta hæð), og spyr, hvort hann eigi að bíða, þangað til FI-614 sé komin upp fyrir FI-232 aftur.

Kl. 7.39.48-53. Ákærður Guðmundur fær þau svör, að FI-232 sé í fluglagi 145 (14.500 feta hæð), en FI-614 í fluglagi 135 (13.500 feta hæð).

Kl. 7.39.57 gefur ákærður Guðmundur ákærðum Birni fyrirmæli um að halda áfram klifri í fluglag 270 (27.000 feta hæð) og flugstjóra FI-614 að klifra a.m.k. 1.000 fetum undir FI-232 og ákærðum Birni að tilkynna flugstjóra FI-614 um fluglög, sem hann færi gegnum.

II.

Ákærður Guðmundur Richter gaf yfirflugumferðarstjóra skriflega skýrslu um atvikið, dagsetta 6. september 1984. Hann átti síðan viðtöl við rannsóknarnefnd flugmálastjórnar og gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 2. nóvember 1985. Loks kom hann fyrir sakadóm Reykjavíkur 13. september 1988.

Í skýrslu sinni 6. september 1984 lýsir ákærður flugtaki beggja flugvél-

anna í samræmi við það, sem þegar hefur verið greint, og tók fram, að ratsjáraðskilnaður hafi verið viðhafður þegar við flugtak. Nokkru eftir flugtakið hafi FI-232 farið að draga á FI-614, og þá hafi verið ljóst, að hæðaraðskilnaður væri nauðsynlegur. Því hafi FI-232 fengið fyrirmæli um að klifra a.m.k. 1.000 fetum undir FI-614. Síðar hefði komið í ljós, að FI-232 hefði ekki farið eftir hindruninni, heldur klifrað upp fyrir og fram fyrir FI-614 og stjórnendur hennar þá tilkynnt um flugumferðaratvik (near miss). Fyrirmælum um hæðaraðskilnað hafi seinkað nokkuð vegna þess, hversu mikið ákærður Björn hafi þurft að tjá sig á íslensku á aðflugsbylgjunni. Einnig hafi það truflað sig við stjórnina. Hann tók að lokum fram, að ratsjáin í Keflavík hefði ekki „virkað" á þessari stundu, þannig að hæð flugvéla hefði ekki sést.

Í skýrslu til rannsóknarnefndarinnar skýrði ákærður svo frá, að hann hefði áður talið sig hafa upplýsingar um, að flugvélar af gerðinni DC-8 (FI-614) klifruðu hraðar en B-727 (FI-232), og fengið þessar upplýsingar hjá Flugleiðum hf. Hann hefði fengið þetta staðfest eftir atvikið hjá flugumsjón Flugleiða hf. í Keflavík. Sig minnti, að klifurhraði DC-8 (FI-614) hefði verið gefinn upp 364 hnútar, en klifurhraði B-727 (FI-232) 330 hnútar.

Ákærður taldi í alla staði eðlilegt, að báðar flugvélarnar fengju flugheimild á sama ferli, þótt með stuttu millibili væri, þar sem þær hefðu verið aðskildar með ratsjá, eftir að þær fóru undir stjórn aðflugsstjórnar í Keflavík. Fram að þeim tíma hefði flugturninn séð um aðskilnað.

Frummerki („primary" merki) ratsjárinnar kvað ákærður hafa verið í lagi, en hins vegar ekki fylgimerki („secondary" merki). Hæðartölur hefðu ekki sést. Frummerkið dugi til ratsjárstjórnar, og í þessu tilfelli hafi verið stuðst við það.

Ákærður taldi í alla staði eðlilegt, að báðar flugvélarnar fengu flugheimild flugtak, reyndar mun meira, rétt undir 10 sjómílum. Hann áleit, að tæpar 2 mínútur hefðu liðið milli þess, að flugvélarnar fóru í loftið. Örugglega mun meira en 5 sjómílur hefðu verið milli þeirra, þegar ákærður Björn fór að kvarta, og nokkra stund áfram eftir það. FI-232 hefði hins vegar farið að draga á FI-614, þegar báðar flugvélarnar voru komnar á Limaferilinn.

Þá hefði hann gefið ákærðum Birni fyrirmæli um að klifra a.m.k. 1.000 fetum undir FI-614. Ekki hefði verið nauðsynlegt að gefa þessi fyrirmæli fyrir flugtak, þarna hefði hæðaraðskilnaður með ratsjá dugað. Sama ástæða hefði verið til þess, að hann hefði ekki talið ástæðu til að gefa annarri eða báðum flugvélunum fyrirmæli um að beygja af stefnu. Fyrirmælin um 1.000 feta aðskilnað hefði átt að skilja þannig, að fluginu skyldi hagað svo, frá því að fyrirmælin væru gefin.

Ákærður áleit, að ákærður Björn hefði átt að vita, í hvaða hæð FI-614

væri. Hann hefði átt að heyra það, þegar hann spurði flugstjóra FI-614 um það, en síðan hefði flugstjóri FI-614 átt að tilkynna ákærðum Birni hæðartölur.

Ekki kvaðst ákærður muna, hversu langt út FI-614 var komin, þegar tilkynnt var um flugumferðaratvikið. Hann kvaðst hafa séð ratsjármerkin („targetin") hlið við hlið. Hann taldi, að flugvélarnar hefðu ekki farið mjög nálægt hvor annarri, ferlarnir ekki runnið saman. Svo hefði verið að sjá sem FI-232 yki mjög ferðina, eftir að hún var komin á Lima-ferilinn. Að áliti ákærðs var útilokað, að mislesið yrði af skjánum. Þegar hann hefði spurt flugstjóra FI-614 um, í hvaða hæð hann væri, hefði verið 5 sjómílna aðskilnaður, en ört minnkandi hæð. Væri hann viss um, að ratsjáraðskilnaður hefði verið á flugvélunum fram til þess tíma. Hann kvaðst ekki hafa neina skýringu á því, hve stuttu eftir þetta flugvélarnar hittust. Þegar hann hefði gefið ákærðum Birni fyrirmæli um að fljúga 1.000 fetum undir FI-614, hefði hann verið að enda við að fá upplýsingar um hæð FI-614 og talið, að ákærður Björn hefði heyrt það. Hann hefði heyrt flugstjórana segja: „Við verðum að kalla hæðir." Ákærður tók fram aðspurður, að umferð hefði ekki verið mikil, þegar flugumferðaratvikið varð, og hann ekki illa fyrirkallaður, en þó orðinn langþreyttur og leiður á löngum og samfelldum vöktum.

Í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins gerði ákærður grein fyrir því, að hann hefði starfað við flugumferðarstjórn á Keflavíkurflugvelli í 26 ár og gegnt stöðu varðstjóra í forföllum.

Þegar hann hefði tekið við aðflugsstjórn Keflavíkurflugvallar, hefði sér verið skýrt frá því, að ratsjáin væri að nokkru leyti biluð, þ.e. sá hluti hennar, sem sýndi tölur um stöðu flugvélanna og hæð þeirra. Sá hluti ratsjárinnar, sem var í lagi, hefði sýnt svokallað frummerki, en þar sjáist fjarlægð flugvélanna frá Keflavíkurflugvelli. Hringir gangi út frá ratsjárskjánum miðjum, og hvert bil milli þeirra sýni 10 sjómílur. Megi þannig marka fjarlægðina. Frummerkið sé nægjanlegt til þess að halda aðskilnaði milli flugvéla í að- og brottflugi frá flugvellinum.

Eftir að FI-614 hafi verið komin í loftið, kveðst ákærður hafa tekið við umferðarstjórn. Þetta sé allajafna gert mjög fljótlega eftir flugtak, en í þessu tilfelli kvaðst ákærður ekki muna, hversu fljótt það var. Þegar flugvélin fór í loftið, hefði hún verið með heimild til að fljúga á stefnu 142° á Lima-ferli án takmarkana.

Nálægt 2 mínútum seinna hafi FI-232 farið í loftið og þá fljótlega skipt yfir á aðflugsstjórn í Keflavík og farið undir umferðarstjórn hennar.

Eftir flugtak kveðst ákærður hafa séð flugvélarnar í ratsjánni, þ.e. frummerkið, og fjarlægðin milli þeirra hafi verið nær 10 mílum en 5. Fljótlega hafi ákærður Björn kallað og gert athugasemd við flugheimildina. Ákærður

kvaðst hafa svarað honum og sagt, að hann fylgdist með flugvélinni í ratsjá, og með því átt við, að fimm mílna löglegur aðskilnaður væri milli flugvélanna. Flugstjóri hafi þá kallað aftur og haldið áfram að kvarta, og kvaðst ákærður þá hafa ítrekað, að fylgst hefði verið með báðum flugvélunum í ratsjá, frá því að þær fóru í loftið. Um þetta leyti hafi sér virst sem bilið milli flugvélanna hefði tekið að minnka, með því að hraði FI-232 hefði aukist. Hafi hann þá séð, að aðskilja yrði flugvélarnar með öðrum hætti en hann hefði gert. Þá hafi hann beðið stjórnendur FI-614 um að gefa sér upp hæð, sem þeir hefðu gert, og minnti sig, að hæðin hefði verið 9.500 fet. Þá hafi hann kallað til FI-232 og gefið flugstjóra, ákærðum Birni, fyrirmæli um að klifra 1.000 fetum undir FI-614. Smáhlé hafi orðið á fjarskiptum, en þegar hann hafi ætlað að kalla til FI-614 og biðja stjórnendur hennar kalla hæð til FI-232, hafi ákærður Björn kallað í FI-614 og sagt, að þeir ættu að gefa upp hæð, því að FI-232 ætti að vera í 1.000 fetum undir FI-614. Kveðst ákærður hafa skilið þetta svo, að flugstjórarnir hefðu tekið af sér ómakið, skilið þá takmörkun, sem hann hefði þá sett. Hann hafi verið í góðri trú, þegar FI-232 hafi farið fram úr og upp fyrir FI-614, og haldið, að flugstjóri FI-232 hefði hlýtt þeim takmörkunum, sem hann hefði sett á klifur flugvélar hans, þ.e. að vera 1.000 fetum undir FI-614. Hann kvaðst allan tímann hafa séð frummerki beggja flugvélanna á ratsjárskjánum og þær nálgast, en þar sem hann hefði ekki séð, hversu hátt þær flugu, hefði hann talið víst, að FI-232 væri 1.000 fetum undir FI-614. Þegar FI-614 tilkynnti, að FI-232 hefði farið mjög nálægt fram úr og upp fyrir FI-614, kveðst ákærður hafa áttað sig á því, að ákærður Björn hefði ekki farið eftir fyrirmælum sínum að fljúga 1000 fetum undir FI-614. Hann hefði þá snúið takmörkuninni við og gefið FI-614 þau fyrirmæli að vera 1.000 fetum undir FI-232. Aðskilnaður hafi virst vera nægur, þar til FI-232 hefði aukið mjög hraðann. Þá hefði hann gefið framangreind fyrirmæli um hæðaraðskilnað. Eftir þeim fyrirmælum hefði flugstjórinn ekki farið, og sé það ástæðan fyrir því, hversu mikil hættan varð.

Ákærðum var kynnt niðurstaða rannsóknarnefndar flugmálastjórnar á þessu atviki og eftirfarandi ummæli borin undir hann: „Til þess að draga FI-614 (DC-8) uppi á þessum tíma og vinna upp 5 sjóm. radaraðskilnað hefur FI-232 þurft að hafa svo miklu meiri hraða/klst. heldur en FI-614, að það verður að teljast fráleitt. Aðskilnaðurinn var því að líkindum mun minni en 5 sjóm., líklega 1 - 2 sjóm."

Ákærður svaraði á þessa leið: „Mér virtist þetta vera svona, þ.e., að aðskilnaðurinn væri 5 mílur, en mér virtist hraði B-727 flugvélarinnar (FI-232) aukast talsvert um það leyti, sem ég gaf hindrunina, eða skömmu áður. Ég tel því, að ályktun loftferðaeftirlitsins um, að 1 - 2 sjóm. hafi verið milli flugvélanna, þegar ég gaf hindrunina, sé ekki rétt.

Ég hef hér heyrt hljóðritun af samtölum nefndra flugvéla við Keflavíkuraðflug í umrætt sinn. Ég kannast við mína rödd á þessu bandi, og svara ég fyrir Keflavíkuraðflug. Afritun samtalanna er rétt, og hef ég enga athugasemd við þetta."

Ákærður skoðaði uppdrátt af ratsjármynd, þar sem dreginn er upp („plottaður") ferill tveggja flugvéla, tími tilgreindur og fjarlægð frá Keflavík. Hann taldi, að verið gæti, að uppdrátturinn gæfi rétta mynd af flugleið vélanna FI-614 og FI-232, en hann gæti þó ekki staðfest, að hún hefði verið nákvæmlega eins og uppdrátturinn sýnir. Hann ætti þess engan kost að svara spurningunni nákvæmlega, því að uppdrátturinn væri miklu nákvæmari en tækin sýndu hverju sinni. Um fjarlægðartölur og tímaskráningu gæti hann ekkert sagt.

Hann kvaðst hafa tekið við aðflugsstjórn flugvélanna skömmu eftir flugtak. Þetta gengi þannig fyrir sig (sic), að flugturn gæfi flugvélum flugtaksheimild og segði þeim að skipta yfir til aðflugsstjórnar eftir flugtak. Algengast væri, að flugvélarnar skiptu yfir á aðflug innan mínútu frá flugtaki, en þetta væri þó dálítið breytilegt. Hann gæti ekki tímasett þetta nánar.

Samkvæmt segulbandsafriti af fjarskiptum milli aðflugsstjórnar og FI-232 klukkan 7.36.00 sagði ákærður það, sem hér segir: „Ég sé ykkur báða á radar, og það er nú bilaður hérna ... altso stafirnir, sem koma inn á, þannig að ég sé ekki hæðina á ykkur ennþá, en þegar þið nálgist, mun ég tékka hæðarskilnaðinn af, er tölurnar koma inn líka núna ... altso innan 10 mílna ... ég sé hæðina á þér núna." Með orðunum „...en þegar þið nálgist ..." hafi hann átt við, að hann sæi afstöðuna betur, þegar flugvélarnar væru komnar á Lima-ferilinn, því að fyrst eftir flugtak væru flugvélarnar í beygjum til þess að komast inn á stefnu. Flugmenn gerðu þetta með misjöfnum hætti, þannig að fjarlægðir breyttust, en hann fylgdist allan tímann með, þannig að aðskilnaður héldist. Orðin: „...mun ég tékka hæðaraðskilnaðinn af ..." bæri að skilja svo, að hann myndi gera það, ef með þyrfti. Setningin, þar sem komi fyrir orðin: „...innan 10 mílna ...", sé sögð, þegar hann sé truflaður vegna þess, að hæðartölur væru að koma inn og detta út af ratsjánni á þessum tíma.

Ákærður kveðst ekki hafa séð klukkan 7.36.55, að láréttur aðskilnaður væri minni en 5 mílur. Hann hafi gefið ákærðum Birni fyrirmælin um 1000 feta lóðréttan aðskilnað vegna hraðaaukningar hennar og minnkandi bils milli flugvélanna. Hann hafi ekki talið hæðaraðskilnað nauðsynlegan í upphafi, heldur ætlað að sjá, hvort lengdaraðskilnaður dygði ekki.

Ákærður kvaðst ekki hafa talið þörf á að leita staðfestingar á því, að ákærður Björn hefði heyrt fyrirmælin um 1000 feta aðskilnað, vegna samtals hans við flugstjóra FI-614 kl. 7.37.24, sem bæri með sér, að ákærður Björn hefði heyrt fyrirmæli sín um takmörkun, þegar hann hefði

sagt: „...nú verður þú, Magnús, að kalla hver þúsund, því við eigum að vera 1000 fet fyrir neðan þig". Ákærður Björn hefði ekki svarað sér, þegar hann gaf fyrirmælin um takmörkunina, en þegar á eftir hefði hann talað við Magnús flugstjóra á FI-614 og staðfest þar, að hann hefði heyrt.

Ákærður taldi víst, að ákærður Björn hefði heyrt, þegar flugstjóri FI-614 hefði aðspurður gefið upp flughæð skömmu áður, og þess vegna hefði hann ekki fullvissað sig um, að ákærður Björn hefði vitneskju um flughæð FI-614, þegar hann gaf fyrirmæli um hæðaraðskilnað, sbr. fjarskipti kl. 7.36.49, kl. 7.36.51 og 7.36.55. Eftir að ákærður Björn hefði sagt við flugstjóra FI-614, að hann yrði að gefa sér hæð hver 1000 fet, kvaðst ákærður hafa talið, að stjórnendur FI-614 myndu kalla hæð, því að FI-232 hefði ekki mátt fara í þá flughæð, sem ekki hefði verið tilkynnt laus. Ákærður kvaðst aðspurður muna eftir því, að flugstjóri FI-614 hefði gefið upp hæðina 95, 9500 fet, og síðan hefði hann gefið upp einhverja aðra hæð, sem hann [myndi] nú ekki, hver væri. Ekki mundi ákærði, hvort hann hefði heyrt flugstjóra FI-614 gefa upp hæðir, eftir að hann hafði sett takmörkun á FI-232. Ákærður vildi og taka fram, að ákærður Björn hefði enga athugasemd gert, þegar hann setti takmörkunina, t.d., að hann gæti ekki farið eftir henni, vegna þess að hann væri að nálgast þá hæð, sem FI-614 hefði tilkynnt skömmu áður. Hann hefði ekki spurst fyrir um hæð.

Ákærður kvaðst hafa fengið upplýsingar frá flugumsjón Flugleiða hf. í Keflavík nokkru fyrir þetta atvik, að flugvél af gerðinni DC-8 (FI-614) klifraði hraðar en B-727 (FI-232), og eftir flugumferðaratvikið hefðu þeir flugumferðarstjórar leitað eftir staðfestingu á því hjá flugumsjón og fengið staðfest.

Ákærður kvað varðstjórann Kristin ekki hafa verið inni hjá sér, þegar þetta var að gerast. Hann hefði ekki komið fyrr en eftir atburðina. Síðar þennan sama dag hefði ákærður Björn hringt í sig, eftir að hann kom úr ferðinni, og látið í ljós þá von, að ekki yrðu eftirmál. Hefði hann sagst hafa misst sjónar á FI-614 í sólskininu. Kveðst ákærðum hafa fundist sem ákærður Björn segði þetta í afsökunartón, og hefði ákærður sagt honum, að hann hefði engan áhuga á að kæra þetta, en víst yrði þetta rannsakað, þar sem flugstjóri FI-614 hefði kært þetta.

Í skýrslu sinni hér fyrir dómi mótmælti ákærður því, að hann hefði ekki sýnt nægilega aðgæslu við brottflug FI-232, þar á meðal, að hann hefði ekki haldið nægilegum aðskilnaði og hann hefði ekki gripið í tíma til takmarkana á hraða og klifri FI-232. Enn fremur mótmælti hann því, að mjög litlu hefði munað, að flugvélarnar rækjust á. Ekki vildi hann rengja framburð flugliða FI-614 um nálægð flugvélanna. Að öðru leyti vísaði hann til skýrslna sinna hjá rannsóknarnefnd flugmálastjórnar og rannsóknarlögreglu ríkisins.

Vegna framburðar Kristins Jóhanns Sigurðssonar tók ákærður fram, að hann væri því ekki samþykkur, að frummerkið á ratsjánni hefði verið lélegt.

Vegna framburðar Einars Róberts Árnasonar og Markúsar Þórhallssonar tók ákærður fram, að fylgimerkið hefði verið að koma og fara, en það eigi að vera stöðugt. Ekki mundi hann, hvort fylgimerkið hefði verið á skjánum, þegar atvikið varð, en frummerkin hefðu verið á hlið, nálægt hvort öðru, en ekki runnið saman. Önnur umferð hefði ekki verið í næstu grennd við flugvélarnar.

Ekki vissi ákærður, hvort tilkynnt hefði verið um bilanir. Slíkt sé í verkahring varðstjóra, en hann hafi vitað, að bilun væri í tækinu. Þá kvaðst ákærður hafa hringt í flugumsjón Flugleiða hf. á Keflavíkurflugvelli, en fengið þar rangar upplýsingar um hraða flugvélanna í klifri.

Ákærður tók fram, að hann hefði verið leystur frá störfum um tíma, gengið til sálfræðings, farið í læknisskoðun og staðist hæfnispróf, en eftir það og fram til þessa dags hefði hann starfað sem flugumferðarstjóri. Vera megi, að leiði vegna of mikils vinnuálags hafi haft einhver áhrif á störf hans, þótt hann geri sér ekki grein fyrir því.

Kristinn Jóhann Sigurðsson varðstjóri gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 30. október 1985.

Hann kveðst hafa komið á dagvakt kl. 7.30 og skipað mönnum til starfa. Ákærðan Guðmund Richter setti hann til starfa við aðflugsratsjá í Keflavík, Jón Óskarsson við aðflugsratsjá fyrir Reykjavík, og í flugturninn skipaði hann til starfa Bjarna Nikulásson, Harald Ólafsson og Ólaf Guðjónsson. Sjálfur hafi hann fyrst verið frammi í setustofu við störf sín.

Um flugumferðaratvikið kvaðst hann ekki hafa vitað, fyrr en hringt var í innanhússíma frá flugturninum, og minnti hann, að Bjarni Nikulásson hefði hringt og sagt sér, að eitthvað væri að gerast í Keflavíkuraðflugi. Hann hefði þá farið til ákærðs Guðmundar og séð, hvað var á seyði, en atburðir voru þá afstaðnir og FI-232 komin fram úr. Þegar hann kom inn til ákærðs, hefði hann séð í ratsjánni, að FI-232 hefði verið að fara fram úr og upp fyrir FI-614, sem þó hefði farið fyrr í loftið. Hann hefði ekkert getað aðhafst, þar sem atvikið hafði þegar orðið og hætta liðin hjá.

Ratsjáin hefði verið léleg þennan morgun, ratsjársvarinn óvirkur að mestu innan 20 mílna. Frummerkið á ratstjánni lélegt, en þó ekki svo slæmt, að ekki hefði verið hægt að nota það til ratsjáraðskilnaðar á flugvélum. Hann kvað þá flugumferðarstjórana hafa vitað, þegar þeir komu á vaktina, að fylgimerkið á ratsjánni, þ.e. ratsjársvarinn, hefði verið bilað og ekki virkað innan 20 mílna frá Keflavík. Merkið hefði sést öðru hverju, en ekki verið hægt að byggja neitt á því.

Hann kvað ekki hafa verið þörf á að gefa nein fyrirmæli til aðflugsstjórn-

ar um takmarkanir á heimildum í brottflugi, þótt fylgimerkið væri ekki marktækt. Flugumferðarstjóri með réttindi vissi, hvað hann ætti að gera. Þegar hann hefði talað við ákærðan Guðmund, hefði hann sagst hafa ratsjáraðskilnað á flugvélnum og notast við frummerkið, þó svo að það hafi verið lélegt. Þannig hefði hann getað haldið nægilegu bili milli flugvélanna, en orðið að gera sérstakar ráðstafanir til að tryggja hæðarmun. Þegar hann hefði orðið var við, að saman dró með flugvélunum, hefði hann orðið að grípa til annarra aðgerða, svo sem að halda hæðaraðskilnaði.

Bjarni Jón Nikulásson flugumferðarstjóri gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 29. október 1985.

Hann kvaðst hafa starfað sem flugumferðarstjóri í 20 ár og alltaf verið á Keflavíkurflugvelli.

Daginn, sem flugumferðaratvikið varð, hefði hann byrjað á dagvakt kl. 7.30 og unnið í flugturni ásamt Ólafi Guðjónssyni og Haraldi Ólafssyni. Í aðflugsstjórn í Keflavík hefði verið ákærður Guðmundur Richter, en Jón Óskarsson í aðflugsstjórn Reykjavíkur. Varðstjóri hefði verið Kristinn Sigurðsson.

Eftir að hafa fengið heimild til að leyfa FI-614 að fara í loftið, hefði hann gefið flugtaksleyfi, og því hefðu fylgt fyrirmæli um að skipta yfir til aðflugsstjórnar í Keflavík eftir flugtak.

Nokkru eftir að flugvélarnar voru komnar í loftið, hefði hann heyrt í hátölurum í turninum samtal ákærðs Björns við ákærðan Guðmund í aðflugsstjórn í Keflavík. Hefði ákærður Björn kvartað yfir heimildinni, sem hann hefði fengið til að klifra í þá stefnu, sem honum var ætluð. Ákærður Guðmundur hafi þá sagt, að flugvélarnar væru aðskildar ratsjáraðskilnaði. Síðan hefðu orðið umræður um þetta og þar á meðal um ratsjána og nokkurt þvarg í ákærðum Birni. Hefði honum virst sem ákærður Guðmundur kæmist ekki að til að gera breytingar og talsverður tími farið þar forgörðum. Hefði ákærður Björn sagt við flugstjóra FI-614, að þeir yrðu að gera þetta sjálfir, og spurt, í hvaða hæð hann væri. Flugstjóri FI-614 hefði svarað og sagst vera að fara í gegnum fluglag 95 (9.500 feta hæð), en ekki kvaðst vitnið muna til þess, að ákærður Björn hefði svarað.

Eftir þetta hefði ákærður Guðmundur komist að í talstöðinni og ætlað að grípa til þess ráðs að halda FI-232 1.000 fetum undir FI-614. Hefði ákærður Guðmundur verið að tala við flugstjóra FI-614 og fá hæð hjá honum, þegar ákærður Björn hefði komið inn í talviðskipti þeirra og skýrt svo frá, að hann væri að fara gegnum fluglagið, sem flugstjóri FI-614 hefði sagst vera að fara í gegnum, og spurt, hvort hann ætti aftur að lækka flugið niður í þá hæð. Fljótlega upp úr þessu hefði flugstjóri FI-614 kallað og sagst sjá FI-232 koma upp fyrir framan flugvél sína og kallað „near miss".

Eftir þetta hefði orðið smáhlé, og minnti sig, að talviðskiptum hefði þá

verið beint til flugstjórnar í Reykjavík. Hann kveðst þó muna eftir því, að skömmu seinna hafi flugstjóri FI-614 komið inn á bylgju hjá aðflugsstjórn í Keflavík og beðið um, að menn rituðu minnispunkta um atvikið.

Mat vitnisins á atburðum var það, að ákærður Björn hefði komið auga á eitthvað, sem betur hefði mátt fara úr hendi ákærðs Guðmundar um brottflugið. Hann hefði þá brugðið á leik til þess að valda flugumferðarstjóranum gremju að ástæðulausu, eins og hann sé þekktur fyrir að gera. Hann hefði þó í þetta sinn misst tökin á leiknum og sett 403 menn í verulega hættu.

Aðspurt taldi vitnið, að tíminn, sem leið, frá því að fyrri flugvélin fór í loftið, nánar tiltekið, frá því að hún sleppti flugbrautinni, og þar til seinni flugvélin sleppti brautinni, hefði verið um 2 mínútur. Flugtaksbrunið taki fyrri flugvélina um það bil eina mínútu, og þá fyrst hefði seinni flugvélinni verið veitt heimild til þess að aka í brautarstöðu. Þessu til viðbótar komi, að tími í flugi sé gefinn í mínútum, þannig að það, sem sé umfram hálfa mínútu, verði að heilli.

Jón Óskarsson flugumferðarstjóri gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 29. október 1985.

Hann kvaðst hafa heyrt, þegar ákærður Björn kallaði og talaði við ákærðan Guðmund Richter og lét í ljós óánægju með þá flugheimild, sem hann hefði. Meðan á þessum orðaskiptum stóð, hefðu flugvélarnar nálgast hratt hvor aðra, þannig að hætta hefði vofað yfir. Hann kvaðst sjálfur hafa heyrt orðaskipti milli ákærðra, Guðmundar og Björns, en ekki hafa haft nein afskipti af málum, fyrr en allt var um garð gengið. Hann hefði þá hringt í flugumsjón Flugleiða hf. á Keflavíkurflugvelli og fengið þær upplýsingar, að DC-8 (FI-614) ætti að fljúga hraðar í klifri en B-727 flugvélin (FI-232). Hann kvaðst hafa leitað eftir þessum upplýsingum til þess að geta gert sér betur grein fyrir því, hvers vegna þetta hefði gerst.

Hann kvað ákærðan Guðmund enga takmörkun hafa sett á flug FI-232, þegar hann gaf heimild til flugtaks frá Keflavík. Hefði ákærður Guðmundur líklega álitið tímann milli flugtaks flugvélanna nægja, til þess að ekki yrði hætta á árekstri, að auki myndi hann hafa ratsjársamband við flugvélarnar þegar eftir flugtak. Einnig mætti telja fullvíst, að flugvélarnar hefðu verið aðskildar hæðaraðskilnaði og hann haldist um hríð, eftir að seinni flugvélin, FI-232, hóf flug.

Aðflugsratsjáin hefði ekki verið í fullkomnu lagi þennan dag, en það hefði ekki komið í ljós, fyrr en farið var að leiðbeina þessum tveimur flugvélum með ratsjánni, hversu léleg hún var, því að viðmiðun hefði ekki fengist áður á þessari vakt. Ekki kvaðst hann muna eftir því, að á vaktaskiptum hefði verið sagt frá því, að ratsjáin væri ekki í lagi. Hann telur þó fullvíst, að svo hafi verið gert, þótt hann hafi ekki heyrt það.

Ólafur Þórir Guðjónsson flugumferðarstjóri gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 29. október 1985.

Hann kvaðst hafa starfað sem flugumferðarstjóri og tæknilegur ráðunautur í flugöryggis-, fjarskipta- og björgunarmálum frá árinu 1946 til þessa dags. Á þessu tímabili hefði hann starfað hjá íslensku flugmálastjórninni, Sameinuðu þjóðunum og í Saudi-Arabíu. Hann hefði komið á dagvakt fimmtudaginn 6. september 1984 kl. 7.30 og mönnum þá verið skipað til starfa. Venjan sé að kanna, hvort eitthvað sé bilað, einhverjar framkvæmdir í gangi eða viðgerðir, og svo sé að sjálfsögðu hugað að umferð flugvéla. Þetta sé allt athugað í flugturni, og kvaðst hann ekki minnast þess, að neitt sérstakt hefði verið að þennan morgun og ekkert bilað. Ekki kvaðst hann vita, hvort tilkynnt hefði verið um einhverja bilun hjá aðflugsstjórn í Keflavík.

Hann kvaðst vel muna eftir þessum tveimur flugvélum, sem málið snýst um. Í flugturninum séu hátalarar, og sé hægt að hlusta, t.d. á aðflug í Keflavík, flugturn í Reykjavík, aðflug í Reykjavík og flugstjórn í Reykjavík. Í flestum tilfellum hlusti þeir einungis á fjarskipti í Keflavík.

Hann kvaðst hafa fylgst með flugtaki flugvélanna og allt farið eðlilega fram. Fyrst hefði FI-614 farið í loftið og flugstjóra verið sagt í flugtaksheimild að hafa talsamband við aðflugsstjórn í Keflavík eftir flugtak. Skömmu síðar hefði ákærður Björn tilkynnt FI-232 tilbúna til flugtaks. Bjarni Nikulásson hefði þá haft samband við aðflugsstjórn í Keflavík og talað við ákærðan Guðmund og fengið brottflugsleyfi handa flugvélinni án athugasemda. Bjarni hefði síðan gefið FI-232 heimild til flugtaks og jafnframt mælt svo fyrir, að eftir flugtak skyldi skipt til aðflugsstjórnar í Keflavík.

Eftir að FI-232 hefði verið komin í loftið og skipt yfir til aðflugsstjórnar í Keflavík, kveðst vitnið fljótlega hafa heyrt í hátalara, að flugstjórinn væri að tala við aðflugsstjórn í Keflavík. Vegna þess að ákærður Björn hafi oft áður verið með óþarfar og miður kurteislegar athugasemdir og orðræður við flugumferðarstjóra í talstöð, hafi hann tekið að hlusta betur eftir samtalinu, enda heyrt, að eitthvað meira en venjulegt var á seyði. Hann hafi bent Bjarna á að hlusta einnig og hann gert það. Hann kvaðst strax hafa orðið var við, að eitthvað væri athugavert, að flugstjórinn væri að gera athugasemd við aðskilnað flugvélanna. Kvaðst hann muna, að flugstjórinn segðist vera að stefna á aðra flugvél og spurðist fyrir um það, hvað hann ætti að gera. Ákærður Guðmundur, sem var við aðflugsstjórn í Keflavík, hefði varla komist að vegna málgleði flugstjórans.

Hann kvaðst ekki hafa getað skipt sér af þessu, en þó haft samband við Kristin varðstjóra og sagt honum, að eitthvað væri að gerast, og mælst til, að hann færi inn ákærðum Guðmundi til aðstoðar, ef ástæða væri til. Ekki vissi hann síðan, hvað hann hefði aðhafst.

Einhvern tímann um þetta leyti hefði hann heyrt tilkynnt frá FI-614, að orðið hefði flugumferðaratvik (near miss). Eitthvað hefði verið talað áfram, sem hann hefði ekki heyrt, en síðan hefði fjarskiptum verið skipt yfir á 120,7 mhz, sem væri flugstjórn í Reykjavík. Hann hefði síðan stillt á aukahlustunartæki á 120 mhz og heyrt, að eitthvað hefði verið rætt um atburðinn. M.a. hefði hann heyrt, að flugstjóri FI-614 vildi draga í land og sagt, að atvikið væri ekki eins alvarlegt og hann hefði talið í fyrstu.

Síðar þennan sama dag, þegar ákærður Björn hefði komið heim úr flugi-nu, kveðst hann hafa vitað, að hann hefði hringt í turninn í Keflavík og spurt, hvort ekki væri hægt að draga kæruna til baka, ef hann hefði verið kærður. Hann hélt, að ákærður Björn hefði talað við ákærðan Guðmund um þetta.

Haraldur Ólafsson flugumferðarstjóri, sem var að störfum þennan morgun, kom ekki til að gefa skýrslu, þar sem hann var við framhaldsnám í Bandaríkjunum og ekki væntanlegur fyrr en nk. áramót, 1985 - 1986.

Sigurjón Friðþjófur Jónsson flugumsjónarmaður gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 4. nóvember 1985.

Hann kvaðst umræddan fimmtudagsmorgun, 6. september 1984, hafa verið á vakt. Þá hafi verið hringt frá flugturninum og spurst fyrir um flughraða DC-8 (FI-614) og B-727 (FI-232) flugvéla í klifri. Hann kvaðst ekki hafa haft handbæra skrá yfir hraða flugvélanna og því hringt í flugumsjón Flugleiða hf. í Reykjavík, en þar væru gerðar flugáætlanir þessara flugvéla. Fyrir svörum hefði orðið Gunnar Skaftason, sem hefði gefið sér upp tölur um þetta, en hann skrifað þær á blað samkvæmt fyrirsögn Gunnars og látið flugumferðarstjóra í flugturninum á Keflavíkurflugvelli hafa. Hann kvaðst muna eftir þessu símtali, en ekki geta fullyrt um, hvort það hefði farið fram fimmtudaginn 6. september 1984. Ekki myndi hann heldur eftir neinum tölum í þessu sambandi og geti því ekkert tjáð sig í þeim efnum.

Gunnar Ólafur Skaftason flugumsjónarmaður gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 6. nóvember 1985.

Hann kvaðst hafa starfað sem flugumsjónarmaður hjá Flugleiðum hf. frá því árið 1968, en þar áður verið siglingafræðingur. Hann hefði gegnt stöðu varðstjóra í flugumsjón Flugleiða hf. í Reykjavík frá árinu 1968.

Hann kveðst muna eftir því, að umræddan dag, 6. september 1984, hafi verið hringt til sín frá Keflavík, og minnti sig, að það hefði verið frá aðflugsstjórn í Keflavík. Hefði verið spurst fyrir um klifurhraða DC-8 (FI-614) og B-727 (FI-232) flugvéla og hann gefið þær upplýsingar, að B-727 (FI-232) flugvélin klifraði hraðar en DC-8 flugvélin (FI-614), hún væri fljótari í hæð, en eftir að þangað væri komið, væri flughraði þeirra sá sami. Ekki kvaðst hann muna til þess að hafa gefið upp tölur í þessu sambandi. Hann kvaðst muna eftir þessu samtali vegna þess, að síðar

þennan sama dag hefði hann frétt af árekstrarhættu í lofti eftir flugtak frá Keflavík um morguninn.

Vegna þess, sem Sigurjón Friðþjófur Jónsson sagði í skýrslu sinni hjá rannsóknarlögreglu ríkisins um samtal við vitnið um klifurhraða áðurgreindra flugvéla, sagði hann, að hringt hefði verið frá flugumsjón Flugleiða hf. í Keflavík til að spyrjast fyrir um þetta. Hann héldi, að hringt hefði verið frá aðflugsstjórn í Keflavík. Það væri einnig hugsanlegt, að hann hefði farið í flugáætlun flugvélanna og athugað áætlaðan klifurhraða, en þar væri hann skráður. Flughraði DC-8 flugvélar (FI-614) í klifri væru röskir 380 hnútar, en B-727 (FI-232) flugvélar 433 hnútar. Þetta færi að sjálfsögðu eftir þyngd flugvélanna hverju sinni, hitastigi o.fl. Hann kvaðst hafa haldið, að flugumferðarstjórar hefðu það á blaði hjá sér, hver klifurhraði flugvéla væri eftir tegundum. Enginn hefði spurt sig fyrir þessi flug, hver væri klifurhraði þessara flugvéla, en þegar hann var spurður, hefði hann gefið þær upplýsingar, að B-727 (FI-232) klifraði töluvert hraðar en DC-8 (FI-614).

Ákærður Björn Guðmundsson gaf rannsóknarnefnd flugmálastjórnar skýrslu eftir atvikið og síðan rannsóknarlögreglu ríkisins 15. nóvember 1985. Loks kom hann fyrir dóm 13. september 1988 og gaf þar skýrslu.

Í skýrslu sinni til rannsóknarnefndar flugmálastjórnar kvaðst ákærði hafa kallað, þegar hann var í vinstri beygju á brautarstefnu í 2000 feta hæð, og flugturninn hefði þá veitt heimild til þess að stýra flugvélinni inn á Lima-ferilinn. Hann kvað FI-614 hafa verið fyrir ofan og vinstra megin við sig, og hefði hann gert þá athugasemd, að árekstrarhætta væri hugsanleg, „... taldi, að við værum á converging course", eins og segir í skýrslunni, en verið svarað, að þeir væru undir ratsjárstjórn. Flugumferðarstjóri hefði þá getið þess, að hann sæi ekki, hversu hátt flugvélarar væru. Ákærður hélt, að hann hefði ekki fengið svar við þeirri spurningu, hvort hraðatakmörkun hefði verið sett á. Síðar hefðu komið þau fyrirmæli frá turni, að FI-232 ætti að fljúga 1.000 fetum undir FI-614, en hann hefði þá spurt, hvernig þeir ættu að sjá, í hvaða hæð FI-614 væri. Um þessar mundir hefði hann kallað og sagst vera hættur að sjá FI-614. Ákærður Guðmundur hefði, að hann hélt, tvítekið það fram, að þeir væru undir ratsjárstjórn. Eftir þetta hefði flugumferðarstjórinn spurt flugstjóra FI-614, í hvaða hæð flugvélin væri, og kvaðst ákærði ekki muna glöggt eftir að hafa heyrt svarið. Aðspurður um það, hvort hann hefði heyrt tilkynningu frá FI-614 í fluglagi 95 (9.500 feta hæð), svaraði ákærður, að hann teldi sig ekki hafa tekið þetta sem viðmiðun og ekki geta staðsett hæð flugvélar sinnar þarna.

Meðan á þessu stóð, hefðu báðar flugvélarnar haldið áfram að klifra og engin ákveðin fyrirmæli borist um það, í hvaða hæð hann ætti að fljúga.

Kvaðst hann hafa staðnæmst í fluglagi 140 (14.000 feta hæð), því að þá hefði hann viljað vita, hvar hann væri staddur. Hann hefði séð FI-614 hverfa í sólina u.þ.b. 30° vinstra megin við flugvél sína og ekki séð FI-614, þegar hann hefði farið fram úr.

Ekki kvaðst ákærður geta svarað því, hversu langt FI-614 hefði verið á undan FI-232, þegar hann beygði undan eftir flugtak og sá hana. Hann kvaðst álíta, að það, sem gerst hefði, væri, að FI-614 klifraði á 250 hnútum upp í 10.000 fet, en FI-232 klifri á 310 hnútum, þegar ekki séu settar hraðatakmarkanir. Þá taldi ákærður trúlegt, að FI-614 hægði á klifrinu við 10.000 fetin, þegar hún yki hraðann upp í 300 hnúta.

Að lokum óskaði ákærður að taka fram, að ekki yrði tveimur flugvélum gefin sama brottfararheimild, þegar þær flygju á sama ferli á svipuðum hraða. Í þess stað yrði þess gætt að halda hliðaraðskilnaði, svo að slíkt gerðist ekki aftur.

Í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríksins kvað ákærður allan undirbúning flugsins hafa verið eðlilegan, og hefði hann fengið leyfi til flugtaks og flugheimild á Lima-feril án takmarkana, nema ákveðið hefði verið, að FI-232 skyldi fara í fluglag 270 (27.000 feta hæð). Eftir flugtak hefði hann beygt inn á Lima-ferilinn, þegar flugvélin hefði náð 1.500 feta hæð. Klifurhraðinn hefði verið samkvæmt flugtölvu, og gerði hann ráð fyrir u.þ.b. 310 - 320 hnútum. Í þann mund, sem hann hefði verið að beygja inn á stefnu, —að hann minnti,— hefði hann kallað í aðflugsstjórn í Keflavík og gert athugasemd við flugheimildina. Hefði hann vakið athygli á því, að ferlar flugvélanna FI-614 og FI-232 kynnu að skerast, en FI-614 hefði verið á undan. Frá aðflugsstjórn hefði verið svarað, að fylgst væri með flugvélunum í ratsjá og aðskilnaður tryggður. Meðan hann hefði verið að tala við ákærðan Guðmund, hefði hann dregið úr klifri vélarinnar og hraði hennar þá aukist. Þegar hann hefði síðan byrjað að klifra aftur, hefði hann notað þennan hraða og klifrið því verið nokkuð bratt. Um sömu mundir hefði FI-614 horfið sjónum hans í sólskinið. Nokkru seinna hefði flugstjórinn á FI-614 gefið upp hæðina 110 (11.000 fet), en þá hefði hann verið kominn í fluglag 130 (13.000 feta hæð).

Ákærður hlustaði á hljóðupptöku á samtölum flugliða við aðflugsstjórn í Keflavík, og einnig sá hann afrit hljóðupptökunnar. Kvaðst hann gera ráð fyrir, að það væri hann, sem talaði, og afrit væri rétt, og hefði hann engar athugasemdir að gera. Einnig sá ákærður uppdrátt af ferlum tveggja flugvéla, sem markaðir voru eftir ratsjá í Keflavík umrætt sinn. Ekki treysti hann sér til þess að staðfesta uppdráttinn, en sýndist þó stefna flugvélanna vera nálægt lagi.

Ákærðum var kynnt niðurstaða og efni skýrslu rannsóknarnefndar flugmálastjórnar og spurður, hvað hann hefði um hana að segja. Ákærður

kveðst ekki kannast við, að til þess sé ætlast, að flugmenn breyti klifurhraða, nema um það komi bein fyrirmæli frá flugmálastjórn. Hann kvaðst mótmæla niðurstöðu Þóris Magnússonar flugumferðarstjóra, þar sem hann hefði eftir sér, að flugvélin væri á stefnu, sem valdið gæti árekstri milli flugvélanna. Þetta væri röng þýðing á orðunum „converging course", sem hann hefði notað. Með þeim hefði hann átt við, að árekstrarhætta væri hugsanleg, ef ekki yrði breytt út af heimild. Flugumferðarstjórinn hefði hins vegar sannfært sig um, að slík hætta væri ekki fyrir hendi, með því að segja, að flugvélarnar væru undir ratsjárstjórn. Þess vegna hafi hann farið eftir þeim fyrirmælum, sem sér hefðu verið gefin.

Hann kvaðst aðspurður ekki hafa mátt ætla, að FI-232 drægi FI-614 uppi vegna meiri hraða og klifurgetu, þar sem hann þekkti ekki flugeiginleika hinnar flugvélarinnar og vissi ekki, á hvaða hraða flugvélar af þeirri tegund klifruðu. Hann þekkti lítið til flugvéla af þessari gerð, þar sem hann hefði aldrei flogið þeim.

Ekki kvaðst ákærður treysta sér til þess að dæma um fjarlægð milli flugvélanna, þegar hann kvartaði yfir flugheimildinni. Hann hefði talið á því andartaki, að ekki væri nein hætta. Ekki treysti hann sér heldur til þess að staðsetja flugvélarnar á uppdrátt, sem fyrir lá.

Ákærður var spurður að því, „hvers vegna hann hefði látið FI-232 (TF-FLI) halda óbreyttri stefnu í u.þ.b. tvær og hálfa mínútu, eftir að hann varð þess var, að flugleiðir vélanna skærust". Ákærður kvaðst ekki geta svarað þessu, því að spurningin væri ekki rétt fram borin. Hann hefði aldrei sagt, að ferlar flugvélanna skærust, og vissi ekki fyrr en eftir atvikið, að ferlarnir hefðu skorist. Ástæðan fyrir því, að hann hefði ekki beygt af leið, eftir að hafa misst sjónar á FI-614 vegna sólarljóss, væri sú, að hann hefði treyst ákærðum Guðmundi, og hann hefði engin fyrirmæli gefið um breytingu. Ákærður kvað sér kunnar flugreglur frá 11. september 1975 með síðari breytingum, en athygli hans var vakin á greinum 3.2.2, um leiðarrétt, og grein 3.2.3.2, um framúrflug. Hann kvaðst þekkja þessar reglur, en ekki talið sig vera að brjóta þær.

Aðspurður um það, hvort honum hefði ekki borið skylda til að breyta út af flugáætlun, þar sem hann hefði flogið við sjónflugsskilyrði, til þess að ekki yrði stofnað til hættu, svaraði hann því til, að hann hefði breytt út af, ef hann hefði talið, að hætta væri í aðsigi. Hann hefði vakið athygli á hugsanlegri hættu, en hún hefði ekki verið fyrir hendi.

Aðspurður um flughæð og fjarlægð FI-614 frá Keflavík kvaðst ákærður muna að hafa heyrt áhöfn flugvélarinnar tala um 11.500 fet og taldi sig einnig hafa heyrt fyrirmæli aðflugsstjórnar í Keflavík um, að hann skyldi klifra 1.000 fet undir FI-614. Hann hefði hins vegar aldrei fengið neinar hæðartölur til þess að geta farið eftir þessum fyrirmælum flugumferðarstjóra.

Þau hefðu borist svo seint, að hann hefði verið kominn upp fyrir hina vélina, þegar hann ætlaði að fara að fylgja þeim.

Honum þótti trúlegt, að hann hefði heyrt, að flugstjóri FI-614 hefi sagt kl. 7.37.40: „Já, já, og við höfum verið á tvö hundruð og fimmtíu upp í tíu og förum upp í þrjú hundruð núna.“ Úr því að hann teldi mjög trúlegt, að hann hefði heyrt þetta, var ákærður spurður, hvers vegna hann hefði ekki haldið sig 1.000 fetum undir FI-614. Svaraði ákærður því til, að hann hefði ekki álitið, að FI-614 hefði verið að fara yfir 10.000 fetin.

Ákærður var spurður að því, hvort honum hefði ekki borið skylda til að hætta klifri, þar til hann vissi, í hvaða hæð sú flugvél var, sem hann átti að halda sig 1.000 fetum undir. Hann svaraði því til, að hann áliti það ekki vera. Hann hefði engar upplýsingar fengið um það, í hvaða hæð flugvélin væri, og ekki heldur nein fyrirmæli frá ákærðum Guðmundi um að hætta klifri.

Þá var ákærður spurður að því, hvort flugstjórum, sem fengið hefðu takmarkaða heimild, svo sem að klifra 1.000 fetum undir annarri flugvél, væri ekki óheimilt að klifra í tiltekna hæð, ef hún hefði ekki verið tilkynnt laus, þ.e., að flugvélin, sem á undan færi, hefði tilkynnt sig þá 1.000 fetum ofar. Ákærður svaraði því, að almennt væri það svo, að flugvélum væri gefin heimild til klifurs í ákveðna hæð og þá stundum sett sú takmörkun að fljúga 1.000 fetum undir annarri flugvél. Í þessu tilfelli hefði vantað hluta af fyrirmælunum, upplýsingar um, í hvaða hæð flugvélin var, sem á undan fór. Ákærður kvaðst hafa treyst ákærðum Guðmundi, og athugasemdir sínar um það, hvað hann ætlaði að gera, ef ratsjáin bilaði, hefðu verið gerðar í þeim tilgangi að koma í veg fyrir hættu, en til þess hefði getað komið, ef tækjabúnaður bilaði.

Ekki hafði ákærður neitt við aflestur á flugrita FI-232 að athuga.

Ákærður tók fram, að hann hefði tilkynnt, þegar hann sá ekki lengur til FI-614, enda hefði hann þá talið, að hann væri ekki lengur í sjónflugsskilyrðum með sólina beint fram undan. Þegar hann kom til Íslands, kveðst hann hafa rætt við ákærðan Guðmund í bróðerni fram og aftur, en ekki muna orðaskipti. Hann taldi öruggt, að ákærður Guðmundur hefði þá sagt sér, að hann hefði haldið, að FI-614 klifraði hraðar en FI-232, og hann hefði fengið þær upplýsingar hjá Flugleiðum hf., án þess þó að nefna heimildarmann. Hann taldi hins vegar mjög ólíklegt, að hann hefði gefið í skyn við ákærðan Guðmund, að einhverjum yrði refsað fyrir þetta atvik.

Í skýrslu sinni hér fyrir dómi kvaðst ákærður ekkert hafa við efnislýsingu ákæru að athuga, nema hvað hann teldi, að ekki hefði munað litlu, að flugvélarnar rækjust á; að hans mati hefði aldrei verið nein árekstrarhætta. Hann kvaðst í sjálfu sér ekki rengja framburð flugliða hinnar flugvélarinnar um nálægð vélanna, en tók fram, að mjög erfitt væri að áætla slíkt með

nákvæmni. Að öðru leyti vísaði hann til skýrslna, sem hann hafði gefið rannsóknarnefnd flugmálastjórnar og rannsóknarlögreglu ríkisins. Eftir atvikið hefði hann farið í flugferð með eftirlitsmanni, svonefnt „route check", og síðan verið flugstjóri hjá Flugleiðum hf.

Kristján Harðarson flugmaður, aðstoðarflugmaður FI-232 gaf rannsóknarnefnd flugmálastjórnar skýrslu eftir atvikið og síðan rannsóknarlögreglu ríkisins 1. nóvember 1985.

Í skýrslu sinni til rannsóknarnefndarinnar kvaðst flugmaðurinn hafa séð FI-614, þegar flugvél hans, FI-232, var komin á stefnu, og þeir hefðu nálgast hana nokkuð hratt. Þó hefði honum aldrei fundist árekstrarhætta. Sjónflugsaðskilnaður hefði verið, en ekki ratsjáraðskilnaður. FI-614 hefði verið stutt frá. Skýjatoppar hefðu verið lágt og flugskilyrði góð. Hann hefði séð FI-614 vinstra megin við flugvélina, u.þ.b. 1.000 fetum ofar og u.þ.b. 4 mílur frá. Hann hefði verið að grúfa sig eitthvað niður í flugáætlunina og ekki fylgst með FI-614. Næst hefði hann séð hana hægra megin fyrir neðan og aftan. FI-232 hefði flogið á u.þ.b. 310 - 320 hnútum samkvæmt flugtölvunni. Þetta sé algengur hraði, ef ekki sé takmörkun í klifri. Hann kvaðst hafa náð því, að flugstjóri FI-614 segðist vera í fluglagi 95 (9.500 feta hæð) og flygi með sjálfstýringu. Meðan ákærður Guðmundur hefði sagt þeim að vera 1.000 fetum undir FI-614, hefðu þeir verið komnir fram úr og upp fyrir. Enginn tími hefði verið til að gera neitt. Flugmaðurinn taldi, að flugvélin hefði verið nærri full, klifurhraði örugglega 4.000 fet á mínútu, þegar þeir hefðu farið upp fyrir FI-614 og upp í 14.000 fet.

Í skýrslu til rannsóknarlögreglu ríkisins lýsti flugmaðurinn undirbúningi flugsins, sem hefði verið eðlilegur, og FI-232 hefði verið komin í flugtaksstöðu, þegar FI-614 hefði verið að beygja af brautarstefnu inn á stefnu, og hefði FI-232 þá verið gefin heimild til flugtaks. Eftir flugtak hefðu þeir klifrað á brautarstefnu upp í 1.500 fet, en þá beygt á stefnu. Jafnframt hefði verið skipt yfir á aðflugsstjórn samkvæmt fyrirmælum frá flugturni. Þá hefðu þeir fengið hindrunarlausa heimild til að klifra á stefnu, sem var 142° á Lima-ferli. Flugmaðurinn kvað sér hafa þótt það einkennilegt, að klifur þeirra var ekki takmarkað, þar sem hann hefði heyrt, að FI-614 væri á sömu stefnu.

Þegar þeir hefðu beygt á stefnu, hefðu þeir farið í gegnum smá-skýjaslæðu og séð FI-614 fyrir framan, þegar þeir komu út úr henni. Þeir hefðu þá verið komnir á fullan klifurhraða samkvæmt flugtölvunni og hann verið 320 hnútar. Þeir hefðu séð, að FI-232 klifraði miklu hraðar en FI-614 og ört dregið saman. Ákærður Björn hefði flogið flugvélinni, en sjálfur hefði hann séð um fjarskiptin í flugtakinu. Þegar þeir hefðu séð FI-614 fyrir framan, hefði ákærður Björn tekið fjarskiptin af sér, kallað í aðflugsstjórnina í Keflavík og gert athugasemd við heimildina. Hann hefði átt í nokkru

orðaskaki við ákærðan Guðmund, sem hefði sagt honum, að flugvél þeirra væri á ratsjáraðskilnaði, en ákærður Björn hefði samt ekki verið ánægður. Þeir hefðu svo stöðugt nálgast FI-614, meðan á þessu stóð, enda þótt dregið hefði verið úr klifurhraða, meðan á orðaskiptum ákærðu hefði staðið, en að þeim loknum hefði klifurhraði verið aukinn.

Þeir hefðu flogið þarna móti sól, og kvaðst flugmaðurinn ekki hafa viljað taka fram fyrir hendur flugstjórans, ákærðs Björns, við stjórn flugvélarinnar. FI-614 hefði svo horfið sjónum þeirra í sólskininu, og þeir hefðu þá verið talsvert fyrir aftan hana og neðan. Á því andartaki hefði hann ekki séð neina árekstrarhættu. Hann kvaðst muna eftir því, að FI-614 hefði gefið upp hæðina 9.500 fet, þegar hann hafði misst sjónar á henni, en þá hefðu þeir klifrað bratt, þ.e. 4 - 5.000 fet á mínútu, og hefði sér þá fundist sem þeir væru að fara gegnum sömu hæð og FI-614 hefði gefið upp. Örstuttu síðar hefði hann séð FI-614 fyrir aftan þá og neðar til hægri. Hann hefði heyrt, þegar FI-614 tilkynnti, að þeir væru komnir upp fyrir hana, og þegar flugstjóri hennar tilkynnti flugumferðaratvik (near miss). Ekki kvaðst flugmaðurinn minnast þess að hafa heyrt frá FI-614, að þeir væru að fara upp í 10.000 feta hæð og að þeir væru að auka hraðann úr 250 í 300 hnúta. Hann hefði heyrt, að þeir væru komnir upp fyrir flugvélina, og hefði hann þá litið aftur og niður með hægri vængnum. Hann hefði þá séð FI-614 fyrir aftan og neðan, og hefði hana borið í vængendann hægra megin. Eftir þetta hefði ákærður Björn hætt klifrinu um tíma, en síðan fengið heimild til að halda áfram.

Flugmaðurinn var nánar inntur eftir því, hvað hann ætti við með þessum ummælum: „Við flugum þarna á móti sól, og vildi ég ekki taka fram fyrir hendur flugstjórans í stjórnun flugvélarinnar." Þessu svaraði flugmaðurinn: „Ég sá, þegar við vorum að klifra á eftir DC-8 flugvélinni [FI-614], að við drógum á hana í hraða. Ég hafði þá áhyggjur af stefnu þeirri, sem við fengum heimild til þess að klifra á, þar sem við fengum sömu heimild og DC-8 flugvélin [FI-614] án hindrunar. Það var þó ekki, fyrr en ég heyrði DC-8 [FI-614] tilkynna hæðina 9.500 (95), að ég gerði mér grein fyrir, að raunverulegt hættuástand væri að skapast, en ég mat stöðuna þá þannig, að ekki væri ástæða til að yfirtaka stjórnun flugvélarinnar. Það, sem [ég] lagði til grundvallar þessari ákvörðun minni, var, að ég taldi mig eiga að sjá DC-8 flugvélina [FI-614], ef raunveruleg árekstrarhætta væri."

Flugmanninum var kynnt hljóðupptaka frá samtölum flugáhafna, sem hér eiga hlut að máli, við aðflugsstjórn Keflavíkurflugvallar umræddan morgun, og honum voru sýnd afrit af flugrita flugvélarinnar FI-232 í þessu flugtaki og klifri, og einnig var honum sýnd teikning frá flugmálastjórn (uppdráttur Harðar Sveinssonar frá 30. september 1984), þar sem ferlar

flugvélanna væru dregnir upp („plottaðir") eftir ratsjá í Keflavík umrætt sinn. Hafði hann ekkert við þessi gögn að athuga.

Oddur Ármann Pálsson flugvélstjóri gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 1. nóvember 1985.

Hann kvað allan undirbúning flugsins hafa verið með eðlilegum hætti. Flugvélinni hefði verið ekið í flugtaksstöðu, um leið og hin flugvélin, FI-614, var farin í loftið. Síðan hefði liðið mjög stutt stund, þar til FI-232 fékk heimild til flugtaks. Hefði sér fundist þetta óeðlilega stuttur tími milli flugtaka með það í huga, að þær voru að fara í sömu stefnu.

Fyrst eftir flugtak hefði verið klifrað í brautarstefnu, en síðan beygt til austurs. Eftir að klifur var byrjað á stefnu, hefði hann heyrt flugstjóra beina athugasemd til aðflugsstjórnar í Keflavík út af heimildinni. Hefði sér fundist flugstjóri vera dálítið hvassyrtur við flugumferðarstjórann, ákærðan Guðmund, en fengið það svar, að flugvélin væri undir ratsjárstjórn. Þegar hann hefði heyrt flugstjórann gera athugasemdina, hefði hann litið út og séð FI-614 á undan og ekki fundist neitt óeðlilegt við fjarlægð milli flugvélanna, ef þeir hefðu átt að vera fyrir neðan, en þá hefðu þeir fljótlega farið fram úr henni.

Þegar ákærður Björn fór að skipta orðum við ákærðan Guðmund um heimildina, hefði hann dregið úr klifri flugvélarinnar, og við það hefði hraðinn aukist verulega. Sjálfur hefði hann þá orðið að snúa sér að stjórnborði og draga úr afli hreyflanna til þess að halda niðri hraða. Eðlilegur klifurhraði væri 310 - 340 hnútar, en hér hefði klifurhraðinn farið upp fyrir, og gæti hann trúað, að hann hefði farið nálægt 350 hnútum um tíma.

Meðan á þessu stóð, hefði hann heyrt flugstjórann spyrjast fyrir um það hjá aðflugsstjórn, hvort ekki væri rétt, að klifur hefði ekki verið takmarkað, og fengið það svar, að hann væri á ratsjáraðskilnaði. Þeir hefðu flogið í bjartviðri og haft sólina beint fyrir augum. Hann hefði ekki getað fylgst með FI-614, þar sem hann hefði verið önnum kafinn við stjórntæki sín, og reyndar ekki vitað það, fyrr en ákærður Björn neitaði aðflugsstjórn um að lækka flugið aftur, að þeir hefðu þá verið komnir upp fyrir FI-614.

Hann kvaðst ekki gera neina athugasemd við hljóðupptöku af samtölum flugvélanna og aðflugsstjórnar í Keflavík umrætt sinn, né heldur hefði hann neitt út á afrit af flugrita flugvélarinnar FI-232 í flugtakinu og klifrinu að setja. Uppdrátt Harðar Sveinssonar frá 30. september 1984 taldi hann sýna, hvernig flugið gekk fyrir sig (sic).

Magnús Norðdahl flugstjóri gaf rannsóknarnefnd flugmálastjórnar skýrslu eftir atburðinn og síðan rannsóknarlögreglu ríkisins 31. október 1985.

Í skýrslu sinni til rannsóknarnefndarinnar kvaðst hann hafa fengið venjulega flugheimild á Lima-feril og þeir haldið sig við hann. Hann hafi

síðan heyrt, að ákærður Björn og aðflugsstjórnin væru að ræða saman, vegna þess að ákærður Björn væri ekki ánægður með heimildina. Þegar flugstjóri FI-232 hefði farið að ræða um, að hann teldi sig vera á árekstrarstefnu við flugvél sína, hefðu þeir farið að gefa þessu gaum, en hann kvað sér ekki hafa dottið í hug, að annarri vél væri veitt flugheimild í sömu hæð (radial) svo stuttu á eftir, án þess að venjuleg takmörkun væri sett eða fyrirmæli gefin um aðskilnað. Þetta hefðu þeir þó talið í lagi, þar sem ákærður Guðmundur hefði sagt, að þeir væru undir ratsjárstjórn.

FI-232 hefði komið eins og upp undan vinstri væng 100 - 200 fet í burtu að hans mati eftir á. Hann taldi, að þarna hefði verið meira en lítil hætta á ferðum, og taldi sig ekki hafa séð tvær stórar flugvélar svo nálægt hvora annarri. Síðan hefði FI-232 horfið þeim sjónum í sólskinið, eftir að hún fór fram úr.

Þeir hafi gefið upp hæðina 95 (9.500 feta hæð), og ekki hafi liðið nema andartak, að FI-232 hafi komið undan FI-614.

Þeir hafi byrjað að auka hraðann í 300 hnúta í 10.000 feta hæð, og örskömmu síðar, eða í 10.500 fetum, hafi FI-232 farið fram úr.

Flugstjórinn taldi, að það hlyti að vera hægt að skilja betur að til hliðar inn á stefnuna, þannig að atvik sem þetta kæmi ekki fyrir. Þarna hefði átt að leysa vandann strax, en ekki halda áfram og láta hann vinda upp á sig. Hann kveðst hafa fleiri dæmi um svipaðar heimildir, þar sem önnur flugvél hefði fengið lækkun niður í gegnum þá hæð, sem þeir hefðu flogið í, en slíkar heimildir bjóði vandanum heim.

Í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins lýsti flugstjórinn undirbúningi flugsins, sem hefði verið eðlilegur og flugheimild án takmarkana. Eftir flugtak hefðu þeir haldið brautarstefnu þar til í 1.500 feta hæð; þá hafi þeir tekið vinstri beygju með 45° horni inn á fjölstefnuvita 142° til Lima. Flugvélin hefði eftir 3.000 fet klifrað 250 hnúta, en fram að því hefði hraðinn verið heldur minni, eða um 170 hnútar.

Eftir að þeir hefðu verið komnir á stefnu í klifri, hefði allt gengið eðlilega og talviðskipti verið flutt til aðflugsstjórnar í Keflavík þegar eftir flugtak samkvæmt fyrirmælum frá flugturni. Meðan þeir voru að klifra, hefðu þeir heyrt, að ákærður Björn kvartaði yfir flugheimildinni, sem hann hefði fengið, og kvaðst telja eða ekki sjá betur en hann væri á stefnu, sem valdið gæti hættu á árekstri. Hann hefði síðan heyrt, að ákærðu hefðu farið að karpa um þetta. Þeir hefðu ekki vitað, hversu langt FI-232 var á eftir þeim, en trúað og treyst ákærðum til að gera þær ráðstafanir, sem þyrfti, ef eitthvað færi úrskeiðis. Þeir hefðu ekki haft aðstöðu til að meta aðstæður, þar sem þeir hefðu ekki séð FI-232.

Skömmu síðar hefði aðflugsstjórn kallað til þeirra og beðið um flughæð. Þeir hefðu gefið upp 9.500 fet og 17 mílna fjarlægð frá Keflavík. Rétt á

eftir hefði ákærður Björn kallað til þeirra og spurst fyrir um hæð og þeir sagt honum, að þeir væru á 250 hnúta hraða í 10.000 feta hæð og ykju hraðann. Kvaðst flugstjórinn vilja taka fram, að meðan þeir væru að auka hraðann úr 250 hnútum í 300, klifraði flugvélin mjög hægt, eða um 500 fet á mínútu.

Næst hefði það gerst, að skyndilega hefði FI-232 komið upp fyrir FI-614 framan við neftrjónuna vinstra megin og hreyfil nr. 2. FI-232 hefði komið á ská á stefnu, sem hefði verið aðeins til vinstri frá stefnu FI-614, og klifrað miklu hraðar. Flugvélin hefði skotist fram úr þeim og upp fyrir, þegar þeir tilkynntu, að þeir væru í 11.000 feta hæð, og örstuttu síðar hefði ákærður Björn tilkynnt, að hann væri í 13.000 feta hæð.

Um fjarlægð milli flugvélanna, þegar þetta gerðist, giskaði flugstjórinn á u.þ.b. 200 fet, en eitt væri þó víst, að hún hefði verið mjög nálægt (sic), og kvaðst hann aldrei hafa fengið flugvél svo nærri á 38 ára flugmannsferli. Eftir þetta hefði flugheimild verið breytt og þeir verið látnir vera 1.000 fetum undir FI-232.

Við komu til Lúxemborgar hefði hann tilkynnt flugumsjón Flugleiða hf. í Reykjavík um atvikið, og þeir (sic) hefðu komið því á framfæri við loftferðaeftirlit.

Ekki kvaðst hann gera neina athugasemd við hljóðupptöku af fjarskiptum flugvélanna og aðflugsstjórnar í Keflavík þann morgun, sem flugumferðaratvikið varð. Ekki hafði hann heldur neitt við uppdrátt Harðar Sveinssonar, dags. 20. september 1984, að athuga, þar sem ferlar flugvélanna væru dregnir upp („plottaðir") eftir ratsjá í Keflavík umrætt sinn. Hann tók fram, að þeir hefðu haft sólskinið beint í augun, eins og teikningin sýndi, og virtist sér ferill FI-614, tími og fjarlægð frá Keflavík vera í samræmi við það, sem hann hefði gert ráð fyrir.

Hann kvaðst vilja gera athugasemd við það, sem kæmi fram í hljóðupptökunni hjá aðflugsstjórn við kl. 7.39.11 og hjá ákærðum Birni kl. 7.39.13, þar sem þeir tala um, að stjórnendur FI-614 hefðu átt að gefa upp hæð. Á þessum samtölum mætti skilja, að það hefði ekki verið gert, en því vildi hann mótmæla. Eins og afrit hljóðbandsins sýndi, hefðu þeir tilkynnt hæð og staðsetningu FI-614 kl. 7.36.51, þ.e. 9.500 fet og 17 sjómílur frá Keflavík; aftur hefðu þeir tilkynnt hæð kl. 7.37.40, að þeir væru í 10.000 feta hæð og væru að auka hraðann úr 250 í 300 hnúta; enn hefðu þeir tilkynnt hæð við 11.000 fet (kl. 7.38.13), en þá hefi FI-232 verið komin fram fyrir og upp fyrir.

Hallgrímur Jónsson flugstjóri gaf rannsóknarnefnd flugmálastjórnar skýrslu eftir atburðinn og síðar, nánar tiltekið 31. október 1985, rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu.

Í skýrslu rannsóknarnefndar flugmálastjóra er haft eftir honum, að að-

dragandi hafi verið nokkuð langur, en greinilega stefnt í árekstrarhættu og þeir farið að hlusta. Báðar flugvélarnar hafi fengið flugtaksheimild án takmarkana, en ekki fyrirmæli um það, hvernig þær ættu að fara í loftið að öðru leyti.

Ýmsar aðferðir væru til þess að aðskilja, en í stað þess að grípa til einhverrar þeirra hefðu menn farið að deila.

Hann kvaðst hafa séð út undan sér, að ljós kom á radíóhæðarmælinn, en hann var stilltur á 2.500 fet. Nálin hefði farið, að hann hélt, niður í 500 - 1.000 fet. Ljósið hefði verið nokkuð lengi á. Þetta gerðist, ef flugvél færi undir flugvél þeirra. Geislinn væri nokkuð mjór á hæðarmælinum.

Hann taldi, að FI-232 hefði komið undan hreyfli nr. 2 og skrokknum. Hann hefði séð hana út undan sér fyrir framan glugga flugstjórans hans megin, og kvaðst hann ekki hafa séð flugvél svona nálægt á flugi. Hliðaraðskilnaður hefði ekki verið nægur til þess að koma í veg fyrir árekstur. Hann treysti sér ekki til að segja til um fjarlægðina, en vildi giska á 2 - 300 fet. Mikil bylgja hefði komið af henni, þegar hún flaug fram hjá í bröttu klifri og mjög hratt. Flugvélin hefði svo farið í lárétt flug vinstra megin við þá og ofan við, og mál hefðu skýrst. Hann dró í efa, að FI-232 hefði haft nokkurt svigrúm til þess að staðnæmast við 1.000 fet fyrir neðan þá, áður en hann hefði farið fram úr. Hann hefði skýrt frá flugumferðaratvikinu u.þ.b. 30 sekúndum, eftir að það gerðist.

Í skýrslu fyrir rannsóknarlögreglu ríkisins greindi hann frá undirbúningi flugsins, sem hefði verið á allan hátt eðlilegt, og flugheimild, sem hefði verið án takmarkana. Eftir flugtak hefðu þeir klifrað á brautarstefnu samkvæmt brottflugsreglum, sem gilda um Keflavíkurflugvöll. Þeir hefðu klifrað á brautarstefnu í 1500 fet, en síðan beygt inn á stefnuferil 142° Lima. Eftir að vængbörð hefðu verið tekin upp, hefði klifurhraði verið aukinn í 250 hnúta og þeim hraða haldið upp í 10.000 fet. Þetta væri klifurhraði DC-8 63 flugvéla (FI-614) samkvæmt flughandbók Flugleiða.

Þegar eftir flugtak hefðu þeir skipt af turni yfir til aðflugsstjórnar í Keflavík samkvæmt fyrirmælum frá flugturni. Þegar þeir hefðu verið að klifra á stefnu, hefði hann fyrst heyrt í FI-232, en þá hefði hann heyrt ákærðan Björn kalla í aðflugsstjórn og kvarta yfir heimildinni. Hefði ákærður Björn sagst ekki sjá betur en hætta væri á, að hann rækist á flugvél, sem á undan færi.

Hann kvaðst vilja taka fram, að þeir hefðu vitað af FI-232, þegar þeir voru að undirbúa flug í Keflavík. Þeir hefðu hins vegar ekki heyrt í henni í talstöð. Þegar þeir hefðu verið að aka í brautarstöðu, hefði FI-232 verið að fá heimild til gangsetningar. Þeir hefðu þá skipt yfir á flugturn og síðan eftir flugtak yfir til aðflugsstjórnar, en ekki heyrt, hvaða heimild FI-232 hefði fengið, og ekki vitað, hvenær hún fór í loftið.

Þegar hann hefði heyrt kvörtun ákærðs Björns, hefði hann farið að hlusta betur og heyrt ákærðu þjarka um heimildina. Ákærður Guðmundur hefði sagt, að flugvélarnar væru aðskildar með ratsjá og þetta væri í lagi, en ákærður Björn hefði ekki verið sáttur við þetta. Meðan á orðræðum þeirra hefði staðið, hefði hann, —að sig minni,— kallað upp staðsetningu FI-614 og gefið upp flughæð 9.500 fet og fjarlægð frá Keflavík 17 mílur.

Þegar eftir þetta hefði aðflugsstjórn kallað í FI-232 og sagt ákærðum Birni, að hann ætti að vera 1.000 fetum undir FI-614. Eftir þetta hefði ákærður Björn kallað í þá og sagt, að sér skildist, að hann ætti að vera 1.000 fetum neðar. Þeir hefðu þá gefið upp 10.000 feta hæð, þar sem þeir hefðu verið, og væru þeir að auka ferðina í 300 hnúta.

Eftir þetta hefðu ákærðir deilt í talstöðinni, og næst hefði hann orðið þess áskynja, að radíóhæðarmælir í flugvél þeirra, sem stilltur var eftir flugtak frá Keflavík á 2.500 fet, hefði slegist til beint niður og sýnt 500 fet. Örskömmu síðar hefði hann séð FI-232 koma upp fyrir framan FI-614, örlítið til vinstri, nánar tiltekið undan búk flugvélarinnar og hreyfli nr. 2. Flugvélin hefði verið það nálægt, að hann gæti giskað á um það bil tvær lengdir DC-8 flugvéla, eða u.þ.b. 150 metra. Hann hefði séð flugvélina fyrst í gegnum vinstri framrúðuna. Hann hefði þá þegar kallað í aðflugsstjórn og tilkynnt, að FI-232 hefði farið fram hjá FI-614 mjög nálægt. Einnig hefði hann tilkynnt, að þeir hættu klifri í 11.000 fetum, og rétt á eftir tilkynnti FI-232, að hann (sic) hefði hætt klifri í 13.000 fetum. Hann taldi, að FI-232 hefði farið fram úr flugvél þeirra og upp fyrir, þegar þeir hefðu verið í u.þ.b. 10.500 feta hæð.

Eftir að hann hefði tilkynnt aðflugsstjórn, að FI-232 hefði farið fram úr þeim og mjög nálægt, þá hefðu þeir rætt þetta, hann og flugstjórinn. Hefðu þeir ákveðið að tilkynna aðflugsstjórn flugumferðaratvik (near miss).

Síðan hefði FI-232 verið gefin heimild til að klifra í 27.000 fet, en FI-614 veitt heimild til þess að klifra og vera 1.000 fetum undir.

Flugstjórinn gerði ekki athugasemd við hljóðupptöku á samtölum flugliða FI-232 og FI-614 við aðflugsstjórn í Keflavík. Ekki gerði hann heldur athugasemd við uppdrátt Harðar Sveinssonar frá 30. september 1984, þar sem ferlar flugvélanna væru dregnir upp eftir ratsjá í Keflavík umrætt sinn.

Hann kvaðst hins vegar gera athugasemdir við eftirtalin tvö atriði, sem fram kæmu í afritun samtalanna á hljóðbandinu: „73911, þá segir APP: „Hann átti að gefa hæðir til þín“, og síðan „73913, þá segir flugstjórinn á B-727: „Átti hann að gera það?““ Þarna sé verið að tala um, að þeir á FI-614 hefðu átt að gefa upp hæð, en ekki sé hægt að skilja annað en það hafi ekki verið gert. Hann kvaðst vilja benda á, að kl. 7.36.51 hefðu þeir gefið upp hæðina 9.500 fet og fjarlægð frá Keflavík 17 sjómílur og síðan aftur kl. 7.37.40, en þá hefðu þeir gefið upp 10.000 fet og hraðaaukn-

ingu upp í 300 hnúta. Þegar þeir hefðu síðan gefið upp, að þeir væru í 11.000 feta hæð (kl. 7.38.13), hefði FI-232 verið komin fram úr og upp fyrir.

Búi Snæbjörnsson gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 31. október 1985.

Hann kvaðst hafa verið flugvélstjóri um borð í flugvél Flugleiða FI-614. Þegar þeir hefðu verið í klifri eftir flugtak, þá kvaðst hann hafa heyrt í fjarskiptakerfinu, að ákærður Björn, sem hefði farið í loftið frá Keflavík á eftir þeim, væri að kvarta við aðflugsstjórn í Keflavík yfir stefnunni, sem hann hefði fengið. Hann kvaðst ekki hafa mikið fylgst með þessum fjarskiptum, þar sem hann hefði átt annríkt við starf sitt í flugvélinni og myndi ekki frekar, hver orðaskipti hefðu orðið.

Það hefði svo gerst, þegar þeir hefðu verið komnir í 10 - 11.000 feta hæð, að flugstjórinn hefði sagst sjá FI-232 koma upp við hlið þeirra. Hann hefði þá litið út og séð flugvélina vinstra megin við þá og hana í klifri. Honum hefði fundist fjarlægðin vera mjög lítil, og hann hefði ekki áður séð flugvél svo nærri. FI-232 hefði flogið, að því er sér virtist, í sömu stefnu og FI-614, og hann myndi eftir því, að þeir hefðu verið að giska á fjarlægðina milli flugvélanna og fundist hún vera u.þ.b. 50 - 100 metrar.

Eftir að hann hefði séð FI-232, hefði hann snúið sér aftur að þeim stjórntækjum, sem hann hefði átt að annast, og ekki hugsað neitt frekar um þetta. Veður hefði verið gott, heiðskírt, en sól á móti.

Einar Róbert Árnason yfirverkstjóri (nafnnr. 1789-8426), til heimilis að Viðjugerði 1, Reykjavík, gaf rannsóknarlögreglu ríksins skýrslu 20. nóvember 1985 um vörslu á ratsjárbandi (myndbandsupptöku af ratsjá), sem láðist að varðveita, svo sem áður er greint. Ekki þykir ástæða til að rekja framburð hans þar að lútandi, en um myndbandsupptökuna tók hann fram, að hann hefði verið viðstaddur, þegar starfsmenn loftferðaeftirlitsins skoðuðu myndbandið nokkrum sinnum og hlustuðu á hljóðupptöku af samtölum. Ekkert hefði verið athugavert við myndbandsupptökur af ratsjánni, og myndi hann eftir, að fylgimerkið hefði verið inni á ratsjárbandinu lengi áður en seinni flugvélin hefði náð að draga hina fyrri uppi. Í þessu tilfelli væri hann ekki að tala um tíma, heldur það, sem hann hefði séð, — aðdraganda atviksins. Hann kvaðst ekki hafa fengið neina kvörtun um, að ratsjáin væri biluð, og ekki séð neitt athugavert við ratsjármerkin á myndbandinu, þegar starfsmenn loftferðaeftirlitsins hefðu verið að skoða það.

Honum var kynnt bókun í dagbók vakthafandi varðstjóra (flugumferðarstjóra), þar sem greint er kl. 7.05, að fylgimerkið komi ekki inn á ratsjána fyrr en 10 mílur frá stöð. Þetta taldi hann geta staðist, en fylgimerkið hefði verið inni á ratsjánni (myndbandinu), talsverðu áður en flugvélarnar runnu

saman. Ekki kvaðst hann minnast þess að hafa tekið eftir hæðartölum flugvélanna á ratsjárbandinu. þegar þær nálguðust.

Markús Þórhallsson verkfræðingur (nafnnr. 6492-9712), til heimilis að Nesbala 17, Seltjarnarneskaupstað, gaf rannsóknarlögreglu ríkisins skýrslu 21. nóvember 1985, m.a. um vörslu á framangreindu ratsjárbandi, sem ekki þykir ástæða til að rekja hér. Hann kvaðst hafa tekið böndin frá til geymslu, en þau hefðu síðan verið spiluð nokkrum sinnum fyrir starfsmenn loftferðaeftirlitsins, og hefðu þeir flutt af hljóðbandinu yfir á annað band. Sjálfur hefði hann horft á myndbandið, þegar starfsmenn loftferðaeftirlitsins hefðu skoðað það. Upptakan hefði verið góð og hann ekkert séð athugavert við fylgimerkið, sem væri hringur, punktalína, fjögurra stafa tala, sem væri númer flugvélarinnar, og síðan flughæð hennar. Þessi merki hefðu verið mjög góð og greinilega sést, þegar flugvélarnar hefðu runnið saman á skjánum.

Ekki minntist hann þess, að tilkynnt hefði verið bilun á fylgimerkinu þennan dag, en það væri skráð í dagbók, ef svo hefði verið gert.

Truflun geti verið á fylgimerkinu næst ratsjánni, oftast vegna of mikils sendistyrks frá ratsjársvara flugvélanna. Flestar flugvélar væru með ratsjársvara, sem mætti stilla á mismunandi sendistyrk. Ættu flugmenn að stilla á lítinn styrk í flugtaki og aðflugi, þegar þeir væru nálægt ratsjánni, en setja síðan á meiri styrk, þegar fjær drægi. Ef truflun yrði á fylgimerkinu næst ratsjánni, ætti flugumferðarstjóri að kalla upp flugvélina og biðja um að draga úr styrk. Ef ratsjársvarinn væri rétt stilltur, kæmi hann þegar í stað greinilega inn, en venjulega kveiktu flugmenn á honum, þegar þeir ækju í flugtaksstöðu.

Ekki mundi hann hæðartölur flugvélanna, en mundi, að þær hefðu verið á skjánum.

III.

Samkvæmt skýrslum rannsóknarnefndar flugmálastjórnar og því, sem hér hefur verið rakið, hafa atburðir orðið sem hér segir:

Flugtak FI-614 hefur verið kl. 7.31.00 og flugtak FI-232 kl. 7.32.00. Er svo skráð í dagbók (daily log) flugturns Keflavíkurflugvallar og einnig í skýrslu ákærðs Guðmundar til yfirflugumferðarstjóra, dags. 6. september 1984. Ákærður Guðmundur hefur þó haldið því fram, að liðið hafi tæpar tvær mínútur milli flugtaka, og það er einnig álit Bjarna Nikulássonar flugumferðarstjóra í skýrslu hans til rannsóknarlögreglu ríkisins. Í upplýsingaskýrslu Sigurbjörns Víðis Eggertssonar lögreglufulltrúa frá 18. nóvember 1984 er tekið fram, að flugtakstími sé gefinn í heilum mínútum, þannig að það, sem sé fram yfir 30 sekúndur, sé gefið upp sem næsta heila mínúta. Samkvæmt þessu hefðu getað liðið tæplega tvær mínútur milli flugtaka. Ekki voru settar neinar takmarkanir á flug vélanna.

Báðum flugvélunum var flogið í samræmi við gefnar flugheimildir til kl. 7.36.55.

Um það, hvenær flugumferðaratvikið varð, er þetta leitt í ljós: Samkvæmt skýrslu Hallgríms Jónssonar aðstoðarflugmanns FI-614 var radíóhæðarmælir í flugvél þeirra stilltur á 2.500 fet. Eftir að þeir höfðu tilkynnt hraðaaukningu úr 250 hnútum í 300 hnúta í fluglagi 10 (10.000 fetum) kl. 7.37.40, höfðu ákærðir deilt í talstöðinni, og hafa þau orðaskipti þá staðið frá kl. 7.37.48 til kl. 7.38.05 miðað við tímasetningar á segulbandsafriti. Næst hefði hann orðið þess áskynja, að radíóhæðarmælirinn hefði slegist niður og sýnt 500 fet (500 - 1000 fet sagðist hann hafa álitið í skýrslu til rannsóknarnefndar flugmálastjórnar). Örskömmu síðar hefði hann séð FI-232 koma upp fyrir framan FI-614. Af þessu sýnist mega álykta, að FI-232 hafi flogið beint undir FI-614 og rétt á eftir fram fyrir og upp fyrir hana. Þetta hafi þá gerst um kl. 7.38.00 eða örfáum sekúndum síðar.

Í skýrslu rannsóknarnefndar flugmálastjórnar, þar sem lögð eru til grundvallar afrit hljóðbanda og ratsjármynd, segir, að flugstjóri FI-614 hafi kl. 7.38.13 tilkynnt flug gegnum fluglag 110 og látið þess jafnframt getið, að flugvél hans væri allnærri („pretty close") FI-232. Eftir þessu að dæma hefur FI-232 þá verið að fara fram úr FI-614 eða komin fram úr henni, þannig að álykta má, að atvikið hafi orðið um kl. 7.38.00, þegar flugvélarnar voru 24 sjómílur frá fjölstefnuvita Keflavíkurflugvallar (VOR).

Af uppdrætti Harðar Sveinssonar, dags. 30. september 1984, má einnig ráða, að atvikið hafi orðið um kl. 7.38.00.

Samkvæmt segulbandsafriti aðflugsstjórnar í Keflavík er FI-614 að fara í gegnum fluglag 100 (10.000 feta hæð) kl. 7.37.40, og kl. 7.38.13 er hún að fara í gegnum fluglag 110 (11.000 feta hæð), en þá er FI-232 að fara eða komin fram úr. Stjórnendur FI-614 töldu, að FI-232 hefði farið fram úr í 10.500 feta hæð, og það er einnig mat Harðar Sveinssonar, sbr. uppdrátt hans, dags. 30. september 1984. Sýnist mega leggja það til grundvallar, að FI-614 hafi verið í um 10.500 feta hæð, þegar FI-232 fór fram úr og upp fyrir hana.

Ákærður Guðmundur taldi sig hafa upplýsingar um, að DC-8 (FI-614) klifraði hraðar en B-727 (FI-232); minnti sig, að klifurhraði hinnar fyrrnefndu hefði verið gefinn upp 364 hnútar, en hinnar síðarnefndu 330 hnútar. Gögn málsins og framburður vitna sýna hið gagnstæða, B-727 (FI-232) klifrar hraðar en DC-8 (FI-614). Stjórnendur FI-232 hafa skýrt frá því, að klifurhraði samkvæmt flugtölvu sé 310 -340 hnútar, en flugstjóri FI-614 segir, að hún hafi klifrað á 170 hnúta hraða í 3.000 feta hæð, en síðan á 250 hnúta hraða í 10.000 feta hæð, þegar hraðinn hafi verið aukinn í 300 hnúta. Þetta hefur aðstoðarflugmaður FI-614 í aðalatriðum staðfest.

Ákærður Guðmundur hafði 26 ára starfsreynslu sem flugumferðarstjóri,

og verður að telja með ólíkindum, að honum hafi verið ókunnugt um klifurgetu og klifurhraða framangreindra flugvélategunda, sem hafa verið í notkun hér á landi um margra ára skeið. Ef honum hefur verið þetta ókunnugt, bar honum að afla sér áreiðanlegrar vitneskju.

Þá hefur ákærður Guðmundur eindregið haldið því fram, að hann hafi haldið lágmarksaðskilnaði — eða 5 sjómílum — milli flugvélanna, þar til hann greip til þeirra aðgerða kl. 7.36.55 að gefa ákærðum Birni fyrirmæli um að fljúga 1.000 fetum fyrir neðan FI-614, en þá hefði flughraði FI-232 aukist mjög skyndilega.

Rannsóknarnefnd flugmálastjórnar telur fráleitt, að FI-232 flygi svo miklu hraðar en FI-614, að hún hefði dregið hana uppi og unnið upp 5 sjómílna ratsjáraðskilnað á þeim tíma, sem leið frá flugtaki og þangað til ákærður greip til framangreindra aðgerða. Aðskilnaður milli flugvélanna hafi því að líkindum verið mun minni en 5 sjómílur, líklega 1 - 2.

Síðan segir í skýrslu rannsóknarnefndar flugmálastjórnar:

„Ef reiknað er með því, að FI-614 hafi verið á flugi í 7 mínútur og FI-232 í 6 mínútur, er atvikið skeði, er líklegt, að fjarlægðin milli þeirra hafi verið minni en 5 sjómílur fljótlega eftir flugtak FI-232.

Telja verður fullvíst, að þegar flugumferðarstjórinn kl. 7.36.00 og kl. 7.37.34 fullvissaði flugmennina um, að hann hefði þá á radar og þar með væri lágmarksaðskilnaði haldið, hafi þær verið mjög nálægt hvor annarri og hættuástand fyrirsjáanlegt."

Ákærður Guðmundur hefur skýrt svo frá, að bilið milli flugvélanna hafi verið meira en 5 sjómílur, þegar ákærður Björn tók að kvarta kl. 7.35.35. FI-232 hafi hins vegar tekið að draga á FI-614, þegar báðar flugvélarnar hefðu verið komnar á Lima-feril. Þegar ákærður Guðmundur hafði kl. 7.36.34 ítrekað ummælin um, að fylgst væri með flugvélunum í ratsjá, virtist honum bilið vera að minnka, því að þá hefði hraði aukist. Þegar hann hefði sett á takmörkun kl. 7.36.55 eða skömmu áður, hefði hraði FI-232 virst aukast talsvert. Hann hefði spurt flugstjóra FI-614 kl. 7.36.49, í hvaða hæð hann flygi, og hefði þá verið 5 sjómílna aðskilnaður, en ört minnkandi hæð. Ekki hafði ákærður Guðmundur neina skýringu á því, hve stuttu eftir þetta flugvélarnar hittust, en það var um kl. 7.38.00, eins og fyrr segir, eða rúmlega einni mínútu síðar.

Ákærður Björn vakti athygli ákærðs Guðmundar á því kl. 7.35.35, að ferlar flugvélanna kynnu að skerast, og áttu þeir samræður um það þangað til kl. 7.36.42. Meðan á þessum samræðum stóð, kvaðst ákærður Björn hafa dregið úr klifri, og þá hefði hraði aukist. Þegar hann síðan byrjaði að klifra aftur, hefði hann notað þennan hraða og klifrið þá orðið nokkuð bratt. Þessi ummæli ákærðs Björns skilur dómurinn svo, að ákærður hafi, þegar hann hóf klifur að nýju, notað þann aukna hraða, sem flugvélin hafi

komist á, meðan hann dró úr klifri, svo sem að framan greinir. Um sömu mundir hafi FI-614 horfið sjónum hans í sólskinið.

Kristján Harðarson aðstoðarflugmaður kvaðst hafa séð, að FI-232 klifraði brattar og hraðar en FI-614, og hefði ört dregið saman með þeim. Hefði ákærður Björn gert athugasemd kl. 7.35.35, eins og fyrr segir, og átt orðræður við ákærðan Guðmund. Meðan á þeim stóð, hafi FI-232 stöðugt nálgast FI-614, en dregið hefði verið úr klifri. Að orðaskiptum loknum (kl. 7.36.42) hefði klifur verið aukið. Aðstoðarflugmaðurinn kvaðst hafa misst sjónar af FI-614 í sólskinið um það leyti, sem flugstjóri hennar gaf upp flughæðina 9.500 fet, en það var kl. 7.36.51.

Oddur A. Pálsson flugvélstjóri á FI-232 staðfesti, að dregið hefði verið úr klifri og hraði aukist, meðan ákærðir skiptust á orðum frá kl. 7.35.35 til kl. 7.36.42.

Engir viðhlítandi útreikningar liggja fyrir í málinu, sem taki af tvímæli um fjarlægð milli flugvélana eftir flugtak. Þykir því óvarlegt að staðhæfa, að fjarlægðin hafi verið minni en 5 sjómílur, enda hugsanlegt samkvæmt því, sem áður er rakið, að næstum 2 mínútur hafi liðið milli flugtaka. Það þykir á hinn bóginn leitt í ljós, að FI-232 hafi snemma tekið að draga á FI-614. Á tímabilinu frá kl. 7.35.35 til kl. 7.36.42 eða þar um bil hefur ákærður Björn dregið úr klifri og um leið aukið hraðann, en síðan klifrað nokkuð bratt, — um 4 - 5.000 fet á mínútu að sögn aðstoðarflugmanns FI-232, — uns FI-232 fór fram úr og upp fyrir FI-614 um kl. 7.38.00. Kl. 7.37.40 var FI-614 að fara í gegnum fluglag 100 (10.000 feta hæð) á 250 hnúta hraða og auka hann í 300 hnúta. Klifraði hún þá mjög hægt eða um 500 fet á mínútu að sögn flugstjóra hennar.

Rannsóknarnefnd flugmálastjórnar telur fullvíst, að flugvélarnar hafi verið mjög nálægt hvor annarri og hættuástand fyrirsjáanlegt kl. 7.36.00 og kl. 7.36.34, þegar ákærður Guðmundur fullvissaði flugmennina um, að hann fylgdist með þeim í ratsjá og þar með væri 5 sjómílna lágmarksaðskilnaði haldið.

Eins og áður er rakið, virtist ákærðum Guðmundi hraði FI-232 aukast og bil minnka milli flugvélanna kl. 7.36.34 og hraði FI-232 aukast talsvert kl. 7.36.55 eða skömmu áður. Hann hélt því að vísu fram, að 5 sjómílna aðskilnaður hefði verið kl. 7.36.49, en ört minnkandi hæðarmunur; á hinn bóginn hafði hann ekki skýringu á því, hversu skömmu eftir þetta flugvélarnar hittust — eða um kl. 7.38.00.

Af þessu virðist mega ályktа, að bilið milli flugvélanna hafi verið minna en 5 sjómílur að minnsta kosti kl. 7.36.34, án þess að ákærður Guðmundur hafi gert sér grein fyrir því. Síðan hafi FI-232 dregið FI-614 uppi, uns hún fór fram úr og upp fyrir hana um kl. 7.38.00.

Eins og þegar hefur verið tekið fram, var flogið við sjónflugsskilyrði,

þar til sólskin blindaði stjórnendur FI-232. Frá því að FI-232 var komin á Lima-feril, sáu stjórnendur hennar, ákærður Björn og aðstoðarflugmaður hans, FI-614. Þetta ítrekaði ákærður Björn kl. 7.36.16, eða um 1 mínútu og 45 sekúndum fyrir atvikið, og lét þess raunar getið, að þeir sæju vel til FI-614. Var því flogið við sjónflugsskilyrði líklega fram til kl. 7.36.51, en þá kvaðst aðstoðarflugmaður FI-232 hafa misst sjónar af FI-614, þar sem hún hefði horfið í sólskinið. Þá var rúmlega ein mínúta, þangað til atvikið varð (um kl. 07.38.00). Af því, sem rakið hefur verið úr framburði ákærðs Björns, má ráða, að hann hafi misst sjónar af FI-614 um svipað leyti — eða þegar hann var fullvissaður um ratsjáraðskilnað í síðara skiptið.

Samkvæmt uppdrætti Harðar Sveinssonar frá 30. september 1984 eftir ratsjárbandinu nálgaðist FI-232 FI-614 aftan frá til hægri. Þegar flugvélarnar voru komnar mjög nærri hvor annarri, virtist FI-614, sem bar nálægt sólu séð frá FI-232, sveigja örlítið til hægri í veg fyrir FI-232. Er þá líklegt, að flugstjóri FI-232 hafi misst sjónar af FI-614 og flogið nálægt henni gegnum hæð hennar.

Þegar meta á, hvort árekstrarhætta hafi verið fyrir hendi, ber að hafa í huga það, sem hér fer á eftir:

Magnús Norðdahl flugstjóri FI-614 taldi, að FI-232 hefði komið eins og upp undan vinstri væng, nánar tiltekið fyrir framan neftrjónu vinstra megin og hreyfil nr. 2, um það bil 200 fet í burtu að hans mati eftir á. Þarna hefði verið meiri en lítil hætta á ferðum. Hefði hann ekki séð tvær stórar flugvélar svo nærri hvora annarri og sjálfur aldrei fengið flugvél svo nærri á 38 ára flugmannsferli. Í skýrslu til rannsóknarlögreglu ríkisins 29. október 1985 kvaðst Ólafur Þórir Guðjónsson flugumferðarstjóri hafa heyrt í fjarskiptatækjum sama dag og atvikið varð, að flugstjóri FI-614 vildi draga í land og sagt, að atvikið væri ekki eins alvarlegt og hann hefði talið í fyrstu. Ekki dró flugstjórinn þó neitt úr ummælum sínum í skýrslu til rannsóknarlögreglu ríkisins 31. október 1985.

Hallgrímur Jónsson aðstoðarflugmaður FI-614 taldi, að aðdragandi atviksins hefði verið nokkuð langur og greinilega stefnt í árekstrarhættu. Í skýrslu til rannsóknarnefndar flugmálastjórnar sagði hann, að nálin á radíóhæðarmæli, sem stilltur hefði verið á 2.500 fet, hefði farið, að hann hélt, niður í 500 - 1.000 fet, sem sýndi, að FI-232 hefði farið undir FI-614. Í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins sagði hann hins vegar án alls fyrirvara: „...radíóhæðarmælirinn ... slóst til beint niður og sýndi 500 fet". Samkvæmt þessu má telja líklegt, að hæðarmunur milli flugvélanna hafi verið um 500 fet. Í skýrslu til rannsóknarnefndar flugmálastjórnar taldi hann, að FI-232 hefði komið undan skrokki FI-614 og hreyfli nr. 2. Hann hefði séð hana út undan sér fyrir framan glugga flugstjórans hans megin. Hefði hann ekki séð flugvél svona nálægt á flugi. Síðan sagði hann:

„Hliðaraðskilnaður var ekki nægur til þess að koma í veg fyrir árekstur.“ Giskaði hann á, að 2 - 300 fet hefðu verið milli flugvélanna. Mikil bylgja hefði komið af henni, þegar hún flaug fram hjá í bröttu klifri og á miklum hraða. Í skýrslu til rannsóknarlögreglu ríksins giskaði hann á tvær lengdir DC-8 flugvéla eða um það bil 150 metra.

Búi Snæbjörnsson flugvélstjóri kvaðst hafa litið út og séð flugvélina vinstra megin við þá og í klifri. Honum hefði fundist fjarlægð vera mjög lítil, og hefði hann ekki séð flugvél jafnnærri.

Flugumferðarstjórarnir Bjarni Jón Nikulásson og Jón Óskarsson telja, að flugvélarnar hafi farið svo nærri hvor annarri, að hætta hafi vofað yfir.

Ákærður Björn kvartaði kl. 7.35.35 og vakti athygli á, að árekstrarhætta væri hugsanleg. Hann kvaðst í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins í sjálfu sér ekki rengja framburð flugliða hinnar flugvélarinnar (FI-614) um nálægð vélanna, en tók fram, að erfitt væri að áætla slíkt með nákvæmni.

Aðstoðarflugmaður ákærðs Björns, Kristján Harðarson, sagði í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins, að hann hefði ekki viljað taka fram fyrir hendur ákærðs Björns, þegar þeir hefðu flogið móti sólu og FI-614 horfið sjónum þeirra. Á því andartaki hefði hann ekki séð neina árekstrarhættu. Nánar aðspurður kvaðst aðstoðarflugmaðurinn hafa haft áhyggjur af stefnu þeirri, sem þeim var heimilað að klifra, þar sem þeir hefðu fengið sömu heimild og FI-614 án hindrunar. Hann hefði þó fyrst gert sér grein fyrir, að raunverulegt hættuástand væri að skapast, þegar FI-614 tilkynnti hæðina 9.500 fet, en hann hefði þó metið stöðuna þannig, að ekki væri ástæða til að yfirtaka stjórn flugvélarinnar, þar sem hann hefði talið, að hann ætti að sjá FI-614, ef raunveruleg árekstrarhætta yrði.

Rannsóknarnefnd flugmálastjórnar taldi, að veruleg hætta hefði verið á árekstri, eins og þegar hefur verið getið. Undir þetta álit er tekið í bréfi Flugleiða hf., dags. 22. nóvember 1984, sem þeir undirrita, Jón Óttar Ólafsson, deildarstjóri flugleiðsögu- og öryggisdeildar, og Jón R. Steindórsson yfirflugstjóri. Segir þar, að ljóst sé af niðurstöðum skýrslu rannsóknarnefndar flugmálastjórnar, að hér hefðu átt sér stað hættuleg mistök.

Samkvæmt skýrslu rannsóknarnefndar flugmálastjórnar var ratsjármynd aðflugsratsjárinnar tekin upp á segulband. Flugumferðarstjórinn hafði þó einungis frummerkið á. Í dagbók flugumferðarstjórnar Keflavíkurflugvallar 6. september 1984 var bilun skráð kl. 7.05 í ratsjárkerfi, þar sem „Alpha numerics readout“ sást ekki innan 10 sjómílna og var óreglulegt utan 10 sjómílna. Þegar bandið var skoðað, kom í ljós, að einungis fylgimerkið skráðist á segulbandið, þannig að einungis fékkst mynd af hluta atburðarásarinnar.

Fylgimerki FI-232 kom á skjáinn um 9 sjómílur frá Keflavík kl. 7.35.45, en hæðartala ekki fyrr en kl. 7.36.12, og þá var flugvélin í fluglagi 075

(7.500 feta hæð). Merki FI-614 kom á skjáinn kl. 7.37.10 um 18 sjómílur frá Keflavík, en fram yfir atvikið kom aðeins ein flughæðartala FI-614 á skjáinn, en það var kl. 7.38.02, og var flugvélin þá í fluglagi 105 (10.500 feta hæð).

Eins og fyrr hefur verið getið, gerði Hörður Sveinsson uppdrátt eftir ratsjárbandinu, dags. 30. september 1984. Samkvæmt því virðast ferlar beggja flugvélanna vera inni á 140° geislanum til hliðar við Lima-ferilinn, sem er 142°. Höfundur uppdráttarins virðist telja, að FI-232 hafi verið 370 metrum aftan við og 717 metrum til hliðar við FI-614, þegar FI-614 (kl. 7.38.02) tók hægri beygju inn á 140° ferilinn eða í veg fyrir FI-232, sem þá klifraði gegnum flughæð FI-614.

Fylgimerki ratsjárinnar gengur lítillega til og frá, til hliðar og fram og aftur. Verður því að taka nákvæmni merkjanna með fyrirvara. Frummerkið er stöðugt, og er flugvélunum stjórnað með því. Samkvæmt uppdrættinum virðast flugvélarnar farast á mis á tímabilinu 7.38.00 til kl. 7.38.15 og virðast hafa verið í sömu hæð kl. 7.38.02, nánar tiltekið í 10.500 fetum. Liggja ferlarnir þá þétt saman.

Ákærður Guðmundur sagðist í skýrslu til rannsóknarnefndar flugmálastjórnar hafa séð ratsjármerkin hlið við hlið, flugvélarnar hefðu ekki farið mjög nálægt hvor annarri, ferlarnir ekki runnið saman. Í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins sagði ákærður, að verið gæti, að uppdrátturinn gæfi rétta mynd af leið flugvélanna, en gæti þó ekki staðfest, að hún hafi verið nákvæmlega eins og uppdrátturinn sýni. Hann væri miklu nákvæmari en tækin sýndu hverju sinni, og um fjarlægðartölur og tímaskráningu gæti hann ekkert sagt. Í skýrslu hér fyrir dómi sagði ákærður, að hann myndi ekki, hvort fylgimerkið hefði verið á skjánum, þegar atvikið varð, en frummerkin hefðu verið hlið við hlið, nálægt hvort öðru, en ekki runnið saman.

Kristinn Jóhann Sigurðsson tók fram í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins, að fylgimerkið á ratsjánni hefði verið bilað og ekki virkað innan 20 mílna frá Keflavík. Merkið hefði sést öðru hverju, en ekki verið hægt að byggja neitt á því. Frummerkið hefði verið lélegt, en þó ekki svo, að ekki hefði mátt notast við það til ratsjáraðskilnaðar.

Ákærður Björn Guðmundsson kvaðst í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins ekki treysta sér til að staðsetja flugvélarnar á uppdrátt, sem fyrir lá, en það var uppdráttur Harðar Sveinssonar.

Magnús Norðdahl flugstjóri FI-614 lýsti því í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins, að hann hefði ekki neitt við uppdrátt Harðar Sveinssonar að athuga. Virtist honum ferill FI-614, tími og fjarlægð frá Keflavík vera í samræmi við það, sem hann hefði gert ráð fyrir.

Einar Róbert Árnason greindi frá því í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins, að ekkert hefði verið athugavert við myndbandsupptöku

af ratsjánni, fylgimerkið hefði verið inni á ratsjárbandinu lengi, áður en seinni flugvélin dró hina fyrri uppi. Ekki hefði hann séð neitt athugavert við ratsjármerkin á myndbandinu, þegar starfsmenn loftferðaeftirlitsins hefðu verið að skoða það. Staðist gæti, að fylgimerkið kæmi ekki inn á ratsjána fyrr en 10 sjómílur frá stöð, en það hefði verið inni á myndbandinu, talsverðu áður en flugvélarnar runnu saman.

Markús Þórhallsson sagði einnig í skýrslu sinni til rannsóknarlögreglu ríkisins, að upptakan hefði verið góð og hann ekkert séð athugavert við fylgimerkið. Bæði merkin hefðu verið góð og greinilega sést, þegar flugvélarnar runnu saman á skjánum.

Í vörn sinni kveður verjandi ákærðs Guðmundar hann draga í efa, að tímasetningar, sem skráðar séu eftir segulbandsupptökum, séu réttar. Ákærður Guðmundur hefur þó lýst því í skýrslu til rannsóknarlögreglu ríkisins, sem hann hefur einnig staðfest hér fyrir dómi, að afritun samtalanna sé rétt og geri hann enga athugasemd. Þegar þetta er haft í huga og það, að verjandi hefur ekki sýnt fram á það með neinum rökum, að afritunum megi ekki treysta, þykir mega styðjast við þau sem sönnunargögn í þessu máli.

Í starfsreglum flugmálastjórnar (Operations Manual), sem lúta að meðferð flugumferðaratvika (AIG nr. 5.4.1), segir svo í gr. 1.2.:

„Flugumferðaratvik flokkast á eftirfarandi hátt:

a) Árekstrarhætta (near collision), sem skilgreind er nánar sem:

i) Raunveruleg árekstrarhætta, þ.e., þegar árekstri var því aðeins forðað (sic), að annar eða báðir flugmennirnir, sem í hlut áttu, viku, eða loftförin komu það nálægt hvort öðru, að það hefði verið gert, ef tími hefði verið til og flugmennirnir hefðu séð hvor til annars í tæka tíð. (Viðmiðunarfjarlægð innan við 50 metrar (150 fet) milli loftfara.)

ii) Hugsanleg árekstrarhætta, þ.e., þegar a.m.k. annar flugmannanna gerði eða hefði gert fyrirbyggjandi ráðstafanir, ef hættan var fyrirsjáanleg, í tíma til þess að koma í veg fyrir hugsanlegan árekstur. (Viðmiðunarfjarlægð innan við 150 metra (500 fet) milli loftfara.)

iii) Ekki veruleg hætta á árekstri. Flugmenn viku ekki eða hefðu ekki vikið, ef þeir hefðu séð hvor til annars. Gróft brot á aðskilnaðarreglum, þar sem fjarlægð milli loftfaranna var innan við 20% af aðskilnaði (1 sjómíla á ratsjá).“

Ljóst er, að hvorki uppdráttur Harðar Sveinssonar né vitnisburður um ratsjármynd taka af tvímæli um það, hversu nálægar flugvélarnar hafi verið, en styrkja þó mat þeirra flugliða, sem hafa tjáð sig um það.

Þegar það er metið, sem nú hefur verið rakið, og þá sérstaklega framburður Magnúsar Norðdahls og Hallgríms Jónssonar, stjórnenda FI-614,

og Kristjáns Harðarsonar, aðstoðarflugmanns ákærðs Björns, og jafnframt hafður í huga vitnisburður um ratsjármerkin og uppdráttur Harðar Sveinssonar, verður niðurstaðan sú, að hér hafi orðið flugumferðaratvik og hugsanleg árekstrarhætta.

IV.

Ákærður Björn Guðmundsson hafði orð á því kl. 7.35.35, eða um 2 ½ mínútu áður en flugumferðaratvikið varð, að hann væri ekki sáttur við flugheimildina og hann sæi ekki betur en árekstrarhætta væri hugsanleg. Eigi að síður hélt hann óbreyttri flugstefnu. Ákærður flaug um þessar mundir við sjónflugsskilyrði. Hefði hann þó átt að draga úr klifri eða klifra á öðrum ferli og tilkynna flugumferðarstjóra það. Hér verður að vísu að hafa í huga, að ákærður Guðmundur fullvissaði hann tvívegis, — kl. 7.36.00 og kl. 7.36.34, — um, að fimm mílna lágmarksaðskilnaði væri haldið, en þetta leysir þó ákærða Björn ekki undan ábyrgð.

Þá bar ákærðum Birni að draga úr klifri flugvélar sinnar og ganga úr skugga um flughæð FI-614, þegar fyrirmæli komu kl. 7.36.55 um að halda FI-232 að minnsta kosti 1.000 fetum undir FI-614. Samt sem áður dró hann ekki úr klifri, sem hann hafði aukið um kl. 7.36.42, og fór rúmlega einni mínútu síðar, — um kl. 7.38.00, — fram úr og upp fyrir FI-614, að öllum líkindum blindaður af skini sólar.

Af hálfu ákærðs Björns hefur því verið haldið fram, að flugumferðarþjónusta hafi verið í ólestri, þegar flugumferðaratvikið varð, og vísað til skýrslu um úttekt á íslenskri flugumferðarþjónustu, sem gerð var á vegum samgönguráðuneytis Bandaríkjanna, flugmálastjórn, og dagsett í desember 1985. Þá hefur einnig verið bent á, að varnarmálaskrifstofa utanríkisráðuneytisins hafi lagt til við ríkissaksóknara, að málið yrði fellt niður, og Flugleiðir hf. hafi ekki séð ástæðu til aðgerða gagnvart ákærðum Birni, enda hafi hann verið beittur þeim viðurlögum, sem séu inni í starfskerfi flugmálastjórnar, svo sem það að vera látinn gangast undir hæfnispróf, en þessi viðurlög miði að því að betrumbæta kerfið. Loks hefur verjandi bent á, að flugumferðaratvikið hafi orðið vegna mistaka ákærðs Guðmundar Richters.

Ekkert af þessu firrir þó ákærðan Björn ábyrgð.

Í ákæruskjali er atferli ákærðs Björns heimfært undir 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940, en þar er áskilið, að verknaður sé framinn af ásetningi. Það telst þó ósannað. 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 verjanda ákærðs verið gefinn kostur á að reifa málið að þessu leyti.

Sannað þykir í málinu samkvæmt því, sem áður er rakið, að flugvélarnar

hafi fengið áþekka brottflugsheimild frá flugvellinum og ákærðum Birni verið um það kunnugt. Hann hélt þó óbreyttri stefnu og klifri, þótt flugvél hans nálgaðist mjög FI-614. Einnig þykir sannað, að ákærður Björn hafi ekki sinnt síðbúnum fyrirmælum ákærðs Guðmundar um að halda FI-232 1.000 fetum neðan við FI-614, en í þess stað flogið flugvélinni undir hana og síðan upp í gegnum fluglag hennar fyrir framan hana, þrátt fyrir það að hann hefði misst sjónar af henni, þar sem hana bar þá fyrir sólu. Telst framangreind háttsemi ákærðs varða við 2. mgr., sbr. 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940.

Í ákæruskjali er háttsemi ákærðs Björns einnig talin varða við 1. mgr. 163. gr., sbr. 1. mgr. 164. gr. laga um loftferðir nr. 34, 1964, og greinar 3.1.1, 3.2.1.1, 3.2.2, 3.2.2.3, 3.2.5.1, 3.6.1.1 og 3.6.2.1 í auglýsingu nr. 415, 1975, um setningu flugreglna, sbr. 89. gr. laga um loftferðir. 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.

Með háttsemi sinni, sem áður er lýst, þykir ákærður einnig hafa brotið framangreind ákvæði að undanskildum greinum 3.6.1.1 og 3.6.2.1 í auglýsingu nr. 415, 1975, sem ekki verður séð, að eigi hér við.

Við refsimat ber að hafa í huga, að ákærður Björn fékk villandi upplýsingar frá ákærðum Guðmundi, svo sem að framan greinir.

Refsing ákærðs þykir hæfilega ákveðin varðhald í sjö mánuði. Fullnustu refsingar skal þó fresta og hún niður falla að liðnum 5 árum frá uppkvaðningu dómsins að telja, haldi ákærður almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22, 1955.

Ákærður Guðmundur Richter heimilaði framangreindum flugvélum flugtak með einnar mínútu millibili samkvæmt dagbók flugturns Keflavíkurflugvallar. Hugsanlegt er þó, að liðið hafi hátt í 2 mínútur milli flugtaka samkvæmt því, sem áður hefur verið rakið. Ákærður Guðmundur taldi sig hafa upplýsingar um, að FI-614 klifraði hraðar en FI-232, eða minnti, að svo væri. Hann mátti þó vita hið gagnstæða. Eins og hér stóð á, var ástæðulaust að heimila flugvélunum flugtak með svo skömmu millibili á sama ferli.

Kl. 7.36.00 og kl. 7.36.34 fullvissaði hann ákærðan Björn um, að 5 sjómílna aðskilnaður væri milli flugvélanna, þótt hann með eðlilegri árvekni og aðgæslu hefði mátt ætla, að bilið væri minna, og sérstakt tilefni hefði gefist vegna kvartana ákærðs Björns.

Frá því að ákærður Björn tók að kvarta kl. 7.35.35 og þangað til ákærður Guðmundur greip til aðgerða kl. 7.36.55, leið ein mínúta og tuttugu sekúndur. Á þessu tímabili tvítók hann fullyrðingu sína um ratsjáraðskilnað og gaf því ákærðum Birni tilefni til að ætla, að uggur hans væri ástæðulaus.

Ákærður Guðmundur gaf ákærðum Birni fyrirmæli kl. 7.36.55 um að klifra a.m.k. 1.000 fetum undir FI-614 um það bil einni mínútu fyrir atvikið, sem varð um kl. 7.38.00. Ákærður Guðmundur hefði átt að láta fylgja fyrirmælum sínum upplýsingar um, í hvaða hæð FI-614 flygi, og þá þegar á eftir að gefa flugstjóra FI-614 fyrirmæli að kalla í gegnum hver 1.000 fet. Ákærður Guðmundur taldi hins vegar, að ákærður Björn hefði heyrt hæðartilkynningu flugstjóra FI-614, og lét hjá líða að fá það staðfest og fullvissa sig þannig um, að ákærður Björn hefði heyrt tilkynninguna.

Af hálfu ákærðs Guðmundar hefur því verið haldið fram, að hafi einhver hætta verið á árekstri, þá sé eingöngu við ákærðan Björn að sakast vegna ámælisverðrar háttsemi hans. Þá tíðkist ekki neins staðar að ákæra menn fyrir mistök, sem valdi flugumferðaratviki, án þess að tjón verði, enda hafi varnarmálaskrifstofa utanríkisráðuneytisins lagt til við ríkissaksóknara, að málið yrði fellt niður. Flugmálayfirvöld meðhöndli mál af þessu tagi í þeim tilgangi að koma í veg fyrir endurtekningu og til að stuðla að flugöryggi. Hafi ákærður vegna þessa atburðar verið leystur frá störfum um tíma, sviptur flugumferðarskírteini sínu til bráðabirgða og gert að gangast undir læknisrannsókn, geðrannsókn og hæfnispróf.

Ekkert af þessu firrir ákærðan Guðmund þó ábyrgð.

Í ákæruskjali er atferli ákærðs Guðmundar talið varða við 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940, en þar er gert ráð fyrir, að verknaður sé framinn af ásetningi. Er verknaðarlýsing í ákæruskjali ekki ótvíræð að þessu leyti. 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.

Sannað þykir í málinu, að ákærður Guðmundur hafi ekki gætt þess að halda nægjanlegum aðskilnaði milli flugvélanna í brottflugi þeirra frá flugvellinum og hafa ekki gripið nægilega skjótt til takmarkana á hraða og klifri flugvélanna, þannig að FI-232 klifraði í gegnum fluglag FI-614 framan við og vinstra megin við hana um kl. 7.38.00, þannig að árekstur var hugsanlegur. Telst þessi háttsemi ákærðs varða við 2. mgr., sbr. 1. mgr. 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940.

Í ákæruskjali er háttsemi ákærðs Guðmundar 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 ákærður hafi gerst sekur um stórfellda eða ítrekaða vanrækslu eða hirðuleysi í starfi sínu, þannig að sýkna ber ákærðan fyrir brot á þessu ákvæði.

Þá er háttsemi ákærðs Guðmundar í ákæruskjali einnig talin varða við 1. mgr. 163. gr. laga um loftferðir nr. 34, 1964. Ber að hafa í huga 181.

gr. loftferðalaganna, þótt hennar sé ekki getið í ákæruskjali, sbr. áðurgreint ákv. 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, svo sem gert er ráð fyrir í framangreindu ákvæði loftferðalaganna. Í ákæru er vísað til ýmissa ákvæða á ensku, sem engan veginn geta verið refsiheimildir. Einnig er þar vísað til reglna á íslensku, sem ýmist eiga ekki við, svo sem 28. og 37. gr. samþykktar um alþjóðaflugmál, sbr. auglýsingu nr. 45, 1947, eða eru ekki settar með þeim hætti, sem áskilið er í 1. mgr. 163. gr. loftferðalaganna, ellegar vísað er til í heild, svo sem auglýsingar nr. 415, 1975, um setningu flugreglna, andstætt fyrirmælum 3. tl. 2. mgr. 115. gr. laga nr. 74, 1974, um meðferð opinberra mála.

Ber því að sýkna ákærðan Guðmund fyrir brot á framangreindu ákvæði loftferðalaga nr. 34, 1964.

Við refsimat ber að hafa í huga, að starfsaðstöðu ákærðs var á ýmsan hátt ábótavant, vaktaskipan óheppileg og vinnuálag úr hófi. Er líklegt, að uppsöfnuð þreyta (sic) hafi að einhverju leyti ráðið viðbrögðum hans.

Refsing ákærðs þykir hæfilega ákveðin varðhald í sjö mánuði. Fullnustu refsingar skal þó fresta og hún niður falla að liðnum 5 árum frá uppkvaðningu dómsins að telja, haldi ákærður almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22, 1955.

Af hálfu ákæruvalds hefur þess verið krafist, að ákærður Björn verði sviptur rétti til að starfa í loftfari, skv. 184. gr. laga um loftferðir, og ákærður Guðmundur sviptur flugumferðarstjóraréttindum skv. sama lagaákvæði, sbr. 68. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940. Ákærður Björn framkvæmdi æfingar í „Procedure Trainer" 10. október 1984, tók hæfnispróf á „Simulator" 11. október, fór síðan í eftirlitsflug og stóðst allar prófraunir. Ekki er annað vitað en hann hafi starfað áfallalaust síðan. Ákærður Guðmundur var leystur frá störfum um tíma, sviptur flugumferðarstjóraskírteini sínu til bráðabirgða, gert að gangast undir læknis- og sálfræðingsrannsókn og hæfnispróf, sem hann stóðst, og ekki er annað vitað en hann hafi síðan gegnt starfi sínu áfallalaust. Þykir samkvæmt þessu og eftir atvikum í þessu máli ekki rétt að svipta ákærðu starfsréttindum, svo sem krafist er.

Dæma ber ákærðan Björn Guðmundsson til greiðslu málsvarnarlauna skipaðs verjanda síns, Guðmundar Ingva Sigurðssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 150.000,00, og ákærðan Guðmund Richter til greiðslu málsvarnarlauna skipaðs verjanda síns, Sigurðar Helga Guðjónssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 150.000,00. Allan annan sakarkostnað greiði ákærðir in solidum.

Verjandi ákærðs Björns Guðmundssonar skilaði skriflegri vörn 16.

janúar 1989 og verjandi ákærðs Guðmundar Richters hinn 7. febrúar. Síðan fór fram munnleg vörn 13. mars, svo sem getið er hér að framan, og málið þá dómtekið. Hið sama gerðist í öðru áþekku máli, sem einnig var dómtekið fyrrgreindan dag. Dómur í því gekk 5. maí 1989. Bæði þessi mál eru allumfangsmikil og hin fyrstu sinnar tegundar hér á landi. Dómarar þurftu einnig að sinna öðrum brýnum og aðkallandi skyldum. Reyndist því ekki unnt að ljúka þessu máli fyrr en nú.

Dómsorð:

Ákærðir, Björn Guðmundsson og Guðmundur Jakobsson Richter, sæti hvor um sig varðhaldi 7 mánuði, en fullnustu refsingar skal fresta og niður falla að liðnum 5 árum frá uppkvaðningu dómsins að telja, haldi þeir almennt skilorð 57. gr. almennra hegningarlaga nr. 19, 1940, sbr. 4. gr. laga nr. 22, 1955.

Ákærður Björn greiði málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Guðmundar Ingva Sigurðssonar hæstaréttarlögmanns, krónur 150.000,00, og ákærður Guðmundur greiði málsvarnarlaun Sigurðar Helga Guðjónssonar hæstaréttarlögmanns, skipaðs verjanda síns, krónur 150.000,00, en allan annan sakarkostnað greiði ákærðir in solidum.

Dómi ber að fullnægja með aðför að lögum.