

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 29. janúar 2007 í máli nr. E-2327/2005:

Unnsteinn Örn Elvarsson

(Magnús Guðlaugsson hrl.)

gegn

Flugskóla Íslands hf.

(Ólafur Eiríksson hrl.)

Einari Vali Bárðarsyni og

(Jóhannes Ásgeirsson hdl.)

Nordic Aviation Insurance Group

(Hulda Árnadóttir hdl.)

Mál þetta er höfðað 17. mars 2005, þingfest 22. s.m. og dómtekið 11. janúar 2007.

Stefnandi er Unnsteinn Örn Elvarsson, Krókamýri 74, Garðabæ.

Stefndu eru Flugskóli Íslands hf., Reykjavíkflugvelli, Reykjavík, Einar Valur Bárðarson, Melabraut 34, Seltjarnarnesi og Nordic Aviation Insurance Group, Vester Farimagsgade 7, DK-1606, Kaupmannahöfn, Danmörku.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær að stefndu verði in solidum dæmd til að greiða honum 8.430.163 krónur með 4,5% vöxtum frá 28. mars 2003 til þingfestingardags en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þingfestingardegi til greiðsludags.

Til vara er þess krafist að stefndu verði in solidum dæmd til að greiða honum 7.508.230 krónur með 4,5% vöxtum frá 28. mars 2003 til þingfestingardags en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þingfestingardegi til greiðsludags.

Allt að frádregnum 3.198.192 krónum er greiddar voru inn á kröfuna 3. nóvember 2005. Þá krefst stefnandi þess að stefndu verði dæmd til að greiða máls kostnað.

Stefndu krefjast aðallega sýknu og greiðslu málskostnaðar. Til vara er gerð krafa um að dómkröfur stefnanda verði verulega lækkaðar og að málskostnaður verði felldur niður.

Stefnandi hóf flugnám 9. júní 2000 og var handhafi flugnemaskírteinis, sem út var gefið 14. mars 2001. Hafði hann lokið svonefndum „Solo-réttindum” og mátti fljúga einn, án farþega eða flugkennara á ákveðnum svæðum. Hafði hann lokið öllum bóklegum prófum til einkaflugmannsréttinda. Þann 28. mars 2003 fór stefndi, Einar Valur Bárðarson, flugkennari hjá stefnda, Flugskóla Íslands hf., með stefnanda í yfirlandsflug, svonefnt „Cross-country flug”, sem lið í öflun einkaflugmannsréttinda. Farið var í flugið á flugvél af gerðinni Cessna 152, með einkennisstafina TF-FTR, einshreyfils kennsluflugvél. Var gerð flugáætlun til einnar og hálftrar klukkustundar sjónflugs frá Reykjavík til Hellu og aftur til baka. Veðri var svo hátt að síðdegis þennan dag höfðu skil með éljabeltum nálgast suðvesturströnd landsins. TF-FTR fékk heimild til flugtaks á braut 24, í stað brautar 19 sem verið hafði í notkun, til þess að flýta flugtaki og komast þannig hjá éli sem var að nálgast Reykjavíkurflugvöll. Samkvæmt reglubundnu veðurskeyti fyrir Reykjavíkurflugvöll kl. 18.00, en slík skeyti eru gefin út á 30 mínútna fresti, var skyggni þá meira en 10 km og skýjahæð 4000 fet. Eru lágmörk fyrir sjónflug á Reykjavíkurflugvelli 5 km skyggni og 1500 feta skýjahæð. Flugtak var kl. 18.15 og var stefnandi við stjórn flugvélarinnar. Flogið var um leið 3 frá Reykjavíkurflugvelli. Stuttu eftir flugtak var hringt frá flugvellinum í Mosfellsbæ til flugturnsins á Reykjavíkurflugvelli og tilkynnt að verið væri að opna flugvöllinn fyrir umferð ef á þyrfti að halda vegna veðurs við Reykjavíkurflugvöll. Kl. 18.18 tilkynnti flugturninn í Reykjavík flugvélinni TF-FTR um þessa opnun. Kl. 18.20 gerði Veðurstofa Íslands veðurbrigðaskeyti (SPECI), sem gaf upp 600 metra skyggni á Reykjavíkurflugvelli, alskýjað í 500 feta hæð og snjóél yfir flugvellinum. Kl. 18.23, eða 8 mínútum eftir flugtak, ákvað stefndi, Einar Valur, að snúa aftur til Reykjavíkurflugvallar og tók hann við stjórn flugvélarinnar á þeirri stundu. Þegar flugvélin nálgast Reykjavíkurflugvöll sá stefndi að skyggni var orðið það lítið að ófært var að lenda. Sveigði hann þá flugvélinni til norðurs og í átt að Kjalarnesi þar sem skyggni var betra. Hugðist hann bíða þar á flugi eftir að létti til yfir Reykjavíkurflugvelli. Taldi hann flugbrautina í Mosfellsbæ of mjúka til að lenda þar. Við Kjalarnes sá stefndi að élið, sem verið hafði yfir Reykjavíkurflugvelli, var víðáttumikið og stefndi í átt að flugvélinni. Ákvað hann þá að fljúga undan élinu og að flugvellinum á Stóra-Kroppi í Borgarfirði. Flug þangað gekk vel og lenti vélin þar kl. 18.54. Kl. 19.16 hafði flugumferðarstjóri í flugturninum á Reykjavíkurflugvelli samband við stefnda, Einar Val. Sagði stefndi að snjókoma væri að nálgast flugvöllinn á Stóra-Kroppi úr suðvestri. Flugumferðarstjórinn upplýsti að ekki væri snjókoma á Reykjavíkurflugvelli á því augnabliki og að sæist til fjalla suður af Kleifarvatni. Él hefði nýlega „skriðið yfir” og ráðlagði flugumferðarstjórinn stefnda að bíða með að leggja af stað. Samkvæmt skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa á flugumferðarstjóri að hafa greint stefnda frá því að veðurratsjá væri ekki í flugturninum og það væri mjög dökkt að sjá til Keflavíkur. Flugumferðarstjórinn ráðlagði stefnda að bíða þar sem hann hefði ekki hugmynd um hvernig væri að komast yfir „fjallgarðinn”. Lauk samtalinu kl. 19.20 með því að flugumferðarstjórinn ætlaði að vera í sambandi síðar. Á Stóra-Kroppi fór að snjóa um kl. 19.20. Vaktaskipti urðu eftir það í flugturninum á Reykjavíkur

flugvelli. Kl. 20.08 var hringt aftur úr flugturninum í stefnda. Upplýsti flugumferðarstjóri að létt hafi yfir í Reykjavík. Upplýsti stefndi að hann hygðist fara af stað frá Stóra-Kroppi um kl. 20.20. Hvatti flugumferðarstjórinn stefnda að vera aftur í sambandi til að „kíkja á stöðuna” er hann væri tilbúinn að fara í loftið. Varð að samkomulagi að flugáætlun yrði lokað. Stefndi myndi gera nýja flugáætlun áður en haldið yrði af stað aftur frá flugvellingum að Stóra-Kroppi.

Stefndi ákvað að leggja af stað frá Stóra-Kroppi til Reykjavíkur. Miðar hann sjálfur við að hann hafi farið í loftið kl. 20.50. Út frá GPS staðsetningartæki flugvélarinnar hefur Rannsóknarnefnd flugslysa áætlað að brottför flugvélarinnar hafi hins vegar verið kl. 20.56. Óumdeilt er að ekki var lögð inn flugáætlun áður en lagt var af stað frá Stóra-Kroppi. Myrkur, eða lok ljósaskipta, varð á Stóra-Kroppi kl. 20.54. Klukkan 21.11 var flugvélin TF-FTR við Hafnarfjall og sá stefndi á ljósunum frá Akranesi að él var að koma þar. Ákvað hann þá að halda austur fyrir Akrafjall og athuga með að fara þá leið til Reykjavíkur. Er þar var komið var stefndi slitrótt í sambandi við flugturninn í Reykjavík. Klukkan 21.16 hafði flugumferðarstjóri í flugturni samband við stefnda, með aðstoð annarrar flugvélar. Klukkan 21.23 náði flugumferðarstjóri sambandi við stefnda, sem gaf þær upplýsingar að hann væri í 800 feta hæð og að allt væri í lagi. Hann áætlaði að fljúga í hring yfir spennistöð þangað til él sem hann væri í væri komið framhjá. Gaf flugumferðarstjóri þær upplýsingar að önnur flugvél hafi komið niður úr éli í 2500 feta hæð við Akranes. Einnig gaf flugumferðarstjóri þær upplýsingar að engin él væru yfir Reykjavíkurflugvelli og að vel sæist til Akraness, þó svo einhver él væru til norðurs. Kvaðst stefndi lítið sem ekkert sjá. Gaf hann upp flugáætlun til Reykjavíkur, en kvaðst ekki geta áætlað komu þangað vegna veðurs. Var ákveðið að flugáætlunin gildi til kl. 22.00. Lauk samtalinu kl. 21.25 og voru það síðustu samskipti úr flugturni við flugvélin TF-FTR. Samkvæmt upplýsingum úr GPS tæki flugvélarinnar hófst hringflug vélarinnar kl. 21.24. Var fyrst flogið tvo hringi rangsælis og síðan sex réttsælis. Stefndi hefur borið að hann hafi misst sjónar af spennustöðinni vegna veðurs. Samkvæmt skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa virðist sem flugvélin hafi rekið undan vindi til norðurs, frá spennustöðinni að Eystra Miðfelli. Kl. 21.34 hafi aftur verið breytt um stefnu og flognir tveir hringir rangsælis. Hefur stefndi lýst því að „misáttun” hafi þjakað hann og valdið því að hann hafi orðið í vafa um afstöðu flugvélarinnar miðað við jörðu. Er hann hafi séð að flugvélin var við að fara í jörðina hafi hann reynt að hækka flugið með því að toga til fulls í stýrið. Það hafi ekki dugað. Flaug flugvélin í jörðina kl. 21.35 í um 320 feta hæð við rætur Eystra Miðfells í Hvalfirði.

Flugvélin TF-FTR gjöreyðilagðist við landinguna og kom upp eldur í henni. Við slysið slösuðust bæði stefnandi og stefndi. Losaði stefndi sig úr öryggisbelti og aðstoðaði stefnanda, sem misst hafði meðvitund, við að losa sig og komast út úr flakinu. Var eldur í fötum þeirra sem stefndi gat slökkt. Var stefnandi vankaður, þjáður og kólnaði hratt. Reyndi stefndi að halda á honum hita af fremsta megni. Klukkan 21.36 reyndi flugumferðarstjóri í flugturninum í Reykjavík að kalla upp flugvélin TF-FTR. Bar það ekki árangur og hófu flugumferðarstjórar í flugturninum eftirgrennslan kl. 21.38. Var formleg leit hafin að flugvélinni kl. 22.05. Um kl. 22.10 komu gestir akandi að bænum Eystra Miðfelli, en bærinn er í um 800 metra fjarlægð frá slysstaðnum og í hvarfi frá honum. Sáú gestir að eldur logaði í fjallshlíðinni. Fór bóndinn á Eystra Miðfelli þegar að athuga hverju það sætti. Fór hann akandi eftir vegarslóða í fjallshlíðinni og kom um kl. 22.30 að stefnanda og stefnda. Ók hann þeim heim að bænum. Klukkan 22.53 var tilkynnt til

flugstjórnar að flugvélin TF-FTR væri fundin. Rannsóknarnefnd flugslysa var tilkynnt um slysið kl. 22.58 og mætti fulltrúi nefndarinnar að Eystra Miðfelli kl. 00.10.

Samkvæmt áverkavottorði Gunnar Brynjólfs Gunnarssonar læknis, á dskj. nr. 10, var komið með stefnanda á slysamóttöku LSH 28. mars 2003. Í vottorðinu kemur fram að hann hafi verið með djúpan skurð á augnabrún hægra megin. Hann hafi verið með annars stigs brunasár á hægra eyra og hálsi og framanverðum brjóstkassa. Þá hafi hann verið með brunasár á hægra handarbaki og lófa. Töluverð brunasár hafi verið á vinstra sköflungi. Opið sár hafi verið yfir innri ökklahnyðju hægra megin. Hafi verið um að ræða „langsgangandi” skurð um 10 cm langur og sést að ein bláæð var í sundur. Í vottorðinu kemur fram að við skoðun á röntgenmynd hafi vaknað grunur um áverka á framristarliði. Sár um ökkla hafi verið skolað, deyft og saumað. Eftir sneiðmyndatöku hafi vaknað grunur um áveka á liðnum. Hafi liðurinn verið tekinn í aðgerð. Í röntgenskyggingu hafi komið í ljós að liðurinn milli ristar og miðristarbeina hafi verið óstöðugur. Hafi hann verið réttur upp og þræddir stálvírar til að festa hann. Hafi stefnandi 1. apríl 2003 lagst inn á lýtadeild til meðferðar á brunasárum.

Á dskj. nr. 5 liggur frammi bréf stefnda, Nordic Aviation Insurance Group, til stefnanda frá 27. júní 2003. Í bréfinu segir:

„Re.: TF-FTR, settlement for luggage and medical treatment, 28.3.2003 – policy No FJ-13732.

According to agreement we have recommended Nordic Aviation Insurance Group to transfer

ISK 100.000.00

to...”

Með bréfi lögmanns stefnda, Nordic Aviation Insurance Group, á dskj. nr. 9, frá 24. janúar 2005, til stefnanda er lýst yfir að stefndi fallist á að bæta líkamstjón stefnanda úr slysatryggingu samkvæmt 3. kafla váttryggingarskírteinis nr. FJ-13732, þ.e. lögboðinni slysatryggingu í kennslu- og einkaflugi, sbr. 5. mgr. 131. gr. laga nr. 60/1998. Bótafjárhæðir séu ákveðnar samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga nr. 50/1993 og almennum reglum skaðabótaréttar en hámarksbætur úr váttryggingunni séu að jafnvirði 100.000 SDR. Hafni stefndi því alfarið að slysið falli undir ábyrgðartryggingu loftfars samkvæmt öðrum köflum váttryggingarskírteinisins. Því sé sérstaklega mótmælt sem röngu að stefnandi hafi verið skilgreindur sem farþegi í skilningi X. kafla laga nr. 60/1998 á fyrri stigum málsins. Er í niðurlagi bréfsins tekið fram að þess sé óskað að í samvinnu við stefnda verði aflað mats á afleiðingum slyssins á heilsufar stefnanda.

Stefnandi fór þess á leit við héraðsdóm að dómkvaddir yrðu matsmenn til að meta afleiðingar flugslyssins gagnvart stefnanda. Á dómþingi 24. júní 2005 voru Guðmundur Björnsson endurhæfingarlæknir og Páll Sigurðsson prófessor dómkvaddir til starfans. Skiluðu þeir matsgerð 25. júlí 2005. Í niðurstöðu matsgerðar hinna dómkvöddu matsmanna segir:

„1. Tímabundið atvinnutjón: 100% í þrjá mánuði og 25% í þrjá mánuði.

2. Þjáningabótatímabil:

Rúmliggjandi í eina viku.

Batnandi, án þess að vera rúmliggjandi í sex mánuði.

Stöðugleikatímapunktur: 01.06.04.

3. Varanlegur miski: 23% - tuttugu og þrjú stig.

4. Varanleg örorka: 8% - átta stig.”

Í kjölfar matsgerðar setti stefnandi fram eftirfarandi kröfugerð í málinu í bréfi frá 24. ágúst 2005 til lögmans stefnda, Nordic Aviation Insurance Group:

- Bætur fyrir munatjón	93.000 krónur
- Tímabundið tekjutap	675.000 krónur
- Þjáningabætur	196.900 krónur
- Varanlegur miski	1.343.315 krónur
- Bætur fyrir varanlega örorku	6.066.556 krónur
- Útlagður kostnaður stefnanda	<u>55.392 krónur</u>
- Samtals	8.430.163 krónur

Í bréfinu er tekið fram að við útreikning tímabundins atvinnutjóns sé byggt á þeim launum, framreiknuðum, er stefnandi hafi haft hjá Pökkun & flutningum ehf. sumarið 2002, en hann hafi verið búinn að fá vinnu hjá því fyrirtæki aftur sumarið 2003. Við útreikning bóta vegna varanlegrar örorku sé byggt á niðurstöðum Kjararannsóknarnefndar opinberra starfsmanna um meðallaun allra háskólamenntaðra starfsmanna, er starfað hafi hjá ríkinu á viðmiðunarárunum. Ástæða þess sé sú að samkvæmt niðurstöðu hinna dómkvöddu matsmanna meti þeir örorku stefnanda út frá því að hann muni ljúka lögfræðiprófi, eða sambærilegu réttindanámi. Tekið er fram að ekki séu til kvittanir fyrir munatjóni stefnanda. Á dómþingi 11. janúar 2006 var gerð sú breyting á framangreindri kröfugerð að til frádráttar kröfufjárhæð kæmi 3.198.192 krónur er greiddar hafi verið 3. nóvember

2005.

Með bréfi 25. janúar 2006 fór stefnandi þess á leit við héraðsdóm að hinir dómkvöddu matsmenn yrðu dómkvaddir á ný til þess að meta hver væri varanleg örorka stefnanda, ef örorka hans væri metin út frá þeim forsendum að hann þyrfti að stunda „erfiðis-/líkamlega“ vinnu. Rökstuddi stefnandi matsbeiðnina út frá því að stefndu hefðu mótmælt því að við mat á varanlegri örorku væri miðað við að stefnandi myndi ljúka lögfræðinámi sínu. Hefðu stefndu uppi þá kröfu að bótakrafa hans yrði reiknuð út frá lágmarksviðmiði skaðabótalaga nr. 50/2003.

Guðmundur Björnsson endurhæfingarlæknir og Páll Sigurðsson prófessor voru á ný dómkvaddir til starfans. Skiluðu þeir síðari matsgerð sinni 23. júní 2006. Í niðurstöðu matsgerðar segir: „Örorka matsbeiðanda til 'erfiðis-/líkamlegrar vinnu' í kjölfar flugslyss þess, er hann lenti í 28. mars 2003, er 18% - átján prósent.” Í framhaldi af þessu lagði stefnandi fram endanlega kröfugerð sína í málinu.

Við aðalmeðferð málsins gaf stefndi, Einar Valur Bárðarson, skýrslu fyrir dómi. Kvaðst hann hafi hlotið einkaflugmannsréttindi á árinu 1997. Kennsluréttindi hafi hann fengið á árinu 2000. Eftir slysið 28. mars 2003, eða í lok maí 2003, hafi hann snúið aftur til starfa hjá stefnda, Flugskóla Íslands hf., og komið aftur til fullrar vinnu í júní 2003. Hann hafi unnið á skrifstofu Flugleiða í júní 2003 og orðið flugmaður hjá félaginu í nóvember 2004. Þá kvaðst stefndi enn vinna hjá stefnda, Flugskóla Íslands hf., og hafa starfað þar samfellt frá flugslysinu.

Um atvik 28. mars 2003 bar stefndi að ákveðið hafi verið að hann færi með stefnanda í yfirlandsflug þennan dag, sem lið í hæfnisprófi nemanda. Áður en stefndi og stefnandi hafi farið í flugið hafi gengið á með éljabökkum suður af Reykjavíkurlugvelli. Hafi verið um ein klukkustund á milli éljabakkanna. Opið hafi verið þess á milli. Stefndi hafi lagt inn flugplan fyrir flug og skráð stefnanda sem farþega í flugplaninu. Flugvélin TF-FTR Cessna 152 hafi verið skráð fyrir einn flugmann, bæði í handbók fyrir vélina sem og í flugskírteini fyrir hana. Farið hafi verið í loftið kl. 18.15 og stefndi í raun ætlað að snúa við fljótlega. Ekki hafi verið ætlunin að fljúga til Hellu, svo sem flugáætlun hafi gert ráð fyrir, heldur hafi ætlunin verið að prófa á hvaða tímapunkti flugneminn tæki ákvörðun um að veðurútlit væri þannig að rétt væri að snúa við til Reykjavíkur. Ætlunin hafi verið að prófa svokallaða ákvörðunarhæfni nemans. Miðað við þessi áform hafi stefndi talið sig hafa nægan tíma í flugið þó svo lagt hafi verið af stað kl. 18.15. Veðurlýsing hafi verið orðin 20 til 30 mínútna gömul er lagt hafi verið af stað. Eftir 8 mínútur hafi stefndi tekið við stjórn flugvélarinnar og ákveðið að snúa við til Reykjavíkurlugvallar. Flogið hafi verið í átt að Örfirisey með stefnu inn á suðurbraut flugvallarins. Stefndi hafi orðið að hörfa frá vegna snjókomu og flugvöllurinn því lokast á 16 mínútum. Þá hafi éljabakkinn verið á milli Reykjavíkur og Keflavíkur og því ekki komið til greina að fara á varaflugvöllinn í Keflavík. Stefndi hafi flogið í átt til Mosfellsbæjar, en hann hafi ákveðið að lenda ekki á flugvöllinum í Mosfellsbæ þar sem hann hafi ekki talið völlinn hæfan til þess. Flugvöllurinn í Mosfellsbæ sé grasvöllur. Sökum leysinga og frosts dagana á undan hafi stefndi talið að áhættusamt gæti verið að lenda flugvélinni á völlum þar sem hjól hennar gætu sokkið í völlum. Af þeim ástæðum hafi hann ákveðið að fljúga í norðurátt og lenda á flugvöllinum að Stóra-Kroppi í Borgarfirði. Hafi hann

talið þann flugvöll besta kostinn í stöðunni. Sá flugvöllur sé malarvöllur og hafi stefndi þekkt vel til þess flugvallar. Stefndi hafi lent flugvélinni á Stóra-Kroppi og lendingin gengið vel. Veður hafi þá verið gott en éljabakkar nálgast flugvöllinn. Um 20 mínútum eftir lendingu hafi gengið yfir flugvöllinn él og hafi snjóað í um 45 mínútur. Stefndi hafi lokað flugplani sínu með því að hringja í flugturninn í Reykjavík úr gsm farsíma sínum. Það hafi stefndi þurft að gera þar sem talstöð flugvélarinnar hafi ekki dregið inn á Reykjavíkurflugvöll. Stefndi kvað næsta bæ við flugvöllinn hafa verið í um 5 til 10 mínútna göngufæri frá vellinum. Eftir élið hafi rofað til og stefndi séð vel út á Faxaflóa. Hafi þá verið bjart á Stóra-Kroppi. Hafi hann og stefnandi þá tekið til við að ryðja snjó af flugvélinni og þeir farið í loftið kl. 20.50. Eftir að í loftið var komið hafi stefndi náð sambandi við flugturninn í Reykjavík og lagt inn flugplan. Í þeim tilvikum að flogið væri frá óstjórnudum flugvöllum væri ekki óalgengt að flugplan væri lagt inn eftir að í loftið væri komið. Um leið og stefndi hafi verið kominn í loftið hafi hann fengið veðurlýsingu úr flugturninum í Reykjavík en þar hafi komið fram að flugvöllurinn væri opin. Stefndi kvað vel sjónflugshæft hafa verið á þessum tíma. Stefndi kvaðst telja að taka myndi hann 25 til 30 mínútur að fljúga frá Stóra-Kroppi til Reykjavíkur, en fjarlægðin væri 25 til 30 mílur í loftlínu. Svokallað „Sun set“ hafi verið á Stóra-Kroppi kl. 20.56 þennan dag. Kvaðst stefndi hafa metið það svo að hann gæti náð inn í 15 mílna rás frá Reykjavíkurflugvelli á þeim 6 mínútum er hann hefði fram að lokum ljósaskipta. Áform stefnda hafi gert ráð fyrir því að fara í loftið og sjá hvort fært væri til Akraness og þaðan áfram til Reykjavíkur. Ef hann myndi ekki sjá ljós á Akranesi, hafi áform hans gert ráð fyrir að lenda aftur á Stóra-Kroppi. Stefndi hafi flogið flugvélinni út Borgarfjörðinn, út með Hafnarfjalli og í áttina til Akraness. Stefndi hafi séð til Akraness en þá hafi verið farið að rökkva. Er stefndi hafi átt um 5 mílur eftir að Akranesi hafi ljósin vestast í bænum verið farin að sjást ógreinilega. Hafi flugvélina þá verið í 1000 til 1200 feta hæð. Hafi stefndi þá lækkað flugið niður í 700 fet. Það hafi engu breytt og ljósin á Akranesi horfið honum sjónum. Hafi stefndi þá snúið flugvélinni við þar sem hann hafi séð það í hendi sinni að þessi leið væri orðin lokuð. Hafi verið of seint að fara aftur upp á Stóra-Kropp og stefndi því flogið inn í Hvalfjörð. Hafi hann flogið að álverinu við Grundartanga, en þar hafi hann ætlað að bíða af sér veðrið áður en hann myndi reyna aftur að fljúga í átt til Reykjavíkur. Þá hafi sú hugmynd verið í huga stefnda að reyna að lenda flugvélinni á vegi í Hvalfirði, ef illa færi. Talsvert af rafmagnslínum hafi hins vegar verið á svæðinu sem hafi gert það illmögulegt, auk þess sem myrkur hafi skolið á. Stefndi hafi ákveðið að hringsóla flugvélinni yfir upplýstri spennustöð nálægt álverinu. Éljabakki hafi síðan skolið á flugvélinni, en stefndi ekki séð hann nálgast sökum myrkursins. Mikið niðurstreymi hafi verið í éljabakkanum og stefndi ekki ráðið við flugvélin. Hafi hann reynt að láta flugvélin klifra, en það ekki borið árangur. Stuttu síðar hafi flugvélina skolið í jörðina. Eftir á að hyggja kvað stefndi það ef til vill hafa verið ranga ákvörðun að fara í lofið þennan dag frá Reykjavíkurflugvelli. Á þeim tíma sem hann hafi tekið þá ákvörðun hafi hann hins vegar talið sig vera að taka rétta ákvörðun þar sem veður hafi gefið færi á því. Það hafi einfaldlega verið röð atburða sem hafi orsakað slysið. Stefndi kvað engin mistök hafa átt sér stað af sinni hálfu í þessu ferli. Hann hafi einfaldlega verið kominn í sjálfheldu. Stefndi kvaðst hafa talið að flugturninn í Reykjavík hefði yfir að ráða veðurráðgjafi.

Ágreiningur í máli þessu snýst bæði um bótaskyldu stefndu og fjárhæð skaðabóta.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi, Unnsteinn Örn Elvarsson, byggir kröfur sínar á eftirfarandi málsástæðum. Flugvélin TF-FTR hafi verið af gerðinni Cessna 152, tveggja sæta einhreyfils vél smíðuð árið 1978. Hafi flugvélin m.a. verið útbúin með hringvitavísi (radióáttavita), fjölstefnuvita og GPS handtæki. Flugvélin hafi verið þannig skráð við endurnýjun lofthæfisskírteinis að hún hafi verið útbúin tækjum til sjónflugs og takmarkaðs nætursjónflugs. Í gr. 7.2.8 í reglugerð um almannaflyg nr. 488/1997 komi fram að íslenskar flugvélar, sem áætlað sé að fljúga samkvæmt blindflugsreglum eða að nóttu til utan 15 sjómílna (28 km) frá lýstum flugvelli í íslensku lofthelgi, skuli útbúnar a.m.k. tveimur radióáttavitum eða einum radióáttavita og einu fjölstefnutæki, svo og viðtæki fyrir markvita eða fjarlægðarmæli. Samkvæmt upplýsingum frá flugöryggissviði Flugmálastjórnar Íslands merki takmarkað nætursjónflug sem uppfylli ekki skilyrði gr. 7.2.8. í reglugerð um almannaflyg, þ.e. flug sem takmarkað sé við rás sem nái ekki lengra en 15 sjómílnur frá upplýstum velli. Flugvöllurinn að Stóra-Kroppi sé í 33 sjómílna fjarlægð frá Reykjavíkflugvelli, sem sé næsti upplýsti flugvöllur. Stefnandi hafi tekið flugvélin á loft kl. 20.56, sem sé tveimur mínútum eftir myrkur á Stóra-Kroppi, kl. 20.54. Flugvélin, sem ekki hafi verið útbúin til næturflugs, hafi því verið rúmlega tvöfalt lengra frá upplýstum flugvelli en heimilt hafi verið að fljúga henni, þegar stefnandi hafi tekið hana á loft.

Rannsóknarnefnd flugslysa hafi rannsakað slysið og gert skýrslu um það, sem lögð hafi verið fram á dskj. nr. 3. Helstu niðurstöður nefndarinnar hafi verið þær að veðurskilyrði 28. mars 2003 hafi ekki gefið tilefni til sjónflugs, undirbúningi fyrir flug hafi verið ábótavant, sérstaklega með tilliti til veðurskilyrða. Þá hafi stefnandi, eftir að flugtak hófst, ekki metið aðstæður rétt með tilliti til ákvarðana og loks hafi verið mistök að leggja af stað frá Stóra-Kroppi þegar myrkur hafi verið að skella á, án veðurlýsingar og án þess að gera flugáætlun.

Stefnandi byggir kröfur sínar á hendur stefnda, Flugskóla Íslands hf., á almennum reglum skaðabótaréttarins um húsbóndaábyrgð vinnuveitenda á starfs mönnum sínum, en stefnandi, Einar Valur, hafi verið ráðinn hjá stefnda, Flugskóla Íslands hf., 1. september 2000 og verið starfsmaður skólans er slysið varð. Þá séu kröfur á hendur stefnda, Flugskóla Íslands hf., ennfremur reistar á almennu sakarreglunni vegna þess að viðhaldi talstöðvar flugvélarinnar hafi verið ábótavant og hafi það a.m.k. að hluta átt sök á slysinu, þar sem stefnandi, Einari Vali, hafi gengið mjög illa að ná talstöðvarsambandi við flugturninn í Reykjavík og þar með fá fullnægjandi upplýsingar um veður.

Stefnandi byggir kröfur sínar á hendur stefnda, Einari Val, á almennu sakar reglunni. Stefnandi hafi sýnt af sér verulega vanrækslu á skyldum sínum er hann hafi tekið á loft frá Stóra-Kroppi 28. mars 2003 kl. 20.56. Í fyrsta lagi hafi hann flogið af stað án þess að fá fullnægjandi upplýsingar um veður, eftir að hafa vegna veðurs hrakist frá Reykjavík til norðurs í Borgarfjörð. Í öðru lagi hafi hann flogið af stað, án þess að tilkynna flugturninum í Reykjavík um það og án þess að gera flugáætlun. Í þriðja lagi hafi hann tekið flugvélin TF-FTR á loft af óupplýstum flugvelli að Stóra-Kroppi eftir myrkur og í 33 sjómílna fjarlægð frá næsta upplýsta

flugvelli, sem sé meira en tvöfalt utan þeirra marka er TF-FTR hafi verið gerð fyrir. Í fjórða lagi hafi hann sýnt af sér vítavert gáleysi með því að hringsóla yfir spennistöð á Hvalfjarðarströnd í stað þess að leita nauðlendingarstaðar, þrátt fyrir að honum hlyti að hafa verið ljóst að skyggni myndi þá og þegar tapast. Þessi mistök verði að telja orsök slyssins, enda hafi stefndi átt að vita betur í ljósi þess sem á undan var gengið og reynslu sinnar sem flugmaður. Einnig hafi verið mistök hjá stefnda að leggja af stað í flugið 28. mars 2003 frá Reykjavíkflugvelli með flugnemanda við veðuraðstæður, sem ekki hafi gefið tilefni til sjónflugs. Undirbúningur fyrir flugið hafi ekki verið í samræmi við verklagsreglur Flugskóla Íslands hf. samkvæmt skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa. Stefndi hafi ekki aflað fullnægjandi veðurupplýsinga, en ljóst sé að ef þær hafi legið fyrir hafi aldrei verið farið í hina örlagaríku ferð. Eftir að flug hafi verið hafið og ljóst að ekki hafi verið unnt að fljúga sjónflug til Hellu hafi einnig verið mistök að snúa flugvélinni til norðurs og fljúga að Stóra-Kroppi í stað þess að lenda vélinni á flugvelli í Mosfellsbæ. Sá flugvöllur hafi verið opnaður vegna veðurs á Reykjavíkflugvelli og stefnda tilkynnt um það.

Hvert þeirra atriða sem rakin hafi verið, hvað þá öll saman komin, dugi til þess að fella skaðabótaskyldu vegna afleiðinga slyssins á stefnda, Einar Val, og þar með á grundvelli húsbóndaábyrgðar á stefnda, Flugskóla Íslands hf.

Stefnda, Nordic Aviation Insurance Group, sé stefnt sem váttryggjanda flug vélarinnar samkvæmt sérstöku samkomulagi við lögmann félagsins á Íslandi. Félagið hafi bætt stefnanda tjón á fötum og munum úr farþegatryggingu TF-FTR, sbr. bréf félagsins frá 27. júní 2003, en bréfið liggja frammi á dskj. nr. 5. Þar hafi stefnanda verið greiddar 100.000 krónur í bætur vegna farangurstjóns, sem séu hámarksbætur samkvæmt 2. kafla flugváttryggingarinnar, en skilmálar séu á dskj. nr. 4. Engar farangurstryggingar séu í 3. kafla flugváttryggingarinnar, sbr. 5. mgr. 131. gr. laga um loftferðir nr. 60/1998. Stefndi, Nordic Aviation Insurance Group, virðist hafa skipt um skoðun, samanber bréf lögmanns félagsins frá 24. janúar 2004 og frammi liggja á dskj. nr. 9. Neiti félagið nú að bæta líkamstjón stefnanda úr 2. kafla tryggingarinnar og telji það eingöngu falla undir 3. kafla, en þar séu hámarksbætur 100.000.00 SDR. Stefndi byggir hins vegar á því að þótt hann hafi hafið flugið frá Reykjavík sem flugnemi og farþegi hafi hann í síðasta lagi, þegar stefndi, Einar Valur, hafi tekið flugvélina á loft frá Stóra-Kroppi, eingöngu orðið farþegi í vélinni. Stefndi byggir á því að vegna þess að tjón hans sé að rekja til sakar stefnda, Einar Vals, starfsmanns váttryggðs og hvort heldur sakar stefnda, Flugskóla Íslands hf., eða hlutlægrar ábyrgðar hans eftir reglum um húsbóndaábyrgð, beri að bæta honum tjón hans samkvæmt ábyrgðartryggingu flytjanda samkvæmt 2. kafla flugváttryggingarinnar, að frádregnum þeim bótum er hann kunnur að eiga rétt á samkvæmt 3. kafla hennar. Þessu til stuðnings vísi stefndi í 102. gr., sbr. 105. gr. laga nr. 60/1998, eins og þær voru fyrir gildistöku brl. nr. 88/2004, sbr. 102. gr. sl., eins og hún er eftir gildistöku laga nr. 88/2004.

Helstu forsendur kröfugerðar stefnanda séu að við útreikning tímabundins atvinnutjóns sé byggt á þeim launum, framreiknuðum, sem stefndi hafði haft hjá Pökkun & flutningum ehf. sumarið 2002, en hann hafi verið búinn að fá sumarvinnu hjá því fyrirtæki aftur sumarið 2003, er hann hafi orðið óvinnufær vegna slyssins. Við útreikning bóta vegna varanlegrar örorku sé byggt á niðurstöðum Kjararannsóknarnefndar opinberra starfsmanna um meðallaun allra háskólamenntaðra manna, er starfað hafi hjá ríkinu á viðmiðunarárunum. Ástæða

Þess sé sú að samkvæmt niðurstöðu hinna dómkvöddu matsmanna meti þeir örorku stefnanda út frá því að hann muni ljúka lögfræðiprófi, eða sambærilegu réttindanámi. Komi það skýrt fram í matsgerðinni á bls. 17 (3. lína að neðan) og áfram á bls. 18.

Forsendur varakröfu stefnanda séu þær að við útreikning bóta vegna varan legrar örorku sé miðað við lágmarksviðmið skaðabótalaga með síðari breytingum um launatekjur og niðurstöðu í viðbótarmatsgerð Dr. Páls Sigurðssonar prófessors og Guðmundar Björnssonar læknis um að örorka stefnanda til þess að vinna erfiðis-/líkamlega vinnu, en niðurstaða þeirra sé að sú örorka sé 18%.

Krafist sé 4,5% vaxta samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga frá 28. mars 2003 til þingfestingardags, en dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags.

Málskostnaðarkrafa stefnanda sé byggð á 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Stefnandi vísar til laga um loftferðir, nr. 60/1998 og reglugerðra setta með stoð í þeim lögum, skaðabótalaga, nr. 50/1993, með síðari breytingum, laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála og laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu.

Málsástæður og lagarök stefnda Flugskóla Íslands hf.

Aðalkrafa stefnda, Flugskóla Íslands hf., um sýknu er reist á því að rangt sé og ósannað að slysið sé að rekja til sakar stefnda, meðstefnda Einars eða annarra starfsmanna stefnda. Slysið sé að rekja til óhappatilviljunar. Sönnunarbyrði um ætlaða sök stefnda og starfsmanna hans hvíli óskipt á stefnanda. Sé ósannað með öllu að viðhald talstöðvar TF-FTR hafi verið vanrækt af stefnda eða ástandi talstöðvarinnar hafi verið áfátt og að slysið megi rekja til þess. Sé rangt að talstöðin hafi virkað illa í fluginu eins og stefnandi haldi fram. Hafi talstöðin virkað ágætlega og meðstefndi, Einar Valur, verið í sambandi við flugturninn á Reykjavíkflugvelli þar til flugvélin hafi lent á flugvellinum á Stóra-Kroppi. Eftir það hafi bein talstöðvarsamskipti ekki verið möguleg af náttúrulegum ástæðum. Þá bendi ekkert til annars en að náttúrulegar ástæður hafi valdið því að talstöðvarsamband hafi verið „lélegt“ eftir að flugvélin var komin út Borgarfjörð og einnig inn yfir Hvalfjörð. Hafi stefndi ávallt fylgst mjög vel með ástandi talstöðvarinnar, sem sjáist best af því að hún hafi verið sett í viðgerð fjórum sinnum á síðustu 10 mánuðum fyrir slysið. Þá sé ósannað að ætlað „lélegt ástand“ talstöðvarinnar eða ætluð vanræksla á viðhaldi hennar hafi átt þátt í orsök flugslyssins.

Þá sé ósannað að meðstefndi, Einar Valur, hafi valdið slysinu af saknæmu gáleysi. Hafi ekkert verið athugavert við að leggja upphaflega af stað frá Reykja víkurflugvelli og fjarri því að vera saknæm mistök meðstefnda. Hafi flugið ekki verið raunverulegt yfirlandsflug, heldur flug til mats á hæfni stefnanda sem flugnema til að fljúga einn í yfirlandsflugi og til athugunar á viðbrögðum hans sem flugnema, ef veður leyfðu ekki flug samkvæmt flugáætlun. Hafi TF-FTR fengið heimild til flugtaks frá Reykjavíkflugvelli, sem ekki hefði orðið ef veðuraðstæður hefðu ekki leyft flugið. Él, sem hafi hindrað að aftur yrði unnt að lenda á

Reykjavíkurlugvelli, hafi hins vegar komið fyrr inn á völlinn en reiknað hafi verið með og sé það engum að kenna. Ekki sé heldur orsakasamband milli þess að lagt hafi verið af stað frá Reykjavíkurlugvelli og slyssins með því að flugvélin hafi lent í millitíðinni heilu og höldnu á flugvellinum að Stóra-Kroppi.

Þá hafi ekki verið sagnæm mistök af hálfu meðstefnda að snúa flugvélinni til norðurs og fljúga henni að Stóra-Kroppi, í stað þess að lenda á flugvellinum í Mosfellsbæ. Hafi flugbrautin í Mosfellsbæ verið of lin til að lenda á henni að mati meðstefnda og því ekki komið til álita að lenda þar. Sé ósannað að mat meðstefnda um það hafi verið rangt. Hafi flugbrautin verið úr ófrostheldu efni og hætta á að hjól flugvélarinnar myndu sökkva í brautina og flugvélin kollsteypast. Þá sé ekki orsakasamband milli slyssins og þess að lenda ekki á flugvellinum í Mosfellsbæ með því að flugvélin hafi lent heilu og höldnu að Stóra-Kroppi.

Ekki hafi verið um að ræða sagnæmt gáleysi af hálfu meðstefnda að leggja af stað í flugið frá flugvellinum að Stóra-Kroppi, áleiðis til Reykjavíkur, eftir myrkur og „án fullnægjandi upplýsinga um veður“, svo sem haldið sé fram af hálfu stefnanda. Hafi meðstefndi lagt af stað kl. 20.56 eða í ljósaskiptunum og því enn rökkurbirta. Stytt hafi upp og bjart verið yfir Stóra-Kroppi og til vesturs, auk þess sem bjart hafi verið yfir Reykjavíkurlugvelli samkvæmt veðurbrigðaskeyti kl. 20.23 en skyggni hafi verið 10 km og skúrský í 2600 feta hæð. Samkvæmt því hafi verið nægilegt skyggni og skýjahæð til að fljúga nætursjónflug til Reykjavíkur. Ekki hafi verið nema 20 til 25 mínútna flug fyrir TF-TFR frá Stóra-Kroppi. Eftir brottför frá Stóra-Kroppi, eða kl. 21.00, hafi verið gefið út reglubundið veðurskeyti, sem hafi kveðið á um 800 metra skyggni á Reykjavíkurlugvelli og alskýjað í 400 feta hæð. Í samtali meðstefnda og flugumferðarstjóra kl. 21.12 hafi komið fram af hálfu flugumferðarstjóra að veður væri gott á Reykjavíkurlugvelli en „einhver mugga“ væri austur af vellinum. Í síðasta samtali við meðstefnda kl. 21.23 hafi honum verið tjáð að engin él væru á flugvellinum og að vel sæist til Akraness. Þá hafi meðstefndi verið upplýstur um að önnur vél hafi lent á Reykjavíkurlugvelli kl. 21.19 sem komið hafi niður úr éli í 2500 feta hæð við Akranes. Staðfesti þetta að vera hafi átt fært fyrir TF-FTR að fljúga frá Stóra-Kroppi til Akraness og þaðan nætursjónflug til Reykjavíkur, eins og meðstefndi hafi ætlað að gera, en flugvélin hafi verið búin tækjum til takmarkaðs nætursjónflugs. Hafi því ekki verið sagnæmt gáleysi af flugkennaranum að leggja af stað frá Stóra-Kroppi miðað við veðrið eins og það hafi verið þegar hann hafi lagt af stað og þær veðrupplýsingar er hann hafi haft. Sé því mótmælt sem ósönnuðu að meðstefndi hafi brotið verklagsreglur Flugskóla Íslands hf. um öflun veðrupplýsinga og að það hafi valdið slysinu. Hafi ekki verið sýnt fram á hvaða veðrupplýsinga meðstefndi hafi átt að afla og getað aflað fyrir brottför frá Stóra-Kroppi umfram það sem hann hafi og hvernig slíkar upplýsingar hafi komið í veg fyrir slysið.

Þá verði ekki séð að orsakasamband sé á milli slyssins og þess að meðstefndi hafi lagt af stað frá Stóra-Kroppi án þess að tilkynna það flugturninum í Reykjavík og án þess að gera flugáætlun. Ætluð vanræksla á því hafi ekki valdið slysinu og það allt eins orðið þó svo það hafi verið gert. Þá sé alvanalegt að ekki sé tilkynnt um brottför fyrr en eftir flugtak og flugáætlun ekki gerð fyrr en lagt hefur verið af stað. Þá verði bótaskylda ekki lögð á stefnda þó svo flugvélin hafi verið tekin á loft af óupplýstum flugvellinum að Stóra-Kroppi og í 33 sjómílna fjarlægð frá næsta upplýsta flugvelli. Hefði slysið allt eins orðið eins og atvikum og aðstæðum hafi verið háttað, þó flugvöllurinn að Stóra-Kroppi hafi verið upplýstur

og eitthvað styttra í annan næsta flugvöll.

Loks fari fjarri er stefnandi haldi fram að það hafi verið „vítavert gáleysi“ af hálfu meðstefnda að hringsóla yfir upplýstri spennistöðinni á Brennimel norðaustan Grundartanga í stað þess að leita nauðlendingar. Fyrir það fyrsta hafi ekki verið að finna heppilegan nauðlendingarstað á þessum slóðum, m.a. vegna háspennulína. Í annan stað hafði flugvélin, er þar var komið sögu, lent í myrkri, mikilli snjókomu og ókyrrð í lofti. Hafi því verið ókleift að leita að nauðlendingarstað. Það hafi því verið það eina rétta í stöðunni úr því sem komið var að hringsóla í biðflugi yfir ljósum spennistöðvarinnar á meðan éljabakkinn gengi yfir. Geti biðflugið aldrei talist meðstefnda til sakar.

Sé slysið því alfarið að rekja til óhappatilviljunar og ekki við neinn að sakast um það.

Varakrafa um lækkun bóta sé byggð á því að áætlaður kröfuliður um bætur fyrir munatjón að fjárhæð 93.000 krónur og tímabundið tekjutap að fjárhæð 675.000 krónur sé ósannaður. Beri því að hafna honum. Beri aðeins að bæta hið sannaða raunverulega tjón. Hafi stefnandi verið í fjölbrautarskóla er slysið hafi orðið og á meðan tímabundinnar óvinnufærni hafi gætt. Að auki hafi hann haft tekjur af sumarvinnu á skrifstofu föður síns, þannig að ekkert bendi til tímabundins atvinnutjóns af völdum slyssins.

Þá sé kröfuliður um bætur fyrir varanlega örorku mótmælt sem allt of háum, en viðmiðunartekjur við bótaútreikning séu rangar. Byggi stefnandi ranglega á því að ákvarða eigi árslaun sérstaklega, sbr. 2. mgr. 7. gr. skaðabótalaga og miði síðan við meðaltekjur allra háskólamenntaðra manna við bótaútreikning. Hafi stefnandi verið í fjölbrautarskóla þegar slysið varð, litlar tekjur haft og engar óvenjulegar aðstæður fyrir hendi. Skorti því skilyrði til að ákvarða árslaun sérstaklega og beri að miða við lágmarkslaun samkvæmt 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga. Beri að ákvarða örorkubætur í takt við það, sem leiði til stórlækkunar á kröfuliðnum.

Þá beri að draga frá bótum stefnanda þegar greiddar bætur úr flugvátryggingu. Loks sé kröfu um dráttarvexti mótmælt frá fyrri tíma en 24. september 2005, en mánuði áður hafi fyrst verið lögð fram sundurliðuð bótakrafa af hálfu stefnanda, sbr. dskj. nr. 13.

Stefndi sé ósammála því viðhorfi meðstefnda, Nordic Aviation Insurance Group, að flugvátrygging stefnda hjá félaginu taki ekki til stefnanda þar sem hann hafi ekki verið farþegi í flugvélinni TF-FTR í skilningi 2. kafla vátryggingarskilmálanna og X. kafla loftferðalaga, nr. 60/1998, þegar slysið hafi átt sér stað. Telji stefndi að stefnandi hafi einmitt þá verið farþegi í skilningi loftferðalaga og vátryggingarskilmálanna sem þýði að ef slysið reynist skaðabótaskyldt samkvæmt almennum skaðabótareglum beri að bæta það úr ábyrgðartryggingu flugvátryggingarinnar. Það þýði svo aftur að meðstefndi, Einar, sé ekki skaðabótaskyldur, sbr. 3. mgr. 19. gr. skaðabótalaga, þó svo hann teldist hafa valdið slysinu.

Minni stefndi á að hugtakið „farþegi“ í skilningi 86. gr. laga um loftferðir og í flugrétti yfirleitt hafi aldrei verið túlkað svo þröngt að það nái aðeins til þeirra manna sem flugrekandi flytji gegn flugfargjaldi og flugfarseðli, eins og meðstefndi,

Nordic Aviation Insurance Group, byggji á. Bendi stefndi á að hugtakið „farþegi” geti náð til allra um borð í flugvél, sem flugrekandi reki í atvinnuskyni, og teljist ekki flugmenn viðkomandi vélar, þegar flugslys verði. Geti hugtakið „farþegi” þannig náð til starfsmanna flugrekanda, þ. á m. flugmanna sem hann flytji milli staða og tilheyra þá ekki áhöfn viðkomandi vélar, svo og til flugnema hjá flugrekanda, en flugnemi sé ekki flugmaður. Sé það í öllu falli ekki á meðan hann fljúgi ekki kennsluflugvél þegar flugslys verði. Þá verði að hafa í huga að hugtakið „flutningur” í skilningi flugréttarins taki til allrar tilfærslu manna með flugvél í atvinnuskyni og nái því jafnt til kennsluflugs og áætlunarflugs, útsýnisflugs eða annars konar flugs í atvinnuskyni. Byggi stefndi á því að túlka beri tryggingarskilmálana í takt við túlkun loftferðalaga og viðurkennd sjónarmið flugréttarins hvað það varði. Sé flugnemi um borð í kennsluflugvél þannig farþegi í skilningi loftferðalaga og flugréttar þegar hann sé ekki að fljúga vélinni og komi ekki að stjórn hennar að öðru leyti eins og ástætt hafi verið um stefnanda eftir að meðstefndi hafi tekið við stjórn flugvélarinnar. Breyti í engu um þann skilning á farþegahugtakinu að 5. mgr. 131. gr. loftferðalaga skyldi eigendur kennslu- og einkaflugvéla að taka og viðhalda slysatryggingu fyrir þá sem ferðist með slíkum vélum. Séu þeir sem ferðist með þessum vélum og fljúgi sjálfir enda ekki farþegar og ákvæði um skyldutryggingu sett þeim til hagsbóta öðru fremur. Telji stefndi ljóst af framangreindu virtu að stefnandi hafi í öllu falli verið farþegi um borð í TF-TFR í skilningi loftferðalaga og flugváttryggingarinnar frá því lagt hafi verið af stað frá Stóra-Kroppi og þar til vélin hafi brotlent.

Stefndi vísar til almennra reglna skaðabótaréttar utan samninga og ákvæða skaðabótalaga nr. 50/1993, með síðari breytingum.

Málsástæður og lagarök stefnda Einars Vals Bárðarsonar.

Stefndi, Einar Valur, byggir sýknukröfu sína á því að ósannað sé og rangt að slysið megi rekja til sakar stefnda. Slysið hafi verið óhappatilvik. Sönnunarbyrði um ætlaða sök stefnda hvíli alfarið á stefnanda. Við mat á sök sé ekki unnt að líta til niðurstöðu skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa, sbr. 2. mgr. 14. gr. laga nr. 59/1996, sbr. nú lög nr. 35/2004.

Ekki hafi verið neitt við það að athuga að leggja af stað frá Reykjavíkur flugvelli umræddan dag. Hvorki veðurspá né veðurtilkynningar úr flugturni hafi gefið hið minnsta tilefni til að hætt yrði við flugtak. Bæði veðurspá og tilkynningar um veður á dskj. nr. 3., bls. 59 og 54 sýni svo ekki verði um villst, að það hafi ekki verið mistök af hálfu stefnda að fara í flugið. Þá megi benda á, þegar metið sé ástand élja, að hiti hafi verið 2°C, en daggarmark -1°C en það segi að élin hafi ekki verið þétt. Styðji það fullyrðingu um að það hafi ekki verið mistök af hálfu stefnda að fara í flugið. Þá megi og benda á að flugvélin hafi fengið heimild til flugtaks frá Reykjavíkurflugvelli, en það hafi hún ekki fengið ef veðuraðstæður hafi orkað tvímælis. Flugið hafi verið til mats á hæfni stefnda sem flugnema til að fljúga einn í yfirlandsflugi. Ætlast hafi verið til að fyrstu 10 til 15 mínúturnar yrðu flognar samkvæmt flugáætlun og hafi verið lögð inn einnar og hálfar stundar áætlun til flugs og hluti af prófi stefnda að sjá viðbrögð hans ef veður hefði hamlað flugi.

Él hafi hindrað landingu á Reykjavíkurlflugvelli og stefndi tekið þá ákvörðun að lenda á flugvellingum á Stóra-Kroppi. Val á flugvelli byggir á tveimur megin þáttum. Annars vegar tilmælum viðkomandi flugskóla og hins vegar mati flugmanns um hæfilegan flugvöll með tilliti til flugöryggis. Flugvélinni hafi verið lent á Stóra-Kroppi áfallalaust og valið á flugvelli því varla til þess fallið að baka stefnda bótaábyrgð. Ekki hafi verið um að ræða saknæmt gáleysi hjá stefnda að taka á loft frá Stóra-Kroppi áleiðis til Reykjavíkur. Bjart hafi verið og veðurspá góð. Uppgefið veður fyrir flugtak hafi verið „galopið”. Ekki hafi verið nema um 20 til 25 mínútna flug frá Stóra-Kroppi til Reykjavíkur. Í síðasta samtali flugumferðarstjóra í flugturninum við stefnda, kl. 21.23, hafi honum verið tjáð að engin él væru yfir Reykjavík og að vel sæist til Akraness. Þá hafi stefndi verið upplýstur um að flugvél hafi komið niður úr éli í 2500 feta hæð við Akranes. Allt þetta sýni, svo ekki verði um villst, að miðað við fyrirliggjandi upplýsingar hafi verið fært á milli Stóra-Kropps og Reykjavíkur. Hægt hafi verið að fljúga nætursjónflug hluta leiðarinnar. Stefndi hafi aflað veðurupplýsinga og þær ekki gefið annað til kynna en að flugtak væri óhætt. Veðurupplýsingar um lokun í Reykjavík hafi ekki borist fyrr en eftir að flugið hafi verið hafið og lokun aðeins staðið á meðan élin hafi gengið yfir. Talstöðvarsamband flugvélarinnar við flugturninn í Reykjavík hafi verið lélegt eftir að lent hafi verið á Stóra-Kroppi, hvort sem það hafi verið af náttúrulegum aðstæðum eða vegna bilunar. Um það geti stefndi ekki fullyrt. Það að hafa ekki gert flugáætlun hafi ekki verið orsök slyssins og engu breytt. Geti vanræksla við gerð flugáætlunar aldrei leitt til skaðabótaábyrgðar. Stefndi hafi strax eftir flugtak reynt að hafa samband við flugturninn á tíðninni 119,70 til þess að leggja inn flugáætlun. Hann hafi hins vegar ekki náð sambandi. Óafvitandi hafi stefndi lent inn í éljabakka og um leið í blindflugsskilyrðum. Ekki hafi verið um vítavert gáleysi að ræða af hans hálfu að hringsóla yfir upplýstri spennistöð við þær aðstæður. Blindbylur hafi komið eftir 11 mínútna hringflug og stefndi misst stjórn á flugvélinni.

Meðstefndi, Nordic Aviation Insurance Group, haldi því fram að flugváttrygging meðstefnda, Flugskóla Íslands hf., taki ekki til stefnanda þar sem hann hafi ekki verið farþegi í flugvélinni í skilningi X. kafla laga nr. 60/1998 og 2. kafla váttryggingarskilmálanna þegar slysið varð. Hafna beri því að túlka hugtakið farþegi í 86. gr. laga nr. 60/1998 svo þröngt að það taki einungis til fólks sem flutt sé gegn gjaldi og flugfarseðli. Hugtakið farþegi geti vissulega náð til starfsmanna flugrekanda, þ.á.m. flugmanna eða flugnema sem fluttir séu á milli staða og tilheyrir ekki áhöfn. Þá megi nefna að flutningur í skilningi laganna taki til allra ferðamanna með flugvél og gildi einu hvort um áætlunarflug, kennsluflug eða annars konar flug í atvinnuskyni sé að ræða. Túlka beri váttryggingarskilmálana í samræmi við túlkun loftferðalaga. Flugnemi um borð í kennsluflugvél sé farþegi í skilningi loftferðalaga þegar hann sé ekki að fljúga vélinni og komi ekki nálægt stjórn hennar að neinu leyti. Ákvæði 5. mgr. 131. gr. laga nr. 60/1998 breyti engu um þennan skilning. Stefndi hafi verið farþegi um borð í flugvélinni frá Stóra-Kroppi þar til hún hafi brotlent. Það leiði til þess að sé slysið skaðabótaskyldt samkvæmt almennum skaðabótalögum beri að bæta það úr ábyrgðartryggingu flugvélarinnar. Það leiði svo til þess að stefndi verði ekki skaðabótaskyldur, sbr. 3. mgr. 19. gr. skaðabótalaga, þó hann teldist hafa valdið slysinu.

Verði ekki fallist á sýknu, geri stefndi kröfu um lækun bóta. Krafa stefnanda um bætur fyrir munatjón og tímabundið atvinnutjón sé ósannað og því

beri að hafna þeim liðum. Engin gögn hafi verið lögð fram varðandi munatjónið. Hvað varði tímabundið tekjutap þá sé ekkert í gögnum málsins sem sýni að það hafi orðið. Stefnandi hafi verið námsmaður þegar slysið átti sér stað og síðan haft ágæta sumarvinnu. Einungis beri að bæta hið sannaða, raunverulega tjón. Viðmiðunartekjur við bótaútreikning séu rangar og því sé kröfum um bætur fyrir varanlega örorku mótmælt sem of háum. Á slysdegi hafi stefnandi verið námsmaður og ekki lokið stúdentsprófi. Beri því að miða við lágmarkslaun samkvæmt 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga. Engin skilyrði séu til að beita 2. mgr. 7. gr. laganna í þessu tilviki, eins og stefnandi geri kröfu um. Þá verði að draga frá bótakröfum stefnanda bætur er stefnandi hafi fengið greiddar úr flugvátryggingu. Dráttavexti beri að miða við 24. september 2005, en stefnandi hafi lagt fram sundurliðaða bótakröfu 24. ágúst 2005. Þá vísi stefndi til eigin sakar stefnanda. Stefnandi hafi nánast lokið fullnaðarprófi sem flugmaður. Hann hafi haft allar sömu upplýsingar og stefndi um veður. Hvergi komi fram að hann hafi hreyft andmælum við ákvarðanatöku stefnda. Ekkert hafi knúið stefnanda til að fara í hið örlagaríka flug frá Stóra-Kroppi.

Stefndi vísar til almennra reglna skaðabótaréttar utan samninga, skaðabótalaga nr. 50/1993 með síðari breytingum, laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Þá vísar stefndi til X. kafla og 5. mgr. 131. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir, svo og til vátryggingarskilmála. Þá er vísað til laga um rannsókn flugslysa, nr. 35/2004. Um málskostnað er vísað til XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Málsástæður og lagarök stefnda Nordic Aviation Insurance Group.

Stefndi, Nordic Aviation Insurance Group, byggir sýknukröfu sína á því að stefnandi geti ekki talist hafa verið farþegi umrætt sinn í skilningi X. kafla laga nr. 60/1998 og 2. kafla flugvátryggingarskilmála hins stefnda félags. Það verði ráðið af ákvæðum X. kaflans, en þar segi m.a. í 1. mgr. 86. gr. að ákvæði X. kafla taki til flutnings í loftfari á farþegum enda sé flutningurinn inntur af hendi í atvinnuskyni sem liður í flugrekstri hlutaðeigandi flytjanda. Þá segi í 88. gr. að þegar farþegar séu fluttir skuli flytjandi afhenda farseðil þar sem greina skuli m.a. brottfararstað, ákvörðunarstaði og viðkomustaði á leiðinni sé þeim til að dreifa og að flutningurinn skuli hlíta ákvæðum Varsjársáttmálans.

Stefnandi geti ekki samkvæmt þessu talist hafa verið farþegi í umræddri ferð í skilningi X. kafla laga nr. 60/1998 og 2. kafla flugvátryggingarskilmálanna, enda hafi ekki verið um að ræða „flutning“ á honum í atvinnuskyni sem lið í flugrekstri, heldur kennsluflug þar sem stefnandi hafi verið nemandi og meðstefndi, Einar Valur, kennari. Þá hafi stefnandi enga farseðla fengið afhenta um ferðina þar sem tilgreindur hafi verið brottfarar-, viðkomu- eða áfangastaðir.

Til enn frekari rökstuðnings á því að stefnandi geti ekki hafa verið farþegi í framangreindum skilningi í ferðinni örlagaríku skuli bent á að samkvæmt 5. mgr. 131. gr. laga nr. 60/1998 skuli eigendur kennslu- og einkaflugvéla taka og viðhalda slysatryggingu fyrir þá sem ferðist með slíkum vélum. Skuli vátryggingarfjárhæðir vegna dauða og 100% varanlegrar örorku að lágmarki miðast við jafnvirði 100.000 SDR í íslenskum krónum. Með flugvátryggingarskilmálum þeim er í gildi hafi

verið á slysdegi hafi meðstefndi, Flugskóli Íslands hf., tekið þessa váttryggingu og stefnandi fengið greitt úr henni 26. október 2005. Ákvæði 5. mgr. 131. gr. um skyldu til töku þessarar sérstöku slysátryggingar hafi komið inn sem samþykkt breytingartillaga við frumvarp til laga nr. 60/1998 um loftferðir við þinglega meðferð þess frumvarps á 122. löggjafarþingi 1997 til 1998. Í rökstuðningi meirihluta samgöngunefndar fyrir breytingartillögunni segi m.a.:

„Þá er lagt til að við 131. gr. bætist ný málsgrein, sem verði 5. mgr., sem skyldi eigendur kennslu- og einkaflugvéla til að taka og viðhalda slysátryggingu fyrir þá sem ferðast með slíkum vélum. Hér á landi hafa orðið hörmuleg flugslys í einkaflugi þar sem einungis flugmaðurinn hefur verið tryggður og fjölskyldur þeirra sem hafa slasast eða farist hafa litlar sem engar bætur fengið. Meiri hlutinn telur rétt að brugðist sé við því með því að koma á skyldubundinni slysátryggingu á þessu sviði samhliða því að bótaréttur farþega í flutningaflugi er stórauðinn.“
(122. löggjafarþing 1997-1998, þskj. 1063, mál nr. 201).

Af þessum athugasemdum verði skýrlega ráðið að þeir sem séu um borð í kennslu- og einkaflugvélum ásamt flugmanni njóti aðeins bótaréttar á grundvelli keyptrar slysátryggingar en ekki á grundvelli X. kafla laga nr. 60/1998 um loftferðir eða ábyrgðatryggingar þar sem þeir teljast ekki til farþega í skilningi þeirra ákvæða. Þar sem stefnandi hafi ekki verið farþegi samkvæmt þessu í skilningi X. kafla laga nr. 60/1998 og 2. kafla váttryggingarskilmála hjá stefnda njóti hann ekki bótaréttar á grundvelli 102. gr. laga nr. 60/1998, eins og það ákvæði hafi verið fyrir gildistöku laga nr. 88/2004, eða 21. gr. áður nefndra váttryggingarskilmála. Áréttað sé að staða stefnanda að þessu leyti hafi ekkert breyst þó að meðstefndi hafi tekið við stjórn vélarinnar við Stóra-Kropp í Borgarfirði. Samkvæmt þessu verði að sýkna hið stefnda félag af kröfum stefnanda.

Varakrafa um lækkun bóta sé byggð á því að til frádráttar dæmdum bótum skuli koma greiðsla sú sem hið stefnda félag hafi innt af hendi til stefnanda úr lögboðinni slysátryggingu 26. október 2005. Þá byggji stefndi á því að kröfur um bætur fyrir munatjón og tímabundið atvinnutjón séu ósannaðar. Um ætlað munatjón stefnanda liggi engin gögn fyrir í málinu og verði því að hafna þeim kröfufélagi sem ósönnuðum. Varðandi hið ætlaða tímabundna atvinnutjón liggi ekkert fyrir í gögnum málsins sem staðfesti að stefnandi hafi verið búin að fá sumarvinnu hjá Pökkun & flutningum ehf. þegar slysið hafi orðið. Þá bendi ekkert til þess að stefnandi hafi beðið nokkurt tímabundið atvinnutjón vegna slyssins enda verði ekki annað séð en að hann hafi unnið á lögfræðiskrifstofu föður síns sumarið 2003 og fengið dágóð laun fyrir. Hvað sem öðru líði byggji stefndi á því að við ákvörðun bóta vegna tímabundins atvinnutjóns verði að líta til þess að slysið hafi orðið 28. mars 2003, en þá hafi stefnandi stundað nám við Fjölbrotarskólann í Garðabæ. Geti hann því ekki hafa orðið fyrir tekjutapi á meðan hann hafi setið á skólabekk. Samkvæmt niðurstöðum hinna dómkvöddu matsmanna hafi stefnandi verið 100% óvinnufær í þrjá mánuði, þ.e. til 28. júní 2003 en 25% óvinnufær í þrjá mánuði eftir það, eða til 28. september 2003. Samkvæmt því hafi stefnandi í mesta lagi misst einn sumarmánuð úr vinnu að fullu, þ.e. júní, en aðeins misst 25% úr vinnu afgang sumars. Taka verði tillit til þeirra staðreynda við ákvörðun bóta vegna tímabundins atvinnutjóns sem leiði til brottfalls eða verulegra lækkunar á þeirri kröfu sem stefnandi hafi sett fram.

Þá byggi stefndi á því að viðmiðunarlaun til ákvörðunar á bótum vegna varanlegrar örorku skuli vera lágmarkslaun 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga, sbr. 8. gr. laganna. Þannig sé hærra viðmiði en því mótmælt sem haldlausu og hafnað að skilyrði til beitingar undantekningarreglu 2. mgr. 7. gr. skaðabótalaga séu uppfyllt. Stefnandi hafi verið námsmaður á slysdegi sem ekki hafi lokið stúdentsprófi og því haft takmarkaðar tekjur. Hafi hann að engu leyti markað sér atvinnubraut til framtíðar. Margdæmt sé að þegar aðstæður á slysdegi séu með þeim hætti skuli viðmiðunarlaun vegna varanlegrar örorku vera lágmarkslaun 3. mgr. 7. gr. laganna.

Stefndi hafni því að dráttarvextir skuli falla á dómkröfur stefnanda á fyrra tímamarki en 24. september 2005 en þá fyrst hafi verið liðinn mánuður frá því stefnandi hafi lagt fram þær upplýsingar sem þörf hafi verið á til að meta tjónsatvik og fjárhæð bóta, en það hafi stefnandi gert með kröfubréfi 24. ágúst 2005 sem fram komi á dskj. nr. 13.

Skorað sé á stefnanda að upplýsa um greiðslur frá þriðja manni er kunni að koma til frádráttar dæmdum skaðabótum, sbr. 2. mgr. 2. gr., 2. mgr. 3. gr., 4. mgr. 4. gr. og 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga.

Stefndi vísar til X. kafla og 5. mgr. 131. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir, flugváttryggingarskilmála stefnda, 1. til 7. gr. skaðabótalaga, nr. 50/1993 og laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Um málskostnað er vísað til XX. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Niðurstaða:

Stefnandi reisir kröfur sínar á hendur stefnda, Flugskóla Íslands hf., á reglum skaðabótaréttar um húsbóndaábyrgð annars vegar og almennu sakarreglunni hins vegar. Að því leyti sem byggt er á almennu sakarreglunni byggir stefnandi á því að viðhaldi talstöðvar flugvélarinnar TF-FTR hafi verið ábótavant og hafi það m.a. átt sök á slysinu 28. mars 2003 þar sem stefnda, Einari Vali, hafi gengið mjög illa að ná talstöðvarsambandi við flugturninn í Reykjavík og þar með að fá fullnægjandi upplýsingar um veður. Hefur stefnandi ekki vísað til annars þessari málsástæðu sinni til stuðnings en að samkvæmt skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa á dskj. nr. 3 kemur fram á bls. 17 að í flugvélinni hafi verið talstöð af gerðinni King KX 175 og að sögn viðhaldsaðila talstöðvarinnar hafi verið gert við hana fjórum sinnum á síðustu 10 mánuðum fyrir slysið. Að auki byggir stefnandi á þeim framburði stefnda, Einars Vals, að á köflum hafi illa gengið að ná sambandi við flugturninn í Reykjavík og sambandið verið slitrótt. Málsástæða þessi er ekki studd frekari gögnum. Er með engu móti unnt að slá föstu hvort umrædd talstöð hafi verið biluð þann 28. mars 2003 eða hvort slæmt samband við flugturninn í Reykjavík hafi verið af völdum náttúrulegra aðstæðna. Kemur og fram í skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa á dskj. nr. 3, bls. 28, að ekki hafi reynst unnt að gera prófanir á leiðsögutækjum flugvélarinnar þar sem þau hafi brunnið í flakinu. Í ljósi þessa verður skaðabótaábyrgð stefnda, Flugskóla Íslands hf., ekki reist á sakarreglunni.

Óumdeilt er að stefndi, Einar Valur, var starfsmaður stefnda, Flugskóla Íslands hf., og að hann hafi verið við störf í flugkennslu í nafni skólans 28. mars 2003. Hefur stefndi, Flugskóli Íslands hf., lýsti yfir að stefndi beri skaðabótaábyrgð á verkum stefnda, Einars Vals, á grundvelli húsbóndaábyrgðar, sé sök til staðar hjá stefnda, Einari. Kröfu sína á hendur stefnda, Einari Vali, byggir stefnandi á almennu sakarreglunni. Samkvæmt þeirri reglu ber maður skaðabótaábyrgð á tjóni sem hann veldur með sagnæmum og ólögumætum hætti, enda sé tjónið sennileg afleiðing af hegðun hans.

Svo sem rakið var hér að framan hefur stefnandi aðallega byggt kröfur sínar á grundvelli almennu sakarreglunnar og reglunnar um húsbóndaábyrgð á því í fyrsta lagi að stefndi, Einar Valur, hafi flogið af stað umræddan dag frá Stóra-Kroppi án þess að fá fullnægjandi upplýsingar um veður, eftir að hafa hrakist vegna veðurs frá Reykjavík norður í Borgarfjörð. Í öðru lagi hafi hann flogið af stað án þess að tilkynna flugturninum í Reykjavík um það og án þess að gera flugáætlun. Í þriðja lagi hafi hann tekið flugvélin TF-FTR á loft frá óupplýstum flugvellinum á Stóra-Kroppi eftir myrkur og í 33 sjómílna fjarlægð frá næsta óupplýsta flugvelli. Í fjórða lagi hafi hann sýnt af sér vítavert gáleysi með því að hringsóla yfir spennistöð á Hvalfjarðarströnd í stað þess að leita nauðlendingar, þrátt fyrir að honum hlyti að hafa verið ljóst að skyggni myndi þá og þegar tapast. Þar fyrir utan hafi verið um að ræða veruleg mistök af hálfu stefnda, Einars Vals, að hafa lagt af stað í flugið 28. mars 2003 frá Reykjavíkurflugvelli með flugnemanda við veðuraðstæður, sem ekki hafi gefið tilefni til sjónflugs. Hafi undirbúningur fyrir flugið ekki verið í samræmi við verklagsreglur stefnda, Flugskóla Íslands hf., með því að stefndi, Einar Valur, hafi ekki aflað fullnægjandi veðurupplýsinga, en ljóst sé að ef þær hefðu legið fyrir hafi aldrei verið farið í hið örlagaríka flug.

Fyrst verður fyrir að leysa úr hvort stefndi, Einar Valur, hafi sýnt af sér gáleysi er hann ákvað að taka flugvélin TF-FTR á loft frá flugvellinum á Stóra-Kroppi undir kl. 21.00 að kvöldi 28. mars 2003. Um nákvæman tíma í því sambandi liggur það fyrir að samkvæmt skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa á dskj. nr. 3 er við það miðað að flugtak hafi verið frá Stóra-Kroppi kl. 20.56. Sú tímasetning sé áætlun, byggð á upplýsingum úr GPS staðsetningartæki flugvélarinnar. Jafnframt er gerð grein fyrir því að samkvæmt samtali er flugumferðarstjóri hafi átt við stefnda, Einar Val, kl. 21.23, hafi verið spurt um hvenær flugvélin hafi farið í loftið. Hafi stefndi, Einar Valur, sagt að flugvélin hafi farið í loftið kl. 20.55, en leiðrétt það í sömu andrá og sagt að flugvélin hafi farið í loftið kl. 20.50. Í skýrslu fyrir dómi staðhæfði stefndi, Einar Valur, að flugvélin hafi farið í loftið kl. 20.50. Þá kemur fram í skýrslu rannsóknarnefndarinnar að GPS handtækið muni hafa starfað eðlilega og hafi það verið fest ofan á mælaborð flugvélarinnar. Tækið hafi kastast út úr flugvélinni við brotlendinguna og hafi það fundist skammt frá flakinu. Kveikt hafi verið á tækinu allan tímann að undanskildum fyrstu 10 mínútum eftir flugtak frá Stóra-Kroppi. Ekki hafa önnur gögn verið lögð fram sem sýna ótvírætt hvenær flugvélin fór í loftið frá Stóra-Kroppi. Virðist tímasetning í þessu efni því fyrst og fremst byggjast á stað hæfingum stefnda, Einars Vals. Í ljósi samtals hans við flugumferðarstjóra og framburðar hans fyrir dómi er við enga traustari vísbendingu að miða en að flugtak hafi verið kl. 20.50 þetta kvöld.

Í skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa á dskj. nr. 3 er að finna yfirgripsmiklar upplýsingar um veður þennan dag. Í 5 viðauka er skýrsla Veðurstofu Íslands er gerð var vegna flugslyssins. Í skýrslunni kemur fram að þann 28. mars 2003 hafi lægð verið yfir norðaustan land og dýpkandi lægð á Grænlandshafi, vestur af landinu. Meginskil lægðarinnar á Grænlandshafi hafi hreyfst norðaustur yfir Ísland. Árla dags hafi verið fremur milt loft yfir Íslandi, en kólnandi undir kvöld. Eftir því sem lægðin á Grænlandshafi hafi dýpkað, hafi kalt loft komið með vaxandi þunga inn yfir Suðvesturland. Skilin, sem fylgt hafi lægðinni, hafi verið köld, hreyfst allrösklega yfir suðvestanvert landið, en hægt verulega á sér yfir Norður- og Austurlandi. Ætla megi að hraði skilanna hafi verið um 20 til 25 hnútar yfir vestanverðu landinu, en um 10 til 15 hnútar yfir landinu austanverðu. Skilin hafi verið yfir Melrakkaslétu og Langanesi kl. 21.00 og yfirgefið landið skömmu eftir það. Þegar skýjabólstrar hafi náð að lokum upp að vesturströnd Íslands, hafi þeir verið orðnir vel þroskaðir éljabakkar og þeir stærstu hægt á sér og myndað allþétt éljabelti við ströndina. Þannig hafi það gerst að eftir að meginskilin fóru yfir Suðvesturland, hafi birt heldur á milli, eins og alþekkt sé á eftir köldum skilum. Háreistir skýjabólstrar hafi þó ætíð verið í sjónmáli, en aðeins lítilsháttar élja hafi orðið vart á stöku stað.

Síðdegis 28. mars 2003 hafi hlaðist upp talsvert éljabelti við Suðvestur ströndina, en það hafi borist inn yfir land er liðið hafi á daginn með þeim afleiðingum að kl. 17.30 hafi skyggni verið komið niður í 1600 metra í snjókomu í Keflavík. Í Reykjavík hafi verið sent út sérstakt veðurbrigðaskeyti kl. 18.20 þar sem skyggni hafi verið komið niður í 600 metra í éljagangi. Á ratsjármynd kl. 18.40 sjáist greinilega hvar éljabeltið liggir yfir Reykjavík frá SSA til NNV. Þar megi gróflega áætla að úrkoma í einstökum éljaskýjum geti verið endurkast upp á 10 mm úrkomu á klukkustundu. Í METAR-athugun frá Keflavík megi sjá að stytt hafi alveg upp kl. 20.30 og éljabeltið komið framhjá. Sérstakt veðurbrigðaskeyti hafi verið sent út frá Reykjavík um að stytt hafi upp kl. 20.05. Líklegt sé að éljabeltið hafi verið komið yfir Stóra-Kropp kl. 20.45 og þar með stytt upp. Á ratsjármynd kl. 21.00 sé ekki hægt að greina úrkomubelti yfir Borgarfirði, en aftur á móti sjáist að annað éljabelti hafi verið komið upp að ströndinni úr vestri.

Síðara éljabeltið virðist hafa verið talsvert minna um sig en hið fyrra. Einnig gefi endurkast þess ekki líkur á jafnmikilli úrkomu og í hinu fyrra beltinu. Þó sé gróflega hægt að greina endurkast upp á jafnvel 5 mm á klukkustundu. Á ratsjármynd kl. 21.20 sjáist að síðari éljabakkinn hafi verið kominn vel inn yfir vesturströndina og kl. 21.40 liggir hann enn bæði yfir Hvalfirði og Borgarfirði. Á úrkomusírita frá Hvanneyri virðist sem úrkoma hafi fallið úr síðara beltinu frá kl. 21.50 til 22.00. Í Reykjavík hafi skyggni í METER farið aftur niður í 800 metra kl. 21.00 en ekki hafi verið tilgreint hvenær stytt hafi upp. Samkvæmt úrkomusírita Veðurstofu Íslands hafi að mestu verið þurrt eftir það og fram yfir miðnættið. Í Keflavík hafi verið tilgreind él í grennd frá kl. 20.00 til kl. 22.00.

Í samantekt veðurstofunnar kemur fram að um kl. 20.45 líti út fyrir að stytt hafi upp af fyrra éljabeltinu þannig að þegar lagt hafi verið af stað frá Stóra-Kroppi hafi sennilega verið úrkomulaust og gott skyggni þar á staðnum. Á ratsjármyndum megi greina háreista skýjabólstra síðara éljabeltisins úti við ströndina. Á Reykjavíkurlflugvelli hafi skyggni verið komið niður í 600 metra kl. 20.56. Eftir það hafi síðari éljabakkinn færst lengra inn á landið og smám saman lokað fyrir alla

möguleika á sjónflugi á svæðinu. Ekki hafi fundist neinar upplýsingar hjá Veðurstofu Íslands um samskipti flugmanns við Veðurstofu Íslands áður en lagt hafi verið af stað í flugið. Veðrupplýsingar hafi m.a. verið inni á heimasíðu Veðurstofunnar og inni á símsvara, venju samkvæmt.

Í málinu liggur það fyrir að stefndi, Einar Valur, hafði ekki samband við flugturninn í Reykjavík áður en hann fór í loftið kl. 20.50. Þá hafði hann ekki heldur samband við Veðurstofu Íslands við það tækifæri til að grennslast fyrir um veður á flugleiðinni til Reykjavíkur. Liggur það einnig fyrir að eftir að flugvélin var komin í loftið náði stefndi sambandi við flugturninn í Reykjavík og var þá klukkan orðin 21.12. Var hann í sambandi við flugturninn í nokkur skipti eftir það. Af framburði stefnda og veðurlýsingum þennan dag verður ráðið að veður hafi verið ótrygg yfir Reykjavík og nánasta umhverfi. Hefur stefndi m.a. lýst því að svonefnt „fyrri éljabelti“ hafi verið búíð að ganga yfir og verið ákveðið að fara í loftið með flugnema til að kanna hæfni hans til að taka ákvarðanir, sem virðast m.a. hafa snúist um mat á því hvenær veðurútlit væri það slæmt að tryggast væri að snúa við til landingar á Reykjavíkurflugvelli. Stefnda var því ljóst að veður gat brugðið til beggja átta síðdegis þennan dag. Fór enda svo að stefndi varð frá að hverfa er hann hugðist lenda flugvélinni aftur á Reykjavíkurflugvelli. Hörfaði hann undan veðrinu allt þar til hann og lenti flugvélinni á flugvellingum að Stóra-Kroppi. Eftir það gengu él yfir flugvélinu og virðist sem snjóað hafi stanslaust þar til stundarfjórðungi fyrir kl. 21.00 um kvöldið. Var þá orðið skuggsýnt, en fyrir liggur að svokallað sólsetur var þar kl. 20.54.

Við mat á aðstæðum til flugs eru veður og veðurhorfur grundvallaratriði. Á það við um allar gerðir og stærðir flugvéla, en skiptir litlar vélar þó mestu máli, sérstaklega ef þær eru ekki með blindflugsbúnað. Stefnda var ljóst að flugvélin TF-FTR var ekki búin blindflugsbúnaði. Þrátt fyrir það tók hann vélina á loft frá flugvellingum að Stóra-Kroppi rétt undir sólsetur. Flugvöllurinn að Stóra-Kroppi var ekki upplýstur. Mátti stefnda því vera ljóst að hann hefði lítið svigrúm til að fara í loftið og lenda þar aftur. Þá vita flugmenn að þó svo veður á brottfararstað og veður á komustað sé ágætt, getur veður á miðri flugleið hindrað för. Þá vita flugmenn það jafnframt að tryggustu upplýsingar um veður er að fá hjá Veðurstofu Íslands og nægir símtal til Veðurstofunnar til að fá uppgefnar upplýsingar um veður. Þar í húsi eru veðursjár og ratsjár sem sýna veður á mismunandi stöðum. Bæði stefndi og stefnandi voru með gsm síma í flugvélinni og er ekki annað fram komið en að þeir hafi báðir verið í lagi. Við þær aðstæður er voru fyrir hendi þennan dag, að veður hafði verið ótryggt, að stefndi hafði hrakist undan veðri norður í Borgarfjörð, að flugvélin var ekki búin blindflugsbúnaði og að stefndi tók vélina á loft rétt undir sólsetur, skipti það sköpum fyrir stefnda að tryggja sem best hann mátti að flugleiðin frá Stóra-Kroppi til Reykjavíkur væri opin. Það gerði hann hins vegar ekki. Verður að telja það hafa verið gáleysi af hans hálfu, sem leiddi til þess að flugvélin hraktist af fyrirhugaðri flugleið og í jörðina skömmu síðar. Er slík áhersla lögð á veðurathugun fyrir flug að í 1.18.4 kafla í flugrekstrarhandbók Flugskóla Íslands er m.a. að finna umfjöllun um atriði sem athuga skal varðandi veður í tengslum við svokallað „Cross-Country Preflight Planning“. Þar kemur fram að upplýsinga um veður skuli afla hjá Veðurstofu Íslands með símtali. Er gerð nánari grein fyrir handbók þessari í skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa á dskj. nr. 3. Þó svo handbókin sjálf liggja ekki frammi í málinu þykir mega leggja skýrslu rannsóknarnefndarinnar til grundvallar um þetta atriði, enda hefur þessu atriði ekki verið mótmælt af hálfu stefndu í greinargerðum. Þegar allt ofangreint er virt er það

niðurstaða dómsins að stefndu, Flugskóli Íslands hf. og Einar Valur Bárðarson, verði dæmd skaðabótaskyld vegna þess slyss sem stefnandi varð fyrir að kvöldi 28. mars 2003. Engin sök verður lögð á stefnanda sjálfan í þessu efni.

Stefndi, Nordic Aviation Insurance Group, neitar bótaskyldu á þeim grundvelli að bætur skuli eingöngu greiða úr sérstakri slysátryggingu samkvæmt 3. kafla flugvátryggingar flugvélarinnar, en ekki úr ábyrgðartryggingu 2. kafla sömu tryggingar. Í því efni sé byggt á því að stefnandi hafi ekki verið farþegi í umræddri ferð í skilningi 2. kafla vátryggingarinnar og X. kafla laga nr. 60/1998.

Hvorki er í lögum nr. 60/1998 né í flugvátryggingu að finna sérstaka skilgreiningu á því hver sé farþegi í flugvél í skilningi laganna og flugvátryggingarinnar. Í greinargerð með frumvarpi sem varð að lögum nr. 60/1998 er vikið að X. kafla frumvarpsins. Er tekið fram að kaflinn byggir á ákvæðum Varsjársáttmálans frá 1929 og sáttmálauka við hann sem undirritaður hafi verið í Haag 1955. Er tekið fram að gildandi lög geymi ákvæði þessara sáttmála nær óbreytt, en auk þess sem Ísland hafi staðfest þá að þjóðarétti hafi þeir verið lögfestir hér sem lög nr. 41/1949 og nr. 46/1956. Þessi kaflar frumvarpsins byggir á ákvæðum sáttmálanna, en nokkrar breytingar séu gerðar með hliðsjón af væntanlegri reglugerð Evrópusambandsins um ábyrgðarreglur, bótafjárhæðir og vátryggingar. Þá sé jafnframt bætt inn ákvæðum sem byggist á sáttmála þeim sem gerður hafi verið í Guadalajara í Mexíkó árið 1961 og fjalli um ábyrgðarreglur gagnvart farþegum þegar flugrekendur sinni flutningum hver fyrir annan, þ.e. loftför séu leigð með áhöfn, en fram til þessa hafi ekki verið tekið á þeirri aðstöðu í íslenskum loftferðalögum. Í athugasemdum er tekið fram að í skilningi Varsjársáttmálans sé farþegi maður sem fluttur sé í loftfari samkvæmt skilmálum flutningssamnings. Umdeilt sé hvort starfsmaður flugfélags sé farþegi í skilningi sáttmálans. Fræðimenn haldi því fram annars vegar að sáttmálinn nái aðeins yfir samband flugfélags og farþega og hins vegar að starfsmaður sé ekki aðeins bundinn starfssamningi heldur einnig ákvæðum sáttmálans.

Samkvæmt 1. mgr. 131. gr. laga nr. 60/1998 skal umráðandi loftfars, sem nota skal til loftferða, taka og halda við vátryggingu er örugg telst til greiðslu skaðabóta sem falla kunna á hann eða umráðanda loftfars vegna tjóns sem verður á mönnum eða hlutum utan loftfarsins og stafar af notkun þess. Samkvæmt 3. mgr. ákvæðisins skulu flugrekendur taka vátryggingu gegn tjóni á mönnum eða hlutum í loftfari eða við för eða flutning þeirra í loftfari eða úr því og svo gegn tjóni á innrituðum farangri og varningi meðan flytjandi ber ábyrgð á honum samkvæmt X. kafla. Að lokum er eigendum kennslu- og einkaflugvéla, samkvæmt 5. mgr. 131. gr. laganna, skylt að taka og viðhalda slysátryggingu fyrir þá sem ferðast með slíkum vélum.

Flugvátrygging sú sem ágreiningur er sprottinn af í þessu máli er á dskj. nr. 4. Gildir hún frá 1. ágúst 2002 til 31. júlí 2003 að telja. Er hún tekin fyrir einkaflug, kennsluflug, útsýnisflug og útleiguflug og flugmenn skráðir nemendur Flugskóla Íslands hf. og aðrir flugmenn sem samþykktir séu af vátryggingartaka. Er 1. kafla tryggingarinnar lögboðin ábyrgðartrygging vegna notkunar loftfars. Samkvæmt viðfestum skilmálum tekur sá kafla til skaðabótaábyrgðar sem kunni að falla á vátryggingartaka annað hvort samkvæmt 11. kafla loftferðalaga eða samkvæmt almennum skaðabótareglum vegna tjóns á mönnum eða munum utan loftfarsins. Þá er 2. kafla flugvátryggingarinnar ábyrgðartrygging flytjanda. Samkvæmt viðfestum

skilmálum er hún vegna farþega og nær sá kafli til skaðabótaábyrgðar sem á váttrygðan kann að falla samkvæmt almennum skaðabótareglum vegna tjóns á farþegum eða farangri sem loftfarið flytur. Mælir þessi kafli fyrir um frádráttarreglu, sem kveður á um að bætur sem greiðist úr lögboðinni slysatryggingu samkvæmt 5. mgr. 131. gr. laga nr. 60/1998 skuli koma að fullu til frádráttar ábyrgðartryggingarbótum. Loks er 3. kafli flugváttryggingarinnar lögboðin slysatrygging í kennslu- og einkaflugi. Samkvæmt viðfestum skilmálum er um að ræða lögboðna slysatryggingu samkvæmt 131. gr. laga nr. 60/1998. Greiði félagið bætur vegna slyss er sá sem tryggður er verði fyrir. Gildi váttryggingin um borð í loftfari, svo og til farar í loftfar og úr því. Þá gildi hún við gangsetningu hreyfils eftir nauðlendingu utan opinberlega viðurkennds flugvallar ef slíkt gerist samkvæmt tilmælum flugmanns loftfarsins. Þá gildi hún á meðan á dvöl á nauðlendingarflugvelli stendur, svo og við brottför þaðan til byggða. Nái tryggingin til hvort sem er flugmanns eða farþega.

Af framansögðu er ljóst að 1. kafli flugváttryggingar flugvélarinnar TF-FTR sækir stoð í 1. mgr. 131. gr. laga nr. 60/1998, 2. kaflinn í 3. mgr. sömu greinar og 3. kaflinn í 5. mgr. greinarinnar. Í ljósi þess að váttryggingarfjárhæðir eru mismunandi eftir því hvort tjón er bætt úr 2 eða 3ja kafla skiptir máli að ákvarða úr hvaða kafla flugváttryggingarinnar tjónþoli, stefnandi í þessu máli, á rétt á bótum. Er vernd farþega í flugi samkvæmt flugváttryggingunni önnur en annarra sem með flugvél ferðast, þar sem eingöngu farþegar eiga rétt á bótum vegna slyss úr 2. kafla flugváttryggingarinnar eftir þeim reiknireglum sem er að finna í 3. kafla.

X. kafli laga nr. 60/1998 gildir um flutninga í loftfari á farþegum, farangri eða varningi, sbr. 86. gr. laganna. Láti farþegi lífið eða verði fyrir líkamstjóni af völdum slyss sem verður í loftfari, ber flytjandi ábyrgð á því tjóni. Um þá ábyrgð fer eftir 131. gr. laga nr. 60/1998, sbr. 102. gr. Svo sem áður greinir sækir þessi kafli laganna stoð í Varsjáráttmálann frá 1929 og síðari samninga, sem ætlað er að tryggja réttarstöðu farþega í flugi. Í þessum ákvæðum kemur fram sú meginregla sem gildir um flutninga í flugi, að farþegar njóta sérstakrar tryggingaverndar samkvæmt 133. gr., sbr. 102. gr. laga nr. 60/1998. Af þeirri meginreglu leiðir a.m.k. að flugmenn njóta ekki þeirrar tilteknu verndar í flutningum á flugi. Af álitni meirihluta samgöngunefndar fyrir breytingartillögu við frumvarp sem varð að lögum nr. 60/1998, sem vísað er til hér að framan, verður ráðið að í breytingartillögunni sé miðað við að þeir sem ferðist með kennslu- og einkaflugvélum hafi ekki notið fullnægjandi tryggingaverndar. Þó svo það sé ekki tilfært sérstaklega getur það ekki verið á öðrum grundvelli en að þeir séu ekki farþegar í skilningi X. kafla laga nr. 60/1998. Breytingartillögunni er því augljóslega ætlað að ná til þeirra í kennslu- eða einkaflugvél sem ekki yrðu skilgreindir sem farþegar í skilningi X. kafla laga nr. 60/1998. Ef ætlunin hafi verið sú að það ætti eingöngu við um flugkennara í kennsluflugvélum, hefði það án nokkurs vafa verið tekið fram í ákvæðinu. Aðrir í kennsluflugvélum eru fyrst og fremst flugnemar. Telur dómurinn því ljóst að ætlunin hafi m.a. verið að ná til nemenda í kennsluflugi með því ákvæði sem varð að 5. mgr. 131. gr. laga nr. 60/1998.

Farþegi er einstaklingur sem ætlunin er að flytja í loftfari, í atvinnuskyni, á milli áfangastaða. Skiptir ekki sköpum þó svo endurgjalds sé ekki krafist fyrir flutninginn, sbr. 2. mgr. 86. gr. eða að farseðill sé gefinn út, sbr. 3. mgr. 88. gr. Fyrir liggur að stefnandi var nemandi í kennsluflugi umrætt sinn. Var ekki sérstakur til

gangur með fluginu að flytja hann á milli áfangastaða, heldur að kanna hæfni hans í flugi sem lið í einkaflugmannsprófi. Var þannig ætlunin að lenda með stefnanda aftur á Reykjavíkflugvelli að flugkennslu lokinni. Stefnandi var þess vegna ekki venjulegur farþegi í flugi í skilningi laga nr. 60/1998, hvorki eftir að stefndi, Einar Valur, tók við flugstjórn í nágrenni við Reykjavík, eða eftir að tekið var á loft frá Stóra-Kroppi, enda gat stefnandi áfram notið góðs af leiðbeiningum stefnda á flugleiðinni. Þá er til þess að líta að flugmenn í skilningi flugvátryggingarinnar eru skilgreindir bæði flugmenn og nemendur stefnda, Flugskóla Íslands hf. Í þessu ljósi er það niðurstaða dómsins að stefnandi hafi aldrei verið farþegi í skilningi 2. kafla flugvátryggingar fyrir flugvélina, sem leiðir til þess að tjón stefnanda verður eingöngu bætt úr 3. kafla flugvátryggingarinnar. Breytir bréf stefnda, Nordic Aviation Insurance Group, til stefnanda 27. júní 2003, engu þar um.

Samkvæmt yfirliti á dskj. nr. 23, sem ber yfirskriftina samkomulag um lokauppgjör, hefur stefndi, Nordic Aviation Insurance Group, þegar greitt stefnanda 3.198.192 krónur í skaðabætur vegna flugslyssins. Er tekið fram að gegn greiðslu á fjárhæðinni lýsi stefnandi því yfir að hann eigi ekki kröfu um frekari greiðslu úr lögboðinni slysatryggingu í kennslu- og áætlunarflugi samkvæmt 3. kafla vátryggingar skírteinis nr. FJ-13732. Dómsmál um hvort tjónið sé greiðsluskýlt á grundvelli 2. kafla vátryggingarinnar verði áfram rekið fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur. Með vísan til niðurstöðu dómsins um að umrætt tjón verði einungis bætt úr 3. kafla flugvátryggingarinnar og yfirlýsingar stefnanda á dskj. nr. 23, verður stefndi, Nordic Aviation Insurance Group, sýknað af kröfum stefnanda.

Um kröfufjárhæð er þetta að segja. Ekki er ágreiningur um kröfulið um þjáningabætur, að fjárhæð 196.900 krónur. Þá hefur lið um varanlegan miska, að fjárhæð 1.343.315 krónur, ekki verið mótmælt. Loks hefur lið um útlagðan kostnað að fjárhæð 55.392 krónur ekki verið mótmælt. Verða þessir kröfuliðir því allir teknir til greina.

Stefnandi hefur krafist 93.000 króna í bætur fyrir munatjón. Engin gögn liggja frammi til stuðnings þessum kröfulið, sem stefndu hafa allir mótmælt. Af þeim ástæðum verður þessum kröfulið hafnað.

Þá hefur stefnandi uppi kröfu um tímabundið tekjutap að fjárhæð 675.000 krónur. Stefndu hafa mótmælt þessum kröfulið. Fallast verður á með stefndu að ekki liggi fyrir í gögnum málsins sönnun um að stefnandi hafi verið búinn að fá vinnu í Pökkun & flutningum ehf. sumarið 2003. Þá liggur fyrir samkvæmt framlögðum skattframtölum og í matsgerð hinna dómkvöddu matsmanna að stefnandi naut tekna sumarið 2003. Þar sem ekki nýtur staðfestingar á því að stefnandi hafi ráðið sig í sumarvinnu hjá Pökkun & flutningum ehf. og að stefnandi naut hærri tekna þetta sumar vegna annarrar vinnu en sem nemur þessum kröfulið, sem koma á til frádráttar, verður þessum kröfulið hafnað.

Stefnandi hefur uppi kröfu um bætur fyrir varanlega örorku aðallega að fjárhæð 6.066.556 krónur, en til vara að fjárhæð 5.144.623 krónur. Við útreikning bóta í aðalkröfu er byggt á niðurstöðum Kjararannsóknarnefndar opinberra starfsmanna um meðallaun allra háskólamenntaðra manna, er störfuðu hjá ríkinu á viðmiðunarárrunum. Sú aðferð miðar við að hinir dómkvöddu matsmenn meta örorku stefnanda út frá því að hann muni ljúka lögfræðiprófi, eða sambærilegu réttindanámi. Í varakröfu er útreikningur bóta miðaður við lágmarksviðmið

skaðabótalaga um launatekjur og niðurstöðu í viðbótarmatsgerð um að örorka stefnanda til þess að vinna erfiðis-/líkamlega vinnu sé 18%. Þessum kröfum hafa stefndu öll mótmælt og telja að miða eigi bætur fyrir varanlega örorku við lágmarkslaun 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga, sbr. 8. gr. laganna. Hafnað sé að undantekningarreglu 2. mgr. 7. gr. skaðabótalaga verði beitt, en stefnandi hafi á slysdegi verið námsmaður sem ekki hafi lokið stúdentsprófi.

Ágreiningsefnið, hvort miða beri við 2. mgr. eða 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga, sbr. 8. gr., þegar námsmenn eiga í hlut, hefur komið til kasta Hæstaréttar Íslands í allmörgum málum, eins og rakið er í dómum réttarins frá 13. febrúar 2003 í máli nr. 375/2002 og 4. nóvember 2004 í máli nr. 188/2004. Þar hefur verið slegið föstu að þegar tjónþoli er við nám þegar slys ber að höndum, en ekki kominn svo langt á veg að námslok séu fyrirsjáanleg, eigi regla 3. mgr. 7. gr. um lágmarkslaun við. Stefnandi var 20 ára á slysdegi og hafði þá ekki lokið stúdentsprófi. Í dómi Hæstaréttar Íslands í málinu nr. 151/2006, sem upp var kveðinn 12. október 2006, var miðað við að uppgjör skyldi fara eftir 8. gr. skaðabótalaga þegar um var að ræða einstakling sem var í fjölbrautarskóla og átti tvo mánuði eftir í stúdentspróf. Í ljósi þessa verður að fallast á með stefndu að við uppgjör á tjóni stefnanda skuli farið eftir 3. mgr. 7. gr., sbr. 8. gr. skaðabótalaga.

Lágmarkslaun samkvæmt 3. mgr. 7. gr. skaðabótalaga í tilviki stefnanda eru 1.200.000 krónur. Sú fjárhæð breytist í samræmi við breytingar á lánskjaravísitölu, sbr. 1. mgr. 15. gr. laganna. Ef miðað er við vísitölu á stöðugleikatímamarki 1. júní 2004 verður fjárhæðin 1.688.000 krónur ($1.200.000 : 3282 \times 4618$). Ef sú fjárhæð er margfölduð með stuðli samkvæmt 6. gr. skaðabótalaga, aftur miðað við stöðug leikatímamarki 1. júní 2004, og varanlegri örorku stefnanda samkvæmt upphaflegri matsgerð sem hér er rétt að miða við, verður fjárhæðin 2.268.672 krónur ($1.688.000 \times 16,8 \times 8\%$).

Með vísan til alls þessa greiði stefndu, Flugskóli Íslands hf. og Einar Valur Bárðarson, stefnanda sameiginlega 3.864.279 krónur ($196.900 + 1.343.315 + 55.392 + 2.268.672$). Í samræmi við 16. gr. skaðabótalaga ber fjárhæðin 4,5% vexti frá slysdegi. Fallist er á með stefndu að dráttarvextir verði ekki reiknaðir fyrr en frá og með 24. september 2005, en þá var mánuður liðinn frá því stefnandi lagði fram sundurliðaða bótakröfu. Stefnandi hefur miðað við að frá kröfunni dragist 3.198.192 krónur, sbr. dskj. nr. 23. Af þeirri fjárhæð eru 2.421.210 krónur bætur vegna varanlegs líkamstjóns. Það sem eftir er af fjárhæðinni er útlagður kostnaður vegna læknisvottorða, matsgerða og vegna lögmansþóknunar. Sá kostnaður fellur í raun undir að vera málskostnaður í málinu, en stefnandi nýtur gjafsóknar.

Málskostnaður fyrir héraðsdómi fellur niður. Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði eins og nánar greinir í dómsorði.

Af hálfu stefnanda flutti málið Magnús Guðlaugsson hæstaréttarlögmaður, en af hálfu stefnda Flugskóla Íslands hf., Olafur Eiríksson hæstaréttarlögmaður, af hálfu stefnda Einars Vals Bárðarsonar, Jóhannes Ásgeirsson héraðsdómslögmaður og af hálfu stefnda Nordic Aviation Insurance Group, Hulda Árnadóttir héraðsdómslögmaður.

Dóminn kveður upp Símon Sigvaldason héraðsdómari, sem dómsformaður og meðdómsmennirnir Páll Halldórsson fyrrverandi yfirflugstjóri og Trausti

Magnússon, yfirflugstjóri.

D ó m s o r

ð:

Stefndu, Flugskóli Íslands hf. og Einar Valur Bárðarson, greiði stefnanda, Unnsteini Erni Elvarssyni, sameiginlega 3.864.279 krónur, með 4,5% vöxtum frá 28. mars 2003 til 24. september 2005, en með dráttarvöxtum af fjárhæðinni samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags. Allt að frádreginni innborgun samkvæmt dskj. nr. 23 að fjárhæð 3.198.192 krónur.

Stefndi, Nordic Aviation Insurance Group, er sýkn af kröfum stefnanda.

Málskostnaður fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, þ.m.t. málflutnings þóknun lögmanns hans, 700.000 krónur.

Símon Sigvaldason

Páll Halldórsson

Trausti Magnússon