

## D Ó M U R

**Héraðsdóms Reykjavíkur 8. maí 2015 í máli nr. E-3608/2014:**

**Ásgeir Guðmundsson**

*(Sveinbjörn Claessen hdl.)*

**gegn**

**Tryggingamiðstöðinni hf.**

*(Hjörleifur B. Kvaran hrl.)*

Mál þetta sem dómtekið var 22. apríl 2015 var höfðað 18. september 2014 af hálfu Ásgeirs Guðmundssonar, 17 Am Bongert, L-5413 Canach, Lúxemborg á hendur Tryggingamiðstöðinni hf., Síðumúla 24, 108 Reykjavík, til greiðslu váttryggingarþóta vegna líkamstjóns af völdum flugslyss 2. júlí 2009, auk vaxta og málskostnaðar.

Stefnandi krefst þess að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 8.429.540 krónur með almennum vöxtum samkvæmt 1. mgr. 50. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga frá 18. september 2010 til 4. mars 2014, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags, allt að frádreginni innborgun 19. mars 2014 á 2.971.786 krónum.

Þá krefst stefnandi málskostnaðar að mati dómsins með hliðsjón af málskostnaðarreikningi. Jafnframt er þess krafist að dæmdur málskostnaður taki mið af því að stefnandi er ekki virðisaukaskattsskyldur. Þess er krafist að málskostnaður sé dæmdur eins og málið sé eigi gjafsóknarmál.

Stefndi krefst þess að verða sýknaður af öllum kröfum stefnanda í máli þessu.

Þá krefst stefndi þess að stefnanda verði gert að greiða stefnda málskostnað samkvæmt mati dómsins.

### **Yfirlit málsatvika og ágreiningsefna**

Í stefnu og öðrum gögnum málsins kemur fram að þann 2. júlí 2009 hafi stefnandi flogið ásamt vini sínum, Hafþóri Hafsteinssyni, frá Tungubakkaflugvelli í Mosfellsbæ til Vopnafjarðarflugvallar. Samkvæmt staðfestingu Isavia, sem stýrir flugumferð á íslenska flugumferðarsvæðinu, var flugáætlun flugvélarinnar TF-GUN frá Mosfellsbæ til Vopnafjarðar, skráð á eftirfarandi hátt:

*Þann 2. júlí 2009 kl. 11:22 hringdi flugmaðurinn í flugturninn á Reykjavíkurlugvelli og lagði inn flugáætlun fyrir flugvélin TF-GUN frá Tungubakkaflugvelli í Mosfellsbæ til Vopnafjarðarflugvallar. Flugtími tveir (klukku)tímar, flugþol sex tímar, flugmaður Ásgeir Guðmundsson plús einn farþegi um borð. Flugtak var áætlað kl. 11:30 og kl. 11:32 tilkynnti TF-GUN til flugturnsins að flugtak frá Tungubökkum hafi verið kl. 11:30. Þessari flugáætlun var síðan lokað kl. 13:34 þegar flugmaður TF-GUN hringdi í flugturninn á Reykjavíkurlugvelli, eftir landingu á Vopnafjarðarflugvelli.*

Tilgangur ferðarinnar til Vopnafjarðar var að eiga stund með laxveiðimönnum sem stunduðu veiðar í Selá í Selárdal. Stefnandi og Hafþór dvöldu um tvær klukkustundir í veiðihúsinu og hugðust þá halda aftur frá Vopnafirði til Mosfellsbæjar. Í staðfestingu Isavia um þá ferð kemur eftirfarandi fram:

*Um kl. 15:38 hringdi flugmaður TF-GUN í flugturninn á Reykjavíkurlugvelli og lagði inn flugtaksáætlun frá Vopnafirði til Tungubakkaflugvallar. Flugtími tveir tímar, flugþol fjórir tímar, flugmaður Ásgeir Guðmundsson plús einn farþegi. Flugtak var áætlað kl. 16:00.*

Samkvæmt rannsóknarskýrslu lögreglunnar á Eskifirði var flugvélinni flogið frá flugvelli yfir hafflöt til norðausturs en þegar komið var fram hjá Tangarsporði tók vélin beygju til vesturs og stefnuna síðan inn Selárdal. Þegar flugvélin nálgast veiðihúsið Hvammsgerði hafði hún lækkað flugið mjög mikið og flaug vélin á rafmagnslínu sem lá yfir Selá, brotlenti og endaði við bakka árinna. Farþeginn, Hafþór, var úrskurðaður látinn á slysstað en stefnandi, sem slasaðist alvarlega, var fluttur með sjúkraflugvél á Landspítalann í Fossvogi þar sem hann lá sofandi í öndunarvél í tíu daga.

Samkvæmt lögregluskýrslunni lá raflínan sem flugvélin hafnaði á þvert yfir Selárdal en heildarlengd línunnar í einu hafi milli staura var um 378 metrar. Hæð línunnar yfir landi var um 12,5 metrar þar sem flugvélin hafnaði á henni. Á slysdegi var veður gott, vindur 9 m/s, mest í hviðum 12 m/s. Hiti 17,5 °C, rakastig í lofti 59% og skyggni 70 km. Í lögregluskýrslunni kemur fram að við skýrslutöku 2. desember 2009 hafi stefnandi ekki munað eftir slysdeginum og sé það líklega tilkomið vegna höfuðhöggs sem hann hafi orðið fyrir. Stefnandi hafi sagst telja að sú flugleið sem flogin hafi verið frá flugvelli að slysstað hafi verið fráhrarfsflugleið og að hann hafi líklega ætlað að kveðja félagi sína sem voru í veiðihúsinu í leiðinni. Þá kemur fram í skýrslunni að stefnandi hafði mikla reynslu af flugi og var með réttindi til að fljúga Boeing 747-400 vélum á þeim tíma er slysið varð. Lokaorð lögregluskýrslunnar eru þessi:

*Ástæða slyssins er sú að TF-GUN var flogið of lágt svo hún hafnaði á rafmagnsloftlínu með þeim afleiðingum að hún brotlenti.*

Í skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa (RNF) sem rannsakaði slysið er því lýst að rafmagnslínan sé líklega í um 12,5 metra hæð yfir jörðu þar sem flugvélin flaug á hana og haflegdin milli staura línunnar um 378 metrar. Í niðurstöðum nefndarinnar eru líklegar orsakir og orsakabættir taldir þeir að:

*Flugmaðurinn flaug flugvélinni neðan við lágmarksflughæð sem er 500 fet (150 m) yfir jörð á þessum stað samkvæmt ENR 1.1.2 í Flugmálahandbók Íslands. Flugvélinni var flogið á rafmagnslínu sem var strengd yfir Selá í um 12,5 metra hæð (41 fet).*

Á slysdegi var flugvél TF-GUN tryggð með flugvélatryggingu hjá stefnda. Flugvélin var í eigu félagsins Gun haugur ehf., en eigendur þess félags eru Erlingur Gunnarsson, Ingvi Kristján Guttormsson og stefnandi, Ásgeir Guðmundsson. Hver þeirra er skráður fyrir þriðjungi hlutafjár. Samkvæmt váttryggingarskírteini var húftryggingarfjárhæð flugvélarinnar 100.000 Bandaríkjadalir og greiddi stefndi 30. desember 2009 félaginu 2/3 hluta váttryggingarfjárhæðarinnar og greiddi því ekki sem svarar til eignarhluta stefnanda í flugvélinni. Í uppgjörskvittun kemur fram að það sé háð niðurstöðu rannsóknar á orsökum váttryggingaratburðar hvort það komi til greiðslu eftirstöðva váttryggingarbóta af hálfu stefnda. Fyrirsvarsmenn Gun haugs ehf. tóku við bótum með fyrirvara og áskilnaði um að krefja stefnda um fullar váttryggingarbætur vegna slyssins. Samkvæmt váttryggingarskírteini voru eigendur félagsins skráðir flugmenn vélarinnar og var váttryggingarfjárhæð slysatryggingar flugmanns 100.000 Bandaríkjadalir.

Lögmaður stefnanda óskaði, með tölvupósti 6. desember 2010, eftir viðurkenningu stefnda á greiðsluskyldu vegna vélarinnar og vegna líkamstjóns stefnanda. Stefndi hafnaði viðurkenningu á greiðsluskyldu vegna líkamstjóns stefnanda með bréfi, dags. 27. janúar 2011, með vísan til þess að hann hafi sem flugmaður vélarinnar TF-GUN sýnt af sér stórkostlegt gáleysi þegar flugvélinni hafi verið flogið á rafmagnslínu rétt yfir jörðu þannig að hún brotlenti. Þeirri niðurstöðu undi stefnandi ekki og beindi ákvörðun stefnda til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum.

Komst úrskurðarnefndin að þeirri niðurstöðu 27. mars 2012 að stefndi gæti takmarkað ábyrgð sína þannig að einungis kæmi til greiðslu þriðjungs slysatryggingarbóta. Stefndi unir niðurstöðu úrskurðarnefndarinnar og greiddi stefnanda 10. apríl 2013 þriðjung af ógreiddum þriðjungi húftryggingarfjárhæðar flugvélarinnar TF-GUN.

Með matsgerð Ólafar H. Bjarnadóttur endurhæfingarlæknis og Stefáns Carlssonar bæklunarlæknis, dags. 3. febrúar 2014, sem aflað var sameiginlega af aðilum, var læknisfræðileg örorka stefnanda vegna afleiðinga slyssins metin 66,5%. Við uppgjör slysabóta á grundvelli matsgerðarinnar og niðurstöðu úrskurðarnefndarinnar 19. mars 2014 var þriðjungur af 66,5% váttryggingarfjárhæðarinnar greiddur stefnanda. Stefndi tók við bótum með fyrirvara um niðurstöður matsmanna um afleiðingar slyssins og sakarskiptingu.

Stefnandi höfðar mál þetta til heimtu eftirstöðva bóta úr slysatryggingu flugmanns og vill fá því mati stefnda og úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum hnekkt að rétt hafi verið að skerða bætur hans um 2/3 vegna stórfellds gáleysis. Ágreiningur aðila snýst um mat á sök stefnanda á slysinu.

### **Málsástæður og lagarök stefnanda**

Málsóknin sé reist á váttryggingarsamningi stefnda og Gun haugs ehf. um flugvélinu TF-Gun og váttryggingarskírteini fyrir tímabilið 8. maí 2009 til 30. september s.á. vegna flugvélarinnar. Samkvæmt skírteininu sé flugmaður slysatryggður fyrir 100.000 Bandaríkjadollara. Krafa um slysatryggingabætur sé byggð á niðurstöðum matsmanna. Einnig sé byggt á lögum nr. 60/1998 um loftferðir, einkum 131. gr. laganna, og reglugerð nr. 78/2006 um skylduváttryggingar vegna loftferða.

#### *A. Slyss ekki af völdum gálausrar háttsemi stefnanda*

Stefnandi byggir á því að hann hafi ekki sýnt af sér háttsemi sem jafna megi til stórkostlegs gáleysis þegar hann hafi stýrt flugvélinni TF-GUN í aðdraganda slyssins 2. júlí 2009 og því eigi hann rétt á fullum bótum vegna afleiðinga slyssins. Ljóst sé að vélinni hafi verið flogið undir þeirri lágmarksflughæð sem getið sé um í kafla ENR 1.1.2 í Flugmálaláhandbók Íslands, þótt ekki hafi verið unnt að staðreyna nákvæmlega í hvaða hæð rafmagnslínan hafi verið á slyssdegi. Stefnandi hafni því að sú háttsemi hans að fljúga vélinni í þeirri hæð sem hann hafi gert leiði til þess að réttur hans til slysatryggingabóta úr flugvélatryggingu TF-GUN skerðist að 2/3 hlutum. Sú niðurstaða styðjist einkum við eftirfarandi atriði:

*Í fyrsta lagi* sé óupplýst hvort stefnandi hafi stýrt flugvélinni þegar henni hafi verið flogið á rafmagnslínuna. Ekki leiki vafi á því að stefnandi hafi verið skráður flugmaður vélarinnar í umræddri ferð. Samferðamaður hans hafi einnig verið flugmaður og hafi setið í farþegasætinu þaðan sem hægt hafi verið að stýra vélinni. Þar sem stefnandi muni ekkert eftir aðdraganda slyssins og Hafþór sé látinn sé ekki unnt að fullyrða hvor hafi í reynd stýrt flugvélinni þegar slysið hafi orðið. Fáir þetta meðal annars stoð í skýrslu lögreglunnar á Eskifirði frá desember 2009. Stefndi beri sönnunarbyrði fyrir því að stefnandi hafi valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi, sbr. 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga. Slysatryggingin sé skírteinistrygging og bætur séu greiddar í hlutfalli við metna læknisfræðilega örorku hins slasaða óháð sök. Því beri félaginu að sanna það að stefnandi hafi í reynd flogið vélinni með áðurgreindum afleiðingum. Þar sem ógerlegt sé að staðreyna að stefnandi hafi stýrt vélinni sé félaginu óheimilt að skerða bætur hans.

Telji dómur sannað að stefnandi hafi stýrt flugvélinni þegar henni hafi verið flogið á rafmagnslínuna vísi stefnandi *í annan stað* til þess að flugvélin TF-GUN hafi verið þeirrar gerðar að unnt hafi verið að lenda henni við erfiðar aðstæður, t.d. á sléttum eyrum, malareyrum eða túnnum. Ekki sé því hægt að útiloka að ástæða lágflugs stefnanda umræddan dag hafi verið sú að hann hafi ætlað að lenda vélinni á svæði nálægt veiðiskálanum en með fram bakka nyrðri kvíslar Selár sé sléttlendi þar sem unnt sé að lenda flugvélum á borð við þá sem stefnandi hafi flogið. Sléttlendið hafi aftur á móti ekki verið rannsakað sérstaklega af rannsóknaraðilum. Á því geti stefnandi ekki borið ábyrgð. Sléttlendið sem um ræði hafi verið hentugur landingarstaður líkt og sjá megi af myndum í rannsóknarskýrslu lögreglunnar á Eskifirði. Í skírteini flugvélatryggingarinnar segi jafnframt að flugmaður eigi að kanna landingaraðstæður úr lofti áður en lent sé. Frekari leiðbeiningar séu ekki gefnar og sé því ekki unnt að útiloka að stefnandi hafi verið að „kanna landingaraðstæður úr lofti“ þegar vélin hafi flogið á rafmagnslínuna. Slíkt hafi heldur ekki verið kannað af rannsóknaraðilum og geti stefnandi hvorki borið hallann af því né af ónákvæmu orðalagi í váttryggingarskírteini stefnda.

Vegna framangreinds byggi stefnandi á því að honum hafi verið heimilt að fljúga flugvélinni í þessari hæð. Í kafla ENR 1.1.2 í Flugmálahandbók Íslands segi að loftförum skuli ekki flogið neðan lágmarksflughæðar nema við flugtök og lendingar. Stefnda hafi ekki tekist sönnun þess að stefnandi hafi ekki ætlað að lenda vélinni og hafi af þeim sökum verið óheimilt að fljúga í lágflugi. Litið sé fram hjá þessu í áliti úrskurðarnefndarinnar en sönnunarbyrði fyrir lágflugi en ekki aðflugi hvíli á stefnda. Allan vafa í þessu efni beri að meta stefnanda í hag.

*Að síðustu vísi stefnandi til þess að á slysdegi hafi hann starfað sem atvinnuflugmaður. Hann hefði flogið rúmlega 10.000 flugtíma, þar af rúmlega 1.000 klukkustundir á litlum flugvélum. Hann hafi því haft mjög mikla reynslu sem flugmaður. Þegar slysið hafi orðið hafi hann flogið flugvélinni TF-GUN í ótalmörg skipti og vitað nákvæmlega hvernig átt hafi að fljúga henni við allar hugsanlegar aðstæður. Hann hafi því verið fullhæfur til að bæði stjórna flugvélinni og meta aðstæður á flugleiðinni, hvort heldur í háflugi eða lágflugi.*

Engin sérstök eða augljós hindrun hafi verið fyrir hendi á flugleiðinni sem vélinni TF-GUN hafi verið flogið eftir þann 2. júlí 2009. Að vélin hafi rekist í rafmagnslínuna verði að teljast til einskærrar óheppni enda hafi línan legið óvenjuhátt auk þess sem óvenjulengt „haf“ hafi verið milli rafmagnsstauranna sem haldið hafi henni þarna uppi, eða 378 metrar. Í skýrslu Rannsóknarnefndar flugslysa, dags. 23. nóvember 2010 segi m.a.:

*Samkvæmt upplýsingum frá RARIK eru rafmagnslínur í dreifilínum strengdar að meðaltali um 100 metra og er leitast við að haflengdir fyrir einn vír fari ekki yfir 250 metra á milli staura. Á 143 staurum á landinu eru haflengdir á milli staura í dreifilínum RARIK lengri en 250 metrar. Haflengdin á milli staura línunnar sem TF-GUN flaug á er 378 metrar.*

*Mjög erfitt er að greina eina rafmagnslínu frá jörðu þegar haflengdin á milli staura hennar er mikil jafnvel þó línuna beri við himin. Enn erfiðara er að sjá og varast slíka rafmagnslínu á flugi þegar hún fellur inn í landslagið.*

Samkvæmt rannsóknarnefndinni hafi hin mikla fjarlægð milli stauranna, 378 metrar, gert það að verkum að nánast ógerlegt hafi verið fyrir stefnanda að greina rafmagnslínuna þegar hann hafi flogið vélinni umrætt sinn. Breyti engu að hann hafi verið reynslumikill flugmaður. Vegna þessa geri rannsóknarnefndin í skýrslu sinni athugasemdir við rafmagnslínuna sem flogið hafi verið á og setji fram tilmæli um úrbætur til þess að gera línur sem þessa betur sýnilegar. Stefnandi telji orsök slyssins verða fyrst og síðast rakta til óheppni eða tilviljunar án þess að gáleysi komi til.

Við úrlausn málsins verði að líta til hinnar óvenjulegu stöðu rafmagnslínunnar. Staurasamstæða sú sem sé norðan við Selá sé uppi á höfða. Hæð höfðans sé um 17 metrar og staurinn þar uppi 6,1 metri. Staurinn nái því 23,1 metra yfir árfarveg Selár. Að sunnan sé rafmagnsstaur við árbakkann sem rísi 8,3 metra yfir árfarveginn að bakkanum meðtöldum. Rafmagnslínan hafi því legið á ská milli stauranna í meiri hæð en gengur og gerist en samkvæmt upplýsingum RARIK séu langflestir rafmagnsstaurar á svæðinu, sem haldi uppi 11.000 volta línu, 10 metra háir en rísi 7-8 metra yfir jörðu niðurgrafnir. Rafmagnslínurnar sjálfar séu því í enn

minni hæð yfir jörðu, enda svigni þær milli staura. Vegna þessa hafi stefnandi ekki mátt búast við því að rafmagnslína í um 12,5 metra hæð frá jörðu yrði á leið hans þar sem hann hafi flogið vélinni umrætt skipti. Stefnandi hefði flogið yfir rafmagnslínu í venjulegri hæð, 7-8 metra frá jörðu.

Með vísan til framangreinds telji stefnandi ljóst að hann hafi ekki sýnt af sér gáleysi þegar hann hafi stýrt flugvélinni TF-GUN þegar slysið hafi orðið þann 2. júlí 2009. Vegna þess sé ekki rétt að skerða sammingsbundinn og viðurkenndan bótarétt hans úr slysatryggingunni og greiða honum einungis 1/3 hluta umsaminnar váttryggingarfjárhæðar með vísan til 27. gr. laga nr. 30/2004, sbr. 90. gr. laganna.

### *B. Stefnandi olli ekki slysinu með stórkostlegu gáleysi*

Telji héraðsdómur þrátt fyrir framangreint að stefnandi hafi brotið skráðar háttennisreglur og sýnt af sér gáleysi í aðdraganda slyssins byggi stefnandi á því að brotið leiði ekki sjálfkrafa til þess að háttsemin teljist til stórkostlegs gáleysis. Til þess þurfi brotið að vera á mjög háu stigi, sbr. dómaframkvæmd Hæstaréttar. Af þeirri ástæðu sé ekki heimilt að skerða bætur hans, enda sé slíkt ekki heimilt nema váttryggður valdi váttryggingaratburði af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi, sbr. 3. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004.

### *C. Skerðing bótaréttar vegna stórkostlegs gáleysis ekki umfram 1/3 hluta tjóns*

Verði það niðurstaða héraðsdóms að stefnandi hafi valdið váttryggingaratburðinum með háttsemi sem teljist til stórkostlegs gáleysis byggi stefnandi á því að ekki eigi að skerða bótarétt hans meira en sem nemi fjórðungi bóta og alls ekki meira en 1/3 hluta bóta. Í 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 séu í dæmaskyni nefnd atvik sem líta beri til við mat á ábyrgð stefnda. Skuli m.a. líta til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð hafi borið að, hvort váttryggður hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna og atvika að öðru leyti. Stefnandi vísi til þess að einstök óheppni hafi orðið til þess að slysið hafi orðið, sem stafi af óvenjulegri stöðu rafmagnslínunnar, að erfitt hafi verið að sjá hana og þess að ekki hafi verið nokkur leið fyrir flugmann að greina línuna. Stefnandi hafi hvorki verið undir áhrifum lyfja né drukkinn. Fyrir slysið hafi hann verið heilsuhraustur og starfað sem atvinnuflugmaður með tilheyrandi tekjum. Eftir slysið hafi hann ekki átt afturkvæmt á vinnumarkað og njóti engra tekna. Afleiðingar þess hafi valdið honum verulegum þjáningum, bæði andlegum og líkamlegum, sem hann muni seint jafna sig á, ef nokkurn tímann. Síðast en ekki síst hafi hann misst vin sinn í slysinu.

Til viðbótar framangreindu byggi stefnandi á því að stefndi hafi þegar viðurkennt bótaskyldu vegna tjónsins að 2/3 hlutum. Það hafi váttryggingarfélagið gert þegar það hafi greitt Gun haugi ehf., eiganda TF-GUN, váttryggingarfjárhæð vegna húftryggingar flugvélarinnar í samræmi við framangreint hlutfall þann 21. desember 2009. Félagið hafi engan fyrirvara gert í tjónskvittun þess efnis að í greiðslunni fælist ekki viðurkenning á bótaskyldu. Einungis sé kveðið á um að eftirstöðvar váttryggingarfjárhæðarinnar séu háðar niðurstöðu rannsóknar á orsökum atburðarins.

Stefnandi líti svo á að stefndi hafi með greiðslunni viðurkennt greiðsluskyldu sína vegna alls tjónsins, ekki einungis munatjónsins, að tveimur þriðju hlutum þess. Þar sem stefndi hafi þegar viðurkennt bótaskyldu sem nemi 2/3 hlutum tjónsins sé

félaginu ekki heimilt að skerða bótarétt úr slysatryggingunni meira. Ekki sé heimilt að beita breytilegu sakarmati við uppgjör bóta vegna munatjónsins og líkamstjónsins þegar orsök hvors tveggja sé að rekja til eins og sama atburðar.

Fallist dómur ekki á að stefndi sé bundinn af fyrri ákvörðun sinni um 2/3 hluta bótaskyldu byggi stefnandi eftir sem áður á því að ekki séu fyrir hendi skilyrði til að skerða bótarétt hans meira en sem nemi 1/3 hluta bótafjárhæðar.

#### *Útreikningur bótafjárhæðar*

Krafa stefnanda byggi á því að hann eigi rétt á fullum bótum í samræmi við niðurstöðu matsmanna um 66,5% læknisfræðilega örorku. Samkvæmt váttryggingarskírteini flugvélatryggingar TF-GUN sé váttryggingarfjárhæð vegna slysatryggingar flugmanns 100.000 Bandaríkjadollarar. Með hliðsjón af niðurstöðu matsmanna eigi stefnandi rétt til greiðslu 66.500 Bandaríkjadollarar. Samkvæmt grein 31.1 í skilmála stefnda nr. 940, sem gilt hafi um flugvélatryggingu, greiðist bætur á grundvelli þeirrar váttryggingarfjárhæðar sem verið hafi í gildi á slysdagi. Miðgengi Bandaríkjadollarar á slysdagi samkvæmt gengisskráningu Seðlabanka Íslands hafi verið 126,76 krónur. Krafa stefnanda sé því  $126,76 \times 66.500 = 8.429.540$  krónur.

#### *Frádráttur vegna innborgunar stefnda*

Stefndi hafi greitt stefnanda 2.971.786 krónur með vöxtum í bætur þann 19. mars 2014 og komi sú greiðsla til frádráttar stefnufjárhæðinni.

Málskostnaðarkrafa stefnanda sé byggð á 1. mgr. 129. gr. og 1. og 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Málskostnaður stefnanda beri virðisaukaskatt skv. lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt. Stefnandi sé ekki virðisaukaskattsskyldur og því sé nauðsynlegt að taka tillit til virðisaukaskatts við ákvörðun málskostnaðar. Um varnarþing vísist til 1. mgr. 33. gr. laga nr. 91/1991.

Vaxtakrafa stefnanda sé byggð á 1. mgr. 50. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga og 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Almennra vaxta sé krafist frá 18. september 2010, eða í fjögur ár fyrir stefnubirtingardag. Upphafsdagur dráttarvaxta miðist við 4. mars 2014 þegar mánuður hafi verið liðinn frá því að stefndi hafi verið krafinn bóta á grundvelli fyrirbyggjandi matsgerðar.

#### **Málsástæður og lagarök stefnda**

Stefndi byggi sýknukröfu sína á því að hann hafi þegar greitt stefnanda þær bætur sem hann eigi rétt á og að rétt hafi verið að skerða bætur hans um 2/3 vegna stórfellds gáleysis. Stefnandi byggi sýknukröfu sína m.a. á 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, en þar sé kveðið á um að hafi váttryggður með háttsemi sinni sem telja verði stórkostlegt gáleysi valdið váttryggingaratburði losni félagið undan ábyrgð í heild eða hluta en við mat á ábyrgð félagsins skuli litið til sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð hafi borið að, hvort váttryggður hafi verið undir áhrifum áfengis eða fíkniefna og atvika að öðru leyti. Sambærilegt ákvæði sé í 90. gr. laganna. Þá séu sambærileg ákvæði í váttryggingarskilmálum flugváttryggingar nr. 940, og vísist til 11. og 33. gr. skilmálanna.

Í fyrsta lagi telji stefnandi óupplýst hvort hann hafi stýrt flugvélinni þegar henni hafi verið flogið á rafmagnslínuna með áður fram komnum afleiðingum. Stefnandi byggir á því að samferðarmaður hans, Hafþór Hafsteinsson, hafi einnig verið flugmaður og hafi hann setið í farþegasætinu þaðan sem hægt hafi verið að stýra vélinni. Þar sem stefnandi muni ekkert eftir aðdraganda slyssins og Hafþór sé látinn sé ekki hægt að fullyrða hvor hafi í reynd stýrt vélinni þegar slysið varð. Stefnandi hafni þessari skýringu. Það hafi verið stefnandi sem hafi haft samband við flugturninn á Reykjavíkflugvelli og tilkynnt um flug TF-GUN frá Mosfellsbæ til Vopnafjarðar. Stefnandi hafi tilkynnt sig einan sem flugmann. Stefnandi hafi síðan haft samband við flugturninn þegar komið hafi verið til Vopnafjarðar og þá hafi flugáætlun vélarinnar verið lokað. Um flugið frá Vopnafirði til Mosfellsbæjar segi í staðfestingu Isavia:

*Um kl. 15:38 hringdi flugmaður TF-GUN í flugturninn á Reykjavíkflugvelli og lagði inn flugáætlun frá Vopnafirði til Tungubakkaflugvallar. Flugtími tveir tímar, flugþol fjórir tímar, flugmaður Ásgeir Guðmundsson plús einn farþegi. Flugtak var áætlað kl. 16:00.*

Af staðfestingu Isavia verði það eitt ráðið að stefnandi hafi verið flugmaður flugvélarinnar þegar flugslysið hafi orðið og verði það að teljast að fullu upplýst. Hafþór Hafsteinsson hafi hvorki verið skráður sem flugmaður né aðstoðarflugmaður. Hann hafi verið tilkynntur sem farþegi í þessari afdrifaríku ferð. Það sé sérkennilegt að stefnandi geri kröfu í slysatryggingu flugmanns en telji það svo ósannað að hann hafi flogið vélinni.

Í öðru lagi byggir stefnandi á því að ekki sé hægt að útiloka að ástæða lágflugs stefnanda umræddan dag hafi verið sú að hann hafi ætlað að lenda vélinni á svæði nálægt veiðiskálanum, en með fram bakka nyrðri kvíslar Selár sé sléttlendi þar sem unnt sé að lenda flugvélum á borð við þá sem stefnandi flaug. Stefnandi hafni þessari skýringu. Í fyrsta lagi stangist þessi staðhæfing á við þá flugáætlun, sem stefnandi hafi skömmu áður tilkynnt til flugturnsins á Reykjavíkflugvelli. Flugáætlun tilkynnt kl. 15:38, flugtak áætlað kl. 16:00, flugtími tveir tímar, brotlending tilkynnt í neyðarlínuna kl. 15:58. Sú flugáætlun sem tilkynnt hafi verið hafi gert ráð fyrir því að flogið yrði beint frá Vopnafjarðarflugvelli til Tungubakkaflugvallar í Mosfellsbæ. Ekkert í framburði vitna í lögregluskýrslu renni stoðum undir þá skýringu að stefnandi kynni að hafa verið að reyna landingu vélarinnar. Skýring stefnanda sjálfs á lágfluginu um að hann hafi líklega ætlað að kveðja féлага sína sem voru í veiðihúsinu er sú sem byggja verði á.

Þá liggja fyrir að samkvæmt váttryggingarskírteini sé sérstakur skildagi um flugtak og landingu í dagsbirtu á flugvöllum sem ekki séu viðurkenndir af flugmálayfirvöldum, sem hafi verið innifalin í tryggingunni. Skilyrði sé að eigandi og/eða flugmaður hafi kynnt sér landingarskilyrði á jörðu niðri, í hvert sinn, áður en landing eða flugtak ætti sér stað og flugmaður hafi kannað landingaraðstæður úr lofti áður en lent væri og að landing við slíkar aðstæður séu gerðar með samþykki eiganda flugvélar. Komi upp tjón við slíkar aðstæður sé það alfarið á ábyrgð tryggingartaka að færa sönnur fyrir því að viðkomandi landingarsvæði hafi talist hentugt til landingar og færa sönnur fyrir því að svæðið hafi verið kannað samkvæmt því sem að ofan greini. Ekkert í gögnum málsins gefi vísbendingu um að landingarstaður hafi verið kannaður með þessum hætti og sé því þessi

staðhæfing stefnanda haldlaus.

Í þriðja lagi sé á því byggt að stefnandi hafi á slysdegi starfað sem atvinnuflugmaður og verið reynslumikill flugmaður og hann hafi t.a.m. flogið flugvélinni TF-GUN í ótalmörg skipti og vitað nákvæmlega hvernig átti að fljúga henni við allar hugsanlegar aðstæður. Hann hafi verið fullhæfur bæði til að stjórna flugvélinni og meta aðstæður á flugleiðinni, hvort heldur í háflugi og lágflugi. Að vélin hafi rekist á rafmagnslínu verði því að teljast til einskærrar óheppni enda hafi rafmagnslínan legið óvenjuhátt auk þess sem óvenjulangt „haf“ hafi verið á milli rafmagnsstauranna sem haldið hafi henni uppi, eða um 378 metrar. Stefndi hafni þessari skýringu.

Eins og fram komi í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa og rannsóknarskýrslu lögreglunnar á Eskifirði liggja fyrir að lágmarkshæð í sjónflugi utan þéttbýlis sé 500 fet eða um 150 metrar. Í umrætt sinn hafi verið flogið langt undir leyfilegri lágmarkshæð. Rafmagnslínan sem flogið hafi verið á hafi verið í 12,5 metra hæð. Reglur um lágmarksflughæð séu auðvitað ekki settar að ástæðulausu en lágflug geti augsýnilega stofnað lífi og limum fólks í hættu á jörðu niðri svo og þeirra sem séu um borð í flugvélinni. Augljóst sé að hættan aukist í hlutfalli við það að flogið sé lægra enda ljóst að bæði landslag og mannvirki standi mismunandi hátt í landinu, þar með talið sérstaklega flutningslínur rafmagns. Megi sér í lagi búast við slíkum flutningslínunum utan þéttbýlis eins og raunin hafi verið í umrætt sinn. Í stefnu sé því haldið fram að stefnandi hafi ekki vitað af rafmagnslínum á þessum stað. Hvergi komi hins vegar fram að stefnandi hafi eitthvað kannað það á jörðu niðri eins og eðlilegt væri ef hann hafi ætlað að lenda þarna. Hann hafi hins vegar vitað af mannvirkjum þarna, veiðihúsinu, og hlotið að geta dregið þá ályktun að rafmagnslínur væru í grenndinni.

Stefndi telji að fyrir liggja að stefnandi hafi vikið frá uppgefinni flugáætlun og beygt inn Selárdal og lækkað flugið mjög verulega þegar vélin hafi nálgast veiðihúsið Hvammsgerði. Hafi ætlunin verið að fljúga þar lágflug og kveðja féлага flugmannsins sem verið hafi þar við veiðar. Hafi ætlun stefnanda verið að hækka síðan flugið aftur og taka stefnu á Mosfellsbæ. Stefnandi hafi því boðið hættunni heim með því að fljúga flugvélinni svo lágt í umrætt skipti og raun beri vitni. Lega raflínunnar, hæð hennar frá jörðu eða lengd milli rafmagnsstaura réttlæti með engu þetta háskaflyg stefnanda. Menntun og reynsla stefnanda sem flugmanns hafi að mati stefnda ekki átt að heimila honum að fljúga svo langt undir leyfilegri lágmarksflughæð, heldur þvert á móti gera ríkar kröfur til hans til að hætta ekki á slíkt flug að þarflausu enda geti aðstæður niður við jörð verið margbreytilegar. Verði slysið því alfarið rakið til stórkostlegs gáleysis stefnanda í umrætt sinn.

Í fjórða lagi byggja stefnandi mál sitt á því, að telji héraðsdómur að hann hafi brotið skráðar háttimisreglur og sýnt af sér gáleysi í aðdraganda slyssins, þá leiði brotið ekki sjálfkrafa til þess að háttsemin teljist stórkostlegt gáleysi. Stefndi sé þessu ósammála. Þegar gáleysisstig stefnanda sé metið verði t.d. að líta til þess hversu langt undir leyfilega flughæð hann hafi flogið þegar slysið hafi orðið. Lágmarksflughæð utan þéttbýlis hafi verið um 150 metrar en flughæð vélarinnar 12,5 metrar. Stefnandi hafi því farið um 92% undir leyfilega lágmarksflughæð.

Í fimmta lagi sé á því byggt af hálfu stefnanda að stefndi hafi þegar viðurkennt bótaskyldu vegna tjónsins að 2/3 hlutum þegar hann hafi greitt eiganda

flugvélarið Gun haugi ehf. 2/3 hluta váttryggingarfjárhæðar flugvélarið. Þar með hafi stefndi viðurkennt greiðsluskyldu sína vegna alls tjónsins. Á þessa rökleiðslu geti stefndi ekki fallist. Í málinu liggja fyrir váttryggingarskírteini flugvélarið, þar sem tekið sé fram að um váttrygginguna gildi váttryggingarskilmálar 940. Af váttryggingarskírteininu og skilmálunum sé ljóst að um svokallaða samsetta váttryggingu sé að ræða. Vísist til kaflaskiptingar og kaflaheita váttryggingarskilmálanna í því efni. Húftryggingarfjárhæð flugvélarið hafi verið 100.000 Bandaríkjadali og liggja fyrir að stefndi hafi greitt 2/3 hluta þeirrar fjárhæðar. Sú greiðsla hafi engin áhrif á rétt stefnanda úr slysáttryggingu flugmanns eða ef því sé að skipta á rétt aðstandenda hins látna farþega úr ábyrgðarlið váttryggingarið. Fullkominnar samkvæmni gæti í afgreiðslu stefnda. Þegar 2/3 hlutar húftryggingarbóta hafi verið greiddar í lok desember 2009 hafi legið fyrir lögregluskýrslur en rannsóknarnefnd flugslysa hafi þá enn haft málið til ítarlegrar rannsóknar. Miðað við þau gögn sem þá hafi legið fyrir hafi stefndi talið að ýmislegt benti til þess að flugmaðurinn hefði fyrirgert rétti sínum til slysabóta en hafði þó ekki viljað gefa endanlega upp afstöðu sína fyrir en rannsókn rannsóknarnefndar flugslysa lægi fyrir.

Samkvæmt skildögum í váttryggingarskírteini hafi flugvél TF-GUN verið tryggð til einkaflugs. Einkahlutafélagið Gun haugur hafi verið í eigu þriggja einstaklinga að jöfnu. Hluthafar hafi jafnframt verið þeir sem skráðir hafi verið flugmenn vélararið. Það hafi síðan verið mat stefnda að stefnandi hefði valdið tjóninu af stórkostlegu gáleysi. Leiði það til niðurfalls eða lækkunar réttar úr slysáttryggingu flugmanns og enn fremur til skerðingar á hlut í húftryggingarbótum sem svari til eignarhluta stefnanda í flugvélinni. Geti það eitt að flugvél TF-GUN hafi verið skráð að formi til í einkahlutafélagi ekki breytt þeirri niðurstöðu. Þegar úrskurður úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum, sem stefndi hafi ákveðið að una, hafi legið fyrir, hafi stefndi greitt stefnanda 1/3 af hlut hans í húftryggingarbótum vélararið. Stefndi hafi því gætt fyllsta jafnræðis og samræmis við uppgjör þessara bóta.

Loks byggja stefnandi á því að ekki séu fyrir hendi skilyrði til að skerða bótarétt hans um meira en sem nemi 1/3 bótafjárhæðar. Hér virðist um varakröfu stefnanda að ræða þó að þess sé ekki sérstaklega getið í stefnu. Stefndi hafi þverbrotið settar háttmálreglur að nauðsynjalausu og skapað þar með verulega slysaáætlu bæði sjálfum sér og öðrum. Aðstæður úti á landi, niður við jörð, utan þéttbýlis skapi augljósar hættur sem lítil tími geti verið til að bregðast við þegar flogið sé svo lágt, sem gert hafi verið í umræddu flugi. Flutningslínur rafmagns séu fyrirbyggjandi og þekkt hættu á svæðum sem þessum. Það eigi allir flugmenn að vita og sé m.a. ástæða reglna um lágmarksflughæð. Reynsla stefnanda sem atvinnuflugmanns geri sök hans enn meiri.

Stefndi vísi máli sínu til stuðnings til laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, laga nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa, sbr. nú lög nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa. Enn fremur sé vísað skaðabótalaga nr. 50/1993, sem og meginreglna skaðabótaréttarins og almennra reglna kröfuréttar. Málskostnaðarkrafa stefnda byggja á 130. gr., sbr. 129. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

## Niðurstaða

Í máli þessu er deilt um það hvort flugslysið 2. júlí 2009 verði rakið til stórkostlegs gáleysis stefnanda við stjórn flugvélarið TF-GUN, þannig að stefnda,

vátryggjanda, sé heimilt að skerða greiðslu bóta til stefnanda úr slysatryggingu flugmanns vegna slyssins. Bótaskylda stefnda á grundvelli vátryggingarskírteinis er óumdeild og hvorki er deilt um umfang afleiðinga slyssins né útreikninga á bótafjárhæð og vöxtum.

Fyrir liggur að slysið varð vegna þess að flugvélin rakst á raflínu og að vélinni var flogið undir lágmarksflughæð, 150 metrum, þegar slysið varð. Staðreynt er í gögnum málsins að lega raflínunnar þar sem flugvélin rakst á hana er óvenjuleg miðað við það sem gengur og gerist, að því er varðar hæð línunnar, hæðarmun staura hvorum megin árinna fyrir sig og vegalengdar milli þeirra staura. Flugmenn greina stauraraðir úr lofti, en línur sjá þeir sjaldnast. Meðalhaflegd milli staura á Íslandi er um 100 metrar, og aðeins á 37 stöðum á landinu er haflegd yfir 350 metrum, samkvæmt því sem greinir í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa. Ljóst er af afstöðumyndum í gögnum málsins að stauraröð norðan árinna liggur í suðvestur, í átt að veiðihúsinu. Sunnan árinna er síðan stauraröð með aðra stefnu og erfitt er að sjá að stauraraðirnar séu tengdar með línu sem liggur í suður, en hafið milli staura þar sem sú lína liggur og sem flugvélin rakst á er 378 metrar.

Stefnandi heldur því fram að ekki sé útilokað að ástæðan fyrir því að vélinni hafi verið flogið svo lágt sem raun bar vitni þegar slysið varð sé sú að hann hafi þá verið kanna lendingaraðstæður vegna fyrirhugaðrar lendingar við veiðihúsið. Gert er ráð fyrir lágflugi í þeim tilgangi samkvæmt sérstöku ákvæði í vátryggingarskírteini flugvélarinnar, en samkvæmt því er flugtak og lending utan viðurkenndra flugvalla innifalín í tryggingunni hafi aðstæður áður verið kannaðar úr lofti og á jörðu. Samkvæmt skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa höfðu flugmennirnir þó þegar kannað svæðið úr lofti er þeir komu að sunnan, en þar segir m.a.: *Vitni sem státt var við veiðihúsið Hvammsgerði í Selárdal, sagðist hafa séð TF-GUN koma í lágflugi yfir veiðihúsið til austurs*. Þá er ljóst að flugmönnum var ekið frá flugvellinum að veiðihúsinu og til baka, í grennd við línuna yfir ána. Sú skýring, að stefnandi hafi verið að kanna lendingaraðstæður þegar slysið varð, verður því ekki talin sennileg.

Stefnandi telur stefnda ekki hafa axlað sönnunarbyrði sína um að það hafi í reynd verið stefnandi sem flaug vélinni þegar slysið varð. Ekkert verður fullyrt um það hver hafi stýrt vélinni á þeirri stundu, þótt skýrar vísbendingar séu fyrir hendi um að það hafi verið stefnandi, sem tilkynnt hafði um sjálfan sig sem flugmann vélarinnar. Stefnandi man ekki eftir slysinu en hann gat sér þess til eftir á, samkvæmt því sem greinir í skýrslu lögreglu, að hann hefði ætlað að fljúga fram hjá veiðihúsinu í kveðjuskyni, sem þykir sennileg skýring á lágfluginu þegar málsatvik eru virt í heild.

Við mat á háttsemi stefnanda sem flugmanns er til þess að líta að skráður farþegi var einnig mjög reyndur flugmaður, sem sat við annað stýri og gat gripið inn í stjórn vélarinnar til dæmis ef hætta væri yfirvofandi. Af því hvernig fór verður að ætla að lega raflínunnar, og þar með hættan á því að rekast á hana, hafi farið fram hjá báðum þessum reyndu flugstjórum, og það þótt þeir hefðu áður kannað svæðið úr lofti og á jörðu niðri.

Í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa um slysið er það lagt til við Flugmálastjórn að hún, í samráði við umráðendur loftlína, kanni möguleika á að gera upplýsingar um staðsetningu loftlína, sem liggja þannig að þær geta skapað sérstaka hættu fyrir

flugvélar, aðgengilegar flugmönnum og kanni möguleika á að gera slíkar línur auðsýnilegri. Í skýrslunni er jafnframt þeim tilmælum beint til flugmanna að þeir fylgi reglum um lágmarksflughæðir eins og þær eru skilgreindar í Flugmálahandbók Íslands.

Þótt það tíðkist að flogið sé lágflug til þess að láta vita af sér, til dæmis í kveðjuskyni, er slík hegðun, sem felur í sér brot gegn reglum um lágmarksflughæð, gáleysisleg og ámælisverð. Við mat á því hvort sú gáleysislega hegðun flugmannsins feli í sér stórkostlegt gáleysi, er til þess að líta að lágflug eykur almennt áhættu í flugi og gæta ber sérstakrar varúðar þegar flogið er undir lágmarksflughæð. Það eitt að fljúga undir lágmarksflughæð felur ekki endilega í sér stórkostlegt gáleysi. Með því að flugvélin rakst á raflínuna verður því þó slegið föstu að flugmaðurinn hafi ekki gætt þeirrar varúðar og aðgæslu sem lágflugið krafðist af honum. Flugmanninum urðu á mistök sem leiddu til hins hörmulega slyss.

Í slysinu hlaut stefnandi verulegt líkamstjón sem metið er til 66,5% læknisfræðilegrar örorku, sem veldur því að hann er óvinnufær sem atvinnuflugmaður. Verður ekki dregið í efa að slysið, þar sem vinur stefnanda lést, hefur valdið stefnanda miklum þjáningum, líkamlegum og andlegum.

Það er skilyrði 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, að slysi sé valdið af stórkostlegu gáleysi, m.a. með því að hlíta ekki varúðarreglum, til þess að lækka megi eða fella niður ábyrgð félagsins þannig að skerða megi slysabætur til váttryggðs. Samkvæmt lagaákvæðinu skal við úrlausn á þessum atriðum líta til sakar váttryggðs, þess hvernig váttryggingaratburð bar að, áhrifa áfengis eða fíkniefna, sem ekki á við í máli þessu, og líta ber til atvika að öðru leyti. Það hefur enga þýðingu við þetta mat að hve miklu leyti stefndi hefur lækkað ábyrgð sína við greiðslu bóta úr húftryggingu flugvélarinnar og er málsástæðum stefnanda í þá veru hafnað.

Dómurinn telur að háttsemi stefnanda hafi verið gáleysisleg og ámælisverð. Þegar litið er til þess hvernig slysið bar að, í ljósi þess sem fyrr segir um legu raflínunnar, aðstæðna á vettvangi og atvika að öðru leyti, verður þó ekki fallist á það með stefnda að í háttsemi stefnanda hafi, eins og á stóð, falist slíkt gáleysi að bótaréttur hans verði skertur á grundvelli laga um váttryggingarsamninga vegna stórkostlegs gáleysis við stjórn flugvélar.

Að öllum atvikum virtum fellst dómurinn því á það með stefnanda að stefnda sé óheimilt að skerða slysabætur hans samkvæmt váttryggingunni og verður stefnda því gert að greiða stefnanda umkrafðar bætur vegna 66,5% læknisfræðilegrar örorku, sem óumdeilt er að séu að fjárhæð 8.429.540 krónur að höfuðstól, að frádrögnum þeim þriðjungi af sama höfuðstól, sem þegar hafa verið greiddar stefnanda í slysabætur.

Með hliðsjón af þessum málsúrslitum, verður stefnda, með vísun til 1. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála, nr. 91/1991, gert að greiða 400.000 krónur í málskostnað, sem renni í ríkissjóð, sbr. 4. mgr. 128. gr. laga um meðferð einkamála.

Stefnandi hefur gjafsókn í málinu og greiðist því allur gjafsóknarkostnaður hans úr ríkissjóði, þar með talin málflytningaþóknun lögmans hans, Sveinbjörns Claessen

hdl., 780.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti.

Dóminn kveða upp Krístrún Krístínsdóttir héraðsdómari og sérfróðu meðdómsmennirnir Gylfi Árnason, verkfræðingur og einkaflugmaður, og Þórður Guðni Pálsson, flugumferðarstjóri og flugmaður.

## **D Ó M S O R Ð**

Stefndi, Tryggingamiðstöðin hf., greiði stefnanda, Ásgeiri Guðmundssyni, 8.429.540 krónur með almennum vöxtum samkvæmt 1. mgr. 50. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga frá 18. september 2010 til 4. mars 2014, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags, allt að frádreginni innborgun 19. mars 2014 á 2.971.786 krónum.

Stefndi greiði 400.000 krónur í málskostnað, sem renni í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, Sveinbjörns Claessen hdl., 780.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti, greiðist úr ríkissjóði.

Krístrún Krístínsdóttir

Gylfi Árnason  
Þórður Guðni Pálsson