

Fimmtudaginn 29. janúar 2015

Nr. 395/2014.

Icelandair ehf.

(Reimar Pétursson hrl.)

gegn

Laufeyju Örn Arnalds Johansen

(Vilhjálmur H. Vilhjálmsson hrl.)

Skaðabætur. Viðurkenningarkrafa. Líkamstjón. Flugslýs. Sönnunarbyrði. Málsástæða. *L, sem starfaði sem flugfreyja hjá I, höfðaði mál á hendur I til viðurkenningar á skaðabótaskyldu félagsins vegna tjóns sem hún hafði orðið fyrir í flugvél þess 24. ágúst 2009. Lýsti L atvikum svo að hún hefði fallið snögglega á bakið eftir að flugmaður vélarinnar þurfti skyndilega að toga í stýri hennar og reisa við þegar hraðinn jókst verulega vegna vindhvarfa í aðdraganda lendingar. Byggði L á því að flugstjórnenndur vélarinnar hefðu sýnt af sér saknæma háttsemi við stjórn vélarinnar og að I bæri á því vinnuveitendaábyrgð. Ekki var talið að meta yrði flugstjóra vélarinnar það til gáleysis að hafa ekki varað við mikilli ókyrrð og því hefði hann ekki brotið gegn reglugerð um mannflutninga í loftförum með því að fyrirskipa ekki notkun öryggisbelta greint sinn. Þá var ekki fallist á það með L að flugstjórnenndur vélarinnar hefðu farið gegn fyrirmælum í flugstjórnarhandbók áfrýjanda um hvenær skuli kveikja sætisbeltaljós í aðdraganda lendingar. Á hinn bóginn var talið að slys L teldist flugslýs eða að minnsta kosti alvarlegt flugatvik í ljósi afleiðinga slyssins og þess að hraði vélarinnar jókst verulega vegna vindhvarfa sem hún lenti í. Tilkynningar áfrýjanda til Flugmálastjórnar Íslands í kjölfar slyssins hefðu hins vegar ekki gefið það til kynna og því ekki verið fullnægjandi. Því hefði ekki farið fram rannsókn á því hvort rekja mætti slys L til saknæmrar háttsemi flugstjórnennda flugvélarinnar umrætt sinn eða óhappatilviks. Í ljósi þeirrar vanrækslu á tilkynningarskyldu sinni yrði áfrýjandi að bera hallann af sönnunarskortum um orsakir slyssins. Var krafa L því tekin til greina.*

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómarmari Eiríkur Tómasson og Benedikt Bogason og Ingveldur Einarsdóttir settur hæstaréttardómari.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 6. júní 2014. Hann krefst sýknu af kröfum stefndu og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefnda krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti, án tillits til gjafsóknar sem henni hefur verið veitt.

I

Eins og greinir í hinum áfrýjaða dómi varð stefnda, sem starfaði sem flugfreyja hjá áfrýjanda, fyrir slysi um borð í flugvél hans 24. ágúst 2009 þegar skammt var til lendingar á Keflavíkflugvelli. Flugstjóri umrætt sinn var Gunnar Örn Hauksson og flugmaður Elías Egill Eliasson. Eru atvik umdeild, en þó má ráða af gögnum málsins að við upphaf lækkunar flugvélarinnar greint sinn hafi hraði hennar aukist verulega vegna svokallaðra vindhvarfa eða skotvinds. Af framburði flugmanns vélarinnar fyrir dómi verður einnig ráðið að stefnt hafi í að yfirhraði yrði á vélinni. Sjálfstýringin, sem vélin hafi verið á, hafi ekki ráðið við að draga úr hraðanum og því hafi hann tekið sjálfstýringuna af, togað í stýrið og hjálpað vélinni við að „reisa nefið“. Ráðið verður af nýju skjali sem lagt hefur verið fyrir Hæstarétt að atvik það sem um er deilt í málinu hafi gerst milli klukkan 14.09.03 og 14.09.07, en stefnda var þá stödd aftast í eldhúsi flugvélarinnar og féll snögglega á bakið. Við það varð hún fyrir líkamstjóni sem matsmenn, sem

aðilar fólu sameiginlega að meta afleiðingar líkamstjóns stefndu, mátu til 15% varanlegrar örorku og miska. Í niðurstöðu matsgerðar þeirra 5. apríl 2011 kom fram að enginn vafi væri á því að vinnugeta og hæfi hennar til tekjuöflunar til starfa sem flugfreyja væri skert vegna afleiðinga slyssins og yrði það áfram og einnig geta hennar og úthald til að vinna sem myndlistarmaður. Ólíklegt væri að verkjaeinkenni frá hálsi og baki gengju til baka. Þá teldist álagsgeta hennar og úthald til vinnu skert vegna afleiðinga slyssins.

Óumdeilt er að kveikt var á sætisbeltaljósnum klukkan 14.09.30, eftir að sjálfstýring vélarinnar hafði verið tekin af, en vélin lenti á Keflavíkurflugvelli klukkan 14.29.57. Fyrir héraðsdóm kom vitnið Geirlaug Eva Jónsdóttir, sem einnig var flugfreyja í umræddu flugi. Hún kvað vélinna hafa misst hæð og hafi hún séð stefndu skella í gólfíð og heyrt dynk, en hún sjálf hafi þurft að halda sér niðri með því að taka í sætisarm. Farþegi hafi gripið um höndina á sér og kvað hún þann farþega væntanlega hafa orðið varan við þegar vélin missti hæð. Jafnframt kvað hún að stefndu hafi verið brugðið og hún hafi barist við grátinn það sem eftir lifði ferðar, en einnig í áhafnarrútu á leið frá Keflavíkurflugvelli. Fyrirnefndur Elías kvaðst hafa rætt við stefndu í rútunni og spurt hana hvort hún væri í lagi, en hún hefði tjáð sér að hún hefði dottið. Hann hafi reynt að útskýra eftir fremsta megni hvað hefði gerst í fluginu. Eftir rútuferðina hefði hann hringt í flugstjórann og látið vita að stefnda hefði dottið um borð í flugvélinni.

Tvær tilkynningar voru sendar til öryggisskrifstofu áfrýjanda „mandatory reporting“ þremur dögum eftir slysið, annars vegar tilkynning sem bar yfirskriftina „Operations incident“ og hins vegar tilkynning með yfirskriftinni „Cabin crew safety report“. Fyrir dómi bar flugstjóri vélarinnar að hann hefði ritað fyrrgreindu tilkynninguna og kvað fyrstu flugfreyju hafa skrifað hina tilkynninguna. Í tilkynningu hans var því lýst að mikill hraði flugvélarinnar hafi leitt til áverka á einum úr áhöfn hennar, nánar tiltekið hafi hreyfing vélarinnar orðið til þess að stefnda hafi fallið í aftari hluta vélarinnar. Hreyfing vélarinnar sem lítillaga hafi orðið vart í flugstjórnarklefa, hafi orðið þess valdandi að stefnda féll. Afleiðingum var lýst sem minni háttar. Í tilkynningu fyrstu flugfreyju var tilvikið sagt vera atvik tengt ókyrrð í lofti og því lýst að stefnda hafi fallið afturábak á gólf vélarinnar. Um afleiðingar þessa var sagt að þær væru minni háttar. Báðar tilkynningarnar voru sendar til Flugmálastjórnar Íslands með tölvuskeytum 27. ágúst 2009, en ekki var tilkynnt um atvikið til rannsóknarnefndar flugslysa. Mun yfirflugfreyja áfrýjanda hafa tilkynnt slysið til Sjúkratrygginga Íslands 12. október 2009 og kom þar fram að stefnda hefði þegar hætt vinnu. Þar var sú lýsing gefin á slysinu að stefnda hafi henst upp í loft og skollið aftur fyrir sig í gólfíð með bak og höfuð vegna ókyrrðar og skyndilegs hæðarfalls vélarinnar.

II

Í forsendum hins áfrýjaða dóms er greint frá kjarna ágreinings málsins sem snýr að því hvort áfrýjandi beri skaðabótaábyrgð á grundvelli meginreglunnar um vinnuveitandaábyrgð vegna saknæmrar háttsemi flugstjóra og flugmanns í umræddu flugi. Er í fyrsta lagi ágreiningur um hvort þeir hafi gætt að veðurviðvörðunum í flugi og brugðist rétt við þeim. Verður niðurstaða hins áfrýjaða dóms um það atriði staðfest með vísan til forsendna hans.

III

Ágreiningslaust er að sætisbeltaljós voru ekki kveikt í flugvélinni er stefnda skall í gólfíð

með þeim afleiðingum sem að ofan eru raktar. Hins vegar er í málinu uppi ágreiningur um hvort flugstjórnendum hafi verið skylt að hafa ljósin kveikt þegar slysið varð og hvort það hefði einhverju breytt varðandi slysið. Í þessu tilliti vísar stefnda til 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 53/1976 um mannflutninga í loftförum, en þar segir að áhöfn og farþegar skuli hafa öryggisbelti spennt í flugtaki og við landingu. Jafnframt segir að flugstjóri skuli, þegar flogið er í ókyrru lofti, fyrirskipa að öryggisbelti séu spennt. Eins og að framan var rakið var staðfest sú niðurstaða hins áfrýjaða dóms að ekki yrði metið flugstjóra til gáleysis að hafa ekki varað við mikilli ókyrrð, enda yrði ekki séð að slík ókyrrð hafi verið fyrirsjáanleg eða líkleg á grundvelli veðurviðvörunar. Jafnframt liggur fyrir að stefnda sjálf bar fyrir dómi að hún myndi „ekkert eftir að það hafi verið einhver sérstök ókyrrð ... seinni hluta flugsins byrjaði bara þetta nudd ... sem varð alltaf aðeins meira“. Er því fallist á með hinum áfrýjaða dómi að flugstjóri hafi ekki brotið gegn 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 53/1976 með því að fyrirskipa ekki notkun öryggisbelta.

Þá hefur stefnda einnig vísað til greinar 1.2.10 í flugstjórnarhandbók áfrýjanda þar sem segir að kveikja beri á sætisbeltaljósum þegar 20 mínútur eru áætlaðar til landingar. Telur stefnda að flugstjórnendum hafi samkvæmt þessu borið að kveikja á sætisbeltaljósum áður en slysið varð, þar sem minna en 20 mínútur hafi verið til áætlaðrar landingar. Af nýjum skjölum sem áfrýjandi lagði fyrir Hæstarétti verður ráðið að kveikt hafi verið á ljósunum klukkan 14.09.30 og flugvélin lent á Keflavíkflugvelli klukkan 14.29.57. Samkvæmt því verður ekki annað séð en að flugstjórnendur hafi farið að fyrrgreindu ákvæði í flugstjórnarhandbók áfrýjanda og verður því ekki fallist á að þeir hafi að þessu leyti sýnt af sér saknæma háttsemi.

IV

Í þriðja lagi greinir málsaðila á um hvað hafi orðið þess valdandi að stefnda féll í gólf flugvélarinnar með þeim afleiðingum sem af því hlutust. Heldur stefnda því fram að mistök hafi átt sér stað við stjórn flugvélarinnar og högg komið á vélina. Sú staðreynd að gripið hafi verið til þeirra aðgerða að taka sjálfstýringuna af staðfesti að flugvélinni hafi verið flogið of hratt miðað við aðstæður og veðráttu áður en til þess kom. Þegar flugmaðurinn við stýrið hafi áttað sig á því að vélin var að nálgast ystu þolmörk í hraða hafi hann brugðist við í hasti og togað í stýrið. Við það hafi nef flugvélarinnar farið snöggt upp og stél hennar niður þannig að sveiflan á búk hennar hafi orðið mjög mikil og orðið til þess að stefnda féll og slasaðist. Af hálfu áfrýjanda er þessum staðhæfingum mótmælt og á því byggt að viðbrögð flugstjórna við vindhvärfum sem flugvélin varð fyrir hafi verið rétt og í samræmi við fyrirmæli sem þeim sé ætlað að fylgja við þær aðstæður. Hafi þær verið utanaðkomandi og ófyrirséðar.

Í greinargerð sinni fyrir Hæstarétti taldi áfrýjandi sig ekki hafa fallið frá þeirri málsástæðu, sem lýst hafði verið í greinargerð hans í héraði, að orsakir falls stefndu mætti rekja til vanrækslu hennar á aðgæsluskyldu sinni. Því hafi hins vegar verið lýst yfir við munnlegan málflutning í héraði að líklegra væri að fall stefndu teldist óhappatilvik en eigin sök. Með þessari yfirlýsingu mátti héraðsdómur líta svo á að fallið hefði verið frá málsástæðu um eigin sök af hálfu áfrýjanda og kemur hún því ekki til skoðunar hér fyrir dómi.

Í stefnu til héraðsdóms er ekki vísað til laga nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa, sem í gildi voru á þeim tíma er atvik urðu, en þar er á hinn bóginn vísað til reglugerðar nr. 53/2006 um

tilkynningarskyldu flugslysa, alvarlegra flugatvika og atvika, sem sett var með stoð í lögnum og enn er í gildi. Í 2. gr. reglugerðarinnar er alvarlegt flugatvik skilgreint með þeim hætti að það sé flugatvik sem bendi til þess að legið hafi við slysi. Sem dæmi um fjölmörg atriði sem flokkast geta til alvarlegra flugatvika í viðauka I í reglugerðinni, eru nefnd veðurfyrirbrigði og önnur atvik sem gætu hafa valdið erfiðleikum við stjórn loftfarsins. Flugslys er í 2. gr. skilgreint sem „atburður sem gerist í tengslum við starfrækslu loftfars frá því að maður fer um borð í loftfarið í þeim tilgangi að fljúga með því og þar til allir eru farnir frá borði, þar sem: a) maður lætur lífið eða hlýtur alvarleg meiðsl vegna þess að ... hann var um borð í loftfarinu ... nema þegar meiðslin eiga sér eðlilegar orsakir, eru af völdum mannsins sjálfs eða annarra“.

Í 11. gr. laga nr. 35/2004 var kveðið svo á um að þegar flugslys yrði, sbr. 1. og 7. gr. laganna, bæri sérhverjum sem um það vissi að tilkynna það rannsóknarnefnd flugslysa án ástæðulausrar tafar. Sérstaka skyldu í þeim efnum hefðu meðal annarra Flugmálastjórn Íslands, stjórnendur loftfara og handhafar flugrekstrarleyfis. Í 1. gr. laganna var kveðið svo á um að ákvæði þeirra tækju til flugslysa og flugatvika, þar með talið flugumferðaratvika, sem væru í lögnum nefnd flugslys. Samgönguráðherra skyldi í reglugerð tilgreina hvað félli undir flugslys samkvæmt lögnum í samræmi við skilgreiningar í alþjóðasamningum sem Ísland væri aðili að. Samkvæmt þessu höfðu fyrrgreind ákvæði reglugerðar nr. 53/2006 næga lagastoð.

Meirihluti héraðsdóms komst að þeirri niðurstöðu að um alvarlegt flugatvik hafi verið að ræða þegar stefnda slasaðist. Fær sú niðurstaða jafnframt stoð í séráliti annars flugstjórans sem skipaði dóminn, þar sem hann lýsir því að alvarlegt ástand geti skapast þegar flugvél lendi í skotvindi. Þegar litið er til þeirra afleiðinga af slysi stefndu sem hún hlaut um borð í vélinni og þess sem fram hefur komið í málinu, að vélin hafi við lækkun lent í vindhvörfum og hraði hennar því aukist verulega, verður talið að slys stefndu hafi verið flugslys eða að minnsta kosti alvarlegt flugatvik í skilningi 11. gr. laga nr. 35/2004, sbr. 2. gr. reglugerðar nr. 53/2006, sem borið hafi að tilkynna rannsóknarnefnd flugslysa samkvæmt ákvæðinu.

Fyrir liggur að áfrýjandi tilkynnti slysið til Flugmálastjórnar Íslands með tölvuskeytum 27. ágúst 2009 og telur sig með því hafa uppfyllt tilkynningarskyldu sína samkvæmt 1. mgr. 47. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir. Fallist er á með héraðsdómi að þrátt fyrir þær tilkynningar hafi áfrýjandi ekki sinnt tilkynningarskyldu sinni með fullnægjandi hætti, enda gáfu þær ekki tilefni til að ætla að um flugslys eða alvarlegt flugatvik væri að ræða. Jafnvel þótt áfrýjanda hafi ekki verið ljós alvarleiki slyssins þegar framangreindar tilkynningar voru sendar mátti honum í síðasta lagi vera það ljóst þegar honum varð kunnugt um að áfrýjandi væri óvinnufær. Bar honum því að beina sérstakri tilkynningu um það sem gerst hafði til rannsóknarnefndar flugslysa eða leiðréttu efni tilkynninga sinna til Flugmálastjórnar.

Þar sem áfrýjandi vanrækti þessa tilkynningarskyldu sína fór ekki fram rannsókn á því hvort rekja mætti slys stefndu til saknæmrar háttsemi flugstjórnenda flugvélarinnar umrætt sinn eða óhappatilviks. Er því alls óljóst um hvort þeir hafi sýnt af sér gáleysi áður en ákveðið var að taka sjálfstýringu vélarinnar af eða brugðist rétt við aðstæðum að öðru leyti. Þá verður ekki fram hjá því horft að gögn, sem stefnda skoraði á áfrýjanda í héraðsdómsstefnu að leggja fram, meðal annars útskrift úr flugrita og tölulegar upplýsingar úr honum, voru ekki lögð fyrir héraðsdóm, sem

skipaður var sérfróðum meðdómsmönnum, sem höfðu sérfræðiþekkingu og reynslu til að lesa úr þeim gögnum og draga af þeim ályktanir.

Verður samkvæmt framangreindu að leggja sönnunarbyrði á áfrýjanda um orsök slyss stefndu og ber hann því halla af þeim sönnunarskorti sem að framan greinir. Hinn áfrýjaði dómur verður því staðfestur.

Eftir þessum málsúrslitum verður áfrýjandi dæmdur til greiðslu málskostnaðar fyrir Hæstarétti eins og í dómsorði greinir. Gjafsóknarkostnaður stefndu greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hennar, sem verður ákveðin eins og greinir í dómsorði.

Dómsorð:

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Áfrýjandi, Icelandair ehf., greiði 2.500.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti, sem renna í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður stefndu, Laufeyjar Örnú Arnalds Johansen, greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hennar 2.500.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 5. maí 2014.

Mál þetta, sem var dómtekið 7. apríl sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Laufeyju Örnú Arnalds Johansen, Árakri 1 í Garðabæ á hendur Icelandair ehf. Reykjavíkurflugvelli, með stefnu birtri 1. október 2012.

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði með dómi skaðabótaskylda stefnda, Icelandair ehf., vegna líkamstjóns sem hún hlaut í slysi hinn 24. ágúst 2009, um borð í flugvél stefnda. Þá krefst hún málskostnaðar úr hendi stefnda samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi.

Stefndi krefst sýknu af öllum dómkröfum stefnanda auk greiðslu málskostnaðar að skaðlausu eftir mati dómsins.

Undir rekstri málsins gefin út sakaukastefna á hendur váttryggingafélagi stefnda, Icecap Insurance PCC Ltd. Þeirri stefnu var vísað frá dómi að kröfu stefnda með úrskurði þann 4. september sl.

Aðalmeðferð máls þessa fór fyrst fram þann 9. janúar sl. Vegna tafa á dómsuppkvaðningu var málið endurflutt þann 7. apríl sl. Af því tilefni voru skýrslutökur ritaðar upp að beiðni stefnanda, sem afhenti dóminum og lögmanni gagnaðila afrit af þeim áður en endurflutningur fór fram.

I

Atvik máls

Hinn 24. ágúst 2009 varð stefnandi fyrir slysi er hún sinnti starfi sínu sem flugfreyja um borð í flugvél stefnda, Boeing 757-200, sem var í farþegaflugi FI451 á leið frá Heathrow-flugvelli til Keflavíkurflugvallar. Flugstjóri í ferðinni var Gunnar Öm Hauksson, en flugmaður var Elías Egill Eliásson. Samkvæmt upplýsingum úr leiðarabók flugvélarinnar fór vélin frá hliði á Heathrow-flugvelli kl. 11.55 og lenti á Keflavíkurflugvelli kl. 14.29.

Aðilum ber ekki saman um það hvenær nákvæmlega slysið varð og hvernig það atvikaðist og ekki er heldur samræmi í lýsingum aðila á orsökum þess. Í stefnu er því haldið fram að um 18 mínútur hafi verið til landingar þegar slysið varð. Í stefnu er atvikinu lýst með þessum hætti: „Þegar skammt var til landingar á Keflavíkurflugvelli lenti flugvélin í afar mikilli ókyrrð sem varð þess valdandi að flugvélin missti flughæð (lenti í loftgati). Flugvélin, sem var stillt á sjálfstýringu (e. auto pilot), var þá að koma of hratt inn til landingar. Á sama tíma og vélin var í hæðarfalli ákváðu flugmenn að taka flugvélina af sjálfstýringu til að geta steipt vélinni í því skyni að draga úr hraða hennar. Við það að sjálfstýringin var tekin af, breyttist viðbragð flugvélarinnar og kom gríðarlegt högg á flugvélina sem kom af stað svonefndu „pitch change“, sem lýsir sér í því að nef flugvélar fer snögglega upp á við þannig að stél niður hennar vísar niður (ofris). Var höggið sem kom á flugvélina það mikið að farþegar, sem sátu aftast í vélinni, ráku upp óp og voru skelkaðir í nokkum tíma á eftir.“

Í greinargerð stefnda er staðhæft að atvikið hafi átt sér stað við upphaf lækkunar flugs kl. 14.08 þegar rúmar 20 mínútur hafi verið til lendingar. Þá hafi ófyrirséðar vindbreytingar í háloftunum orðið til þess að vélin varð fyrir álagi, sem hafi verið innan allra öryggismarka. Þetta hafi staðið yfir í nokkrar sekúndur. Flugvélin hafi þá verið á úthafsflugsvæði, vel suður af Íslandi, sunnan Vestmannaeyja. Samkvæmt flugáætlun hafi vélin þá nýlega flogið yfir stöðumiðið BREKI, sem staðsett er á N62 32.3 W019 32.8., um það bil 120 sjómílu frá áætluðum lendingarstað á Keflavíkflugvelli. Sætisbeltaljós í farþegarými hafi ekki verið kveikt, enda hafi verið meira en 20 mínútur til lendingar og flugmenn vélarinnar einungis að hefja lækkun vélarinnar samkvæmt flugáætlun úr 34.000 fetum í 32.000 fet. Við upphaf lækkunar hafi flugvélin verið á sjálfstýringu, en með lækkandi flughæð hafi vindur breyst nokkuð. Um vindhvörf (e. windshear) hafi verið að ræða og vindbreytingin verið lítils háttar. Með lækkaðri flughæð hafi hraði vélarinnar aukist, líkt og gerist við lækkun flughæðar. Flugmaður vélarinnar hafi aftengt sjálfstýringuna, þar sem hún hafi ekki dregið nægilega mikið úr hraða vélarinnar og flogið vélinni sjálfur til þess að koma í veg fyrir að flughraði hennar yrði of mikill (e. overspeed). Hafi flugmaður breytt stefnu hæðarstýris vélarinnar til þess að draga úr hraðanum með tilheyrandi þyngdaraukningu (e. g-load). Tilkynningarkerfi vélarinnar hafi hins vegar hvorki skráð að hraði né þyngdaraukning hafi farið umfram þau mörk sem framleiðandi hennar og eigandi miða við. Hafi flugvélin allan tímann verið undir öruggri stjórn flugmanna hennar.

Nánar lýsir stefnandi slysinu þannig að þegar ofangreint atvik hafi átt sér stað hafi hún verið stödd í eldhúsi aftast í flugvélinni. Við höggið sem kom á flugvélina, hafi hún farið í loftköstum upp undir þak vélarinnar áður en hún hafi dottið harkalega aftur fyrir sig. Kveðst stefnandi hafa lent illa á baki, hálsi og höfði. Hafi hún fengið mikinn slink á höfuð, háls og bak, misst meðvitund um stund og verið vonkuð eftir það. Strax í kjölfar atviksins hafi hún hringt í flugstjórn og farið fram á að kveikt yrði á sætisbeltaljósum þegar í stað. Geirlaug Eva Jónsdóttir flugfreyja var sjónarvottur að slysinu og liggur fyrir yfirlýsing hennar um atvikið auk vitnaskýrslu. Í yfirlýsingunni segir: „Slysið varð er við vorum að koma inn til lendingar á Keflavíkflugvelli. Skyndilega missti vélin hæð, með miklu höggi. Ég var stödd aftarlega í vélinni, og horfði aftur í vélina. Ég rétt náði að grípa í sætisarm og reif mig niður. Farþegarnir voru skelkaðir og fengu sjokk við höggið. Laufey var stödd í aftara eldhúsi. Ég sá hvemig Laufey þeyttist upp í loft, í miklum loftköstum og skall niður með miklum hávaða. Ég heyrði mikinn dynk. Þegar hún reis upp aftur fór hún strax í þjónustusíma og í samtali sem hún átti við flugstjóra vélarinnar í flugstjórnaklefa, heyrði ég að hún var ósátt við að ekki hafi verið búið að kveikja á sætisbeltaljósum fyrr. Mig minnir að þau hafi verið sett á í framhaldi af samtali þeirra. Laufey var augljóslega skelkuð, það fór ekki á milli mála. Ég hef aldrei hvorki fyrr né síðar séð flugfreyju fara í slíkum loftköstum og skella í gólf vélar með þessum hætti fyrr. Ég hef starfað í 9 ár sem lausráðin flugfreyja.“ Fyrir dómi dró vitnið Geirlaug Eva nokkuð úr framangreindri yfirlýsingu. Kvaðst hún ekki geta staðfest allar staðhæfingar sem þar koma fram og taldi að lýsingin á atvikinu væri ýkt. Hún kvaðst ekki getað borið um hvort farþegar hafi verið skelkaðir eftir atvikið. Hún hafi ekki rætt það við neinn farþega. Þá kvaðst hún ekki geta fullyrt að hún hafi séð stefnanda þeytast upp í loft en hún hefði áreiðanlega séð hana detta og heyrt mikinn dynk. Þá staðfesti hún einnig að hún sjálf hefði gripið í sætisarm og rífið sig niður og jafnframt að einn farþega hefði gripið um úlnlið hennar. Hún staðfesti jafnframt að hún hefði ekki verið vitni að viðlíka atviki fyrr eða síðar. Í framburði hennar fyrir dómi kom einnig fram að stefnandi hafi verið í miklu áfalli eftir slysið og vart verið viðmælandi það sem eftir lifði ferðarinnar og á leiðinni heim í flugrúttunni. Aðspurð hvers vegna framburður hennar fyrir dómi væri annar en í nefndri yfirlýsingu bar vitnið því við að hún hefði verið að flýta sér þegar hún ritaði undir yfirlýsinguna sem hefði verið samin af lögmanni stefnanda.

Stefndi telur atvikalýsingu þessa ótrúverðuga svo sem nánar greinir í málsástæðukafla hans. Í skýrslu flugmanns vélarinnar, Elíasar Egils Eliassonar, fyrir dómi, sem flaug vélinni þegar slysið varð, segir hann að flugið hafi verið afar eðlilegt og kveðst ekki hafa orðið var við að nokkurt högg hafi komið á vélina, hvorki þegar hann tók hana af sjálfstýringu né á öðrum tíma. Það eina sem hafi gerst er að vélin hafi lent í skotvindi sem hafi leitt til þess að hann hafi þurft að grípa inn í í nokkrar sekúndur til að koma í veg fyrir að hraði vélarinnar yrði of mikill. Aðspurður taldi hann nær útilokað að stefnandi hefði getað tekist á loft og kastast niður af þessu tilefni. Gunnar Örn Haukson, sem var flugstjóri í umræddri ferð, sagði í skýrslu fyrir dómi að aðstæður í flugi hefðu verið góðar og ferðin ósköp venjulegt síðsumarsflug að öðru leyti en því að þurft hafi að handfljúga vélinni um stund. Hann kannaðist ekki við að nein ókyrrð hefði verið í lofti, vélin hefði ekki misst hæð og hvorki verið steipt né hafi hún ofrisið. Þá kvaðst hann ekki hafa fundið fyrir neinu höggi þegar vélin var tekin af sjálfstýringunni.

Stefnandi lauk störfum í umræddu flugi en hún kveðst fljótlega eftir slysið hafa farið að finna fyrir afleiðingum þess, hún hafi stífnad aftan til í baki og hálsi, öll verið lemstruð, auk þess að vera afar meyr og grátgjöm. Eftir að fluginu lauk ræddi stefnandi atvikið við aðra áhafnarmeðlimi, þ. á m. flugmann vélarinnar, Elías Egil Eliasson en flugstjórinn, Gunnar Örn Hauksson, var ekki viðstaddur þann fund. Elías hafði hins vegar samband við hann símleiðis sama dag og Gunnar hafði sömuleiðis símsamband við stefnanda að kvöldi slysdags.

Tvær skýrslur voru gerðar um slysið. Fyrri skýrslan er öryggisskýrsla áhafnarmeðlima (Cabin Crew Safety Report). Skýrslan er óundirrituð og ekki kemur fram í henni hver skrifaði hana en Gunnar Örn Hauksson flugstjóri bar fyrir dómi að hann teldi það áreiðanlega hafa verið fyrsta flugfreyja. Ekki kemur fram í gögnum málsins hver gegndi því starfi og hún kom ekki fyrir dóminn. Í skýrslunni kemur fram að hún hafi verið send til öryggisskrifstofu stefnda þremur dögum eftir slysið eða þann 27. ágúst. Þar er tilvikið sagt vera atvik tengt ókyrrð í lofti (incident due to turbulence) og atvikinu lýst nánar þannig á ensku: „During decent and due to air turbulence on crew member, Laufey Ama Johansen, fell backwards on the floor in aft galley hitting the back of her skull. She complained of headache an sore muscles after the flight.“ Afleiðingar eru sagðar minni háttar (Consequences: Minor). Síðari skýrslan greinir frá flugatviki (operation incident), hún var gerð af flugstjóra vélarinnar og er dagsett tveimur dögum eftir slysið eða 26. ágúst 2009. Þar kemur fram að aðstoðarflugmaður (copilot) hafi flogið vélinni þegar slysið varð. Tilvikinu er lýst svo að mikill hraði vélarinnar hafi leitt til áverka á áhafnarmeðlim (High airspeed resulting in injury of CCM) og er afleiðingum lýst eins og í fyrri skýrslu, þ.e. sem minni háttar. Atvikinu er nánar lýst þannig á ensku: „During initial descent rapid head wind increase occurs with rapid increasing indicating airspeed. Auto pilot was disconnected to decrease airspeed. Aircraft movement felt gentle at flight deck but this movement caused cabin attendant Laufey Ama Johansen in aft kitchen to fall over.“ Segir í skýrslunni að atvikið hafi verið tilkynnt sama aðila og fyrri skýrslan 27. ágúst 2009. Tilkynning er óundirrituð en Gunnar Örn Hauksson kveðst hafa gert skýrsluna. Báðar skýrslurnar voru sendar til Flugmálastjórnar með tölvuskeytum þann 27. ágúst 2009.

Stefnandi leitaði til slysadeildar Landspítalans í Fossvogi tveimur dögum eftir slysið, hinn 26. ágúst 2009. Í vottorði Ásu E. Einarsdóttur, sérfræðilæknis á Slysa- og bráðadeild Landspítala – háskólasjúkrahúss, sem dagsett er 19. mars 2010, kemur fram sú greining slysadeildar að stefnandi hafi tognad og orðið fyrir ofreynslu á háls hrygg, brjósthrygg og lendhrygg, auk þess sem hún hafi hlotið höfuðhögg/vægan heilahristing og fengið taugaáfall. Stefnandi fór heim að skoðun lokinni, fékk almennar ráðleggingar varðandi hryggtognun auk þess sem send var beiðni um áfallahjálp. Stefnandi sótti tíma hjá sálfræðingi vegna áfallastreituröskunar. Einnig sótti stefnandi tíma í svæðanuddi og fór reglulega í meðferð hjá sjúkrahjálfa í október 2009. Einkenni sem rekja má til slyssins, og stefnandi glímir við enn í dag, eru verkir í hálsi og herðum, brjóstbaki, mjólbaki og mjöðmum með leiðni niður í fætur. Í vottorði Guðrúnar Hreinsdóttur heimilislæknis, sem dagsett er 11. mars 2011, kemur fram að fyrir slysið hafi stefnandi almennt verið mjög hraust og ekki átt við stoðkerfiseinkenni eða bakverki að stríða.

Aðilar málsins sammæltust um að fá Skúla Gunnarsson lækni og Birgi G. Magnússon héraðsdómslögmann til að leggja mat á varanlegar afleiðingar slyssins. Niðurstaða matsgerðar þeirra, sem er dagsett 5. apríl 2011, er sú að varanlegur miski stefnanda sé 15 stig og varanleg örorka sé 15%. Stöðugleika er talið hafa verið náð 24. ágúst 2010. Þá er tímabundið atvinnutjón talið vera 100% frá slysdegi til 14. nóvember 2009, og tímabil þjáningabóta vera það sama. Niðurstaða matsgerðar er ekki vefngd.

Með bréfi, dagsettu 5. maí 2011, gerði stefnandi kröfu á hendur stefnda um bætur vegna slyssins, annars vegar úr ábyrgðartryggingu stefnda og hins vegar úr slysatryggingu launþega hjá stefnda. Stefndi féllst á að greiða stefnanda bætur úr slysatryggingu launþega en hafnar greiðslu bóta úr ábyrgðartryggingu stefnda, enda viðurkennir hann ekki sök á tjóni stefnanda. Kemur þetta fram í bréfi hans til stefnanda dags. 20. maí 2011 og er sú afstaða hans ítrekuð síðar. Stefndi hefur greitt stefnanda bætur að fjárhæð 3.181.778 kr. í samræmi við skilmála kjarasamninga og slysatryggingar launþega.

Í stefnu er skorað á stefnda að leggja fram ýmis gögn, m.a aflestur úr flugrita vélarinnar (digital flight data recorder) og hljóðrita vélarinnar (cocpit voice recorder). Stefndi varð ekki við áskoruninni um að leggja fram þessi gögn en í tilefni hennar lagði hann fram bókun þann 15. febrúar. Kemur þar fram varðandi flugrita vélarinnar að stefndi telji það gagn þýðingarlaust auk þess sem honum sé óheimilt að leggja hann fram með vísan til laga nr. 35/2004, um rannsókn flugslysa, einkum 16. og 19. gr. laganna sem lúta að þagnarskyldu rannsóknarnefndar flugslysa, og takmarkanir á aðgangi að gögnum sem nefndin aflar vegna rannsókna sinna.

Varðandi hljóðrita vélarinnar kemur fram í bókuninni að hann hafi ekki verið varðveittur enda séu slíkar upptökur einungis varðveittar í mjög skamman tíma, 30-60 mínútur, nema í þeim tilvikum þegar atvik verða sem falla undir 1. gr. framangreindra laga um rannsókn flugslysa, en þar eru nefnd flugslys og flugatvik, sem ber að rannsaka eftir ákvæðum laganna. Atvik þetta hafi hins vegar ekki talist vera slíkt atvik og því hafi hljóðritinn ekki verið varðveittur.

Stefnandi gaf aðilaskýrslu fyrir dómi. Auk hennar komu fyrir dóminn vitnin, Gunnar Öm Hauksson flugstjóri, Hilmar Baldursson flugrekstrarstjóri, Geirlaug Eva Jónsdóttir flugfreyja, Elías Egill Eliasson flugmaður, Böðvar Gunnarsson, staðgengill forstöðumanns flugþjónustudeildar stefnda og Theodór Freyr Hervarsson veðurfræðingur.

II

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi byggir bótakröfu sína á því að stefndi beri skaðabótaábyrgð á varanlegu tjóni sem stefnandi hafi sannanlega hlotið í vinnuslysi hinn 24. ágúst 2009 á grundvelli meginreglu skaðabótaréttarins um vinnuveitandaábyrgð.

Í fyrsta lagi byggir stefnandi á því að flugmenn vélarinnar hafi ekki fylgt ákvæðum laga nr. 60/1998, um loftferðir, og reglugerðar nr. 53/1976, um mannflutninga í loftförum, svo sem þeim hafi borið að gera. Í 41. gr. laga nr. 60/1998 er kveðið á um að flugstjóri beri ábyrgð á undirbúningi flugs og framkvæmd þess, þ. á m. að flugi sé hagað í samræmi við gildandi reglur.

Samkvæmt veðurvottorði Veðurstofu Íslands, dags. 27. ágúst 2012 hafi tvær viðvaranir um hættuleg veðurfyrirbrigði verið í gildi þegar slys stefnanda varð um kl. 14:10, hinn 24. ágúst 2009. Þær veðurvíðvaranir sem hafi verið í gildi eru nefndar SIGMET04 og 05 en slíkar viðvaranir séu gefnar út vegna hættulegra veðurfyrirbæra í lofti sem ógnað geti öryggi loftfara. SIGMET05 hafi gilt um það svæði sem flugvélin var á þegar slysið varð. Í fyrrgreindu veðurvottorði sé umrædd viðvörðun skýrð með eftirfarandi hætti: „Hið síðarnefnda greinir frá og varar við mikilli ókyrð yfir vesturhluta Íslands fyrir vestan 18°W frá 32 þúsund fetum og upp í 37 þúsund fet.“ Miðað við tímasetningu slyss stefnanda þá sé gert ráð fyrir því í veðurvottorðinu að flugvélin hafi verið í 30 til 36 þúsund feta hæð um 100 sjómílu frá Keflavíkflugvelli, eða á um það bil 63°N, 18°W. Samkvæmt því sé ljóst, að framangreind SIGMET viðvörðun um mikla ókyrð í lofti hafi gilt fyrir þá flughæð og þann stað þar sem flugvélin var á flugi þegar slys stefnanda varð. Jafnframt komi fram í veðurvottorðinu, að sama dag hafi verið lögð skammt suður af landinu, sem hafi færst hægt í vesturátt, og að skil lögðarinnar hafi verið komin inn á land um hádegi og þá legið frá norðri til suðurs skammt vestur af Mýrdalsjökli. Nánar tiltekið á þeim stað, eða nærri þeim stað, þar sem flugvélin hafi verið þegar slys stefnanda varð. Flugstjóri vélarinnar hafi átt að vera búinn að kynna sér framangreindar veðurupplýsingar og viðvaranir og haga fluginu í samræmi við þær.

Stefnandi byggir á því að fyrirsjáanlegt hafi verið að flugaðstæður væru háskalegar og að flugstjóri og flugmaður hafi ekki hagað flugi í samræmi við þær aðstæður. Þeir hafi sýnt af sér saknæma hegðun eða vítavert gáleysi og brotið þannig gegn lögum, reglugerðum og fyrirmælum í handbók flugvélarinnar. Bótakrafa stefnanda er reist á reglunni um vinnuveitandaábyrgð og byggir á sök flugstjóra og flugmanns sem starfsmanna stefnda.

Hin saknæma hegðun hafi í fyrsta lagi falist í því að kveikja ekki á sætisbeltaljósum eða vara farþega og áhöfn við með öðrum hætti áður en þeir tóku vélina af sjálfstýringu þar sem þeim hafi mátt vera ljóst, miðað við fyrirliggjandi upplýsingar um veður, að viðbrögð þeirra myndu hafa hættu í för með sér. Einföld og hefðbundin tilkynning í upphafi flugs, þar sem farþegum er bent á að hafa ávallt sætisólar spenntar, nægi ekki við þessar aðstæður. Stefnandi vísar í þessu sambandi til 41. og 42. gr. laga nr. 60/1998 þar sem m.a. er kveðið á um að flugstjóri beri ábyrgð á því að flug sé undirbúið og framkvæmt samkvæmt gildandi reglum og að hann hafi undir sinni forsjá loftfar, áhöfn, farþega og farm. Jafnframt vísar stefnandi til 3. gr. reglugerðar nr. 53/1976 þar sem mælt er fyrir um að flugstjóri skuli, þegar flogið er í ókyrru lofti, fyrirskipa að öryggisbelti séu spennt. Í áhafnaröryggisskýrslu (e. cabin crew safety report) sé greint frá því að slys stefnanda hafi mátt rekja til ókyrðar (e. incident due to turbulence). Með hliðsjón af áðurnefndum veðurvíðvörðunum sé ljóst að aðstæður hafi verið þannig að skyldu hafi borið til að hafa ljósin kveikt samkvæmt tilvitnuðu ákvæði reglugerðarinnar og í síðasta lagi hafi borið að kveikja á þeim áður en ákvörðun var tekin um að taka flugvélinu af sjálfstýringu. Með því að láta hjá líða að kveikja á ljósunum hafi ekki verið gætt þess öryggis áhafnar og farþega sem flugstjóra bar að gæta. Þá felist í þessu athafnaleysi flugstjóra og

flugmanns einnig brot á 4. gr. reglugerðar nr. 680/1999 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu flugverja.

Hvað notkun sætisbeltaljósa varðar þá hafi flugstjóra enn fremur borið skylda til að vera búinn að kveikja ljósin þegar slysið varð þar sem skemmri tími en 20 mínútur voru til landingar. Í handbók flugmanna stefnda varðandi þá flugvél sem um ræðir komi fram með skýrum hætti að í síðasta lagi skuli kveikja á sætisbeltaljósum 20 mínútum fyrir áætlaða landingu, jafnvel þótt kjöraðstæður og skilyrði séu til flugs. Skemmri tími en þar sé mælt fyrir um hafi verið til landingar. Þrátt fyrir það hafi það fyrst verið eftir að stefnandi bað flugstjóran um að kveikja ljósin að það var gert.

Stefnandi byggir á því, að hefðu flugmenn vélarinnar sinnt lögbundinni skyldu sinni til að kveikja á sætisbeltaljósum vélarinnar um leið og vart varð við ókyrð í lofti eða í síðasta lagi þegar 20 mínútur voru til áætlaðrar landingar vélarinnar hefði slys stefnanda ekki átt sér stað. Henni hefði þá gefist ráðrúm til að setjast og þá hvorki stafað hætta af framangreindum athöfnum flugmanna né ókyrðar í lofti. Orsök slyss stefnanda megi þannig rekja til saknæmrar vanrækslu flugmanna vélarinnar í umrætt sinn.

Þá hafi stjórnendur flugvélarinnar flogið vélinni of hratt miðað við aðstæður og veðráttu sem hafi leitt til þess að þeir hafi neyðst til að taka vélina af sjálfstýringu og steypa henni í því skyni að draga úr hraða hennar. Flugstjóri vélarinnar hafi staðfest í símtali til stefnanda að kvöldi slysdags að flugvélin hafi verið að koma inn til landingar á allt of miklum hraða. Því hafi, að hans sögn, verið nauðsynlegt að draga úr hraða vélarinnar með skjótum hætti, þ.e. með því að taka vélina af sjálfstýringu til að geta steyppt henni upp í vindinn. Stefnandi byggir á því að ekki hefði verið nauðsynlegt að grípa til framangreindra ráðstafana, hefðu flugmenn vélarinnar hagað fluginu í samræmi við allar aðstæður og gert viðeigandi ráðstafanir um leið og ókyrð fór að gera vart við sig í lofti. Þeir hafi vitað eða mátt vita hvaða áhrif viðbrögð þeirra myndu hafa á flugvélin, þar sem þekkt sé að þýstingsfall geti orðið (e. pitch change) við það að steypa flugvélinni og sem valdið geti því að mikið högg komi á flugvél. Í tilkynningu stefnda (e. Operations Incident), sé greint frá því að ástæðu slyss stefnanda megi rekja til mikils flughraða og er atvikið flokkað sem „Other Operational Incident“. Þar komi einnig fram að aðstoðarflugmaður („copilot“) hafi flogið vélinni þegar slys stefnanda varð.

Stefnandi telur því sannað að bein orsakatengsl séu á milli athafna og athafnaleysis flugmannanna í umrætt sinn, og þess varanlega tjóns sem hún varð fyrir vegna saknæmrar háttsemi þeirra og vítaverðrar vanrækslu. Veðrafyrirbrigði eða vindhvörf, eins og ókyrð í lofti, stefni almennt hvorki flugvél né áhöfn og farþegum í hættu hagi flugstjóri framkvæmd flugs með réttum hætti, kynni sér fyrirbyggjandi veðurviðvaranir og gæti að viðeigandi viðvörðunum til áhafnar og farþega. Svo hafi ekki verið í þessu tilviki.

Af framangreindu þykir stefnanda ljóst, að stefndi beri fulla ábyrgð á tjóni stefnanda á grundvelli vinnuveitandaábyrgðar samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga nr. 50/1993. Stefnandi krefst þess, að stefndi verði dæmdur til að bæta varanlegt tjón hennar, sem rekja má til saknæmrar háttsemi eða í öllu falli vítaverðs gáleysis eða vanrækslu starfsmanna stefnda, eins og lýst hefur verið hér að framan, úr ábyrgðartryggingu stefnda, enda séu skilyrði bótaskyldu stefnda uppfyllt í málinu. Stefnandi hafi orðið fyrir varanlegu tjóni af völdum slyssins eins og staðfest er með niðurstöðum matsgerðar Skúla Gunnarssonar læknis, og Birgis G. Magnússonar hdl. Hafið sé yfir allan vafa að bein orsakatengsl séu á milli fyrmefnds slyss og þess varanlega tjóns sem stefnandi býr við í dag.

Um frekari lagarök vísar stefnandi til skaðabótalaga nr. 50/1993 og meginreglu íslensks skaðabótaréttar um vinnuveitandaábyrgð. Þá vísar stefnandi til laga nr. 60/1998, um loftferðir, reglugerðar nr. 53/1976, um mannflutninga í loftförum, reglugerðar nr. 680/1999, um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu flugverja, og reglugerðar nr. 53/2006, um tilkynningarskyldu flugslysa, alvarlegra flugatvika og slysa. Málskostnaðarkrafa stefnanda styðst við XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, einkum 1. mgr. 130. gr. Þar sem stefnandi sé ekki virðisaukaskattskyldur aðili er þess krafist að tekið verði tillit til greiðslu virðisaukaskatts við ákvörðun málskostnaðar.

III

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi krefst sýknu af öllum dómkröfum stefnanda. Stefnandi hafnar því alfarið og mótmælir sem röngu og ósönnuðu að starfsmenn hans hafi í störfum sínum við farþegaflug FI451 valdið stefnanda skaðabótaskyldu tjóni með saknæmum og ólögum hætti, sýnt af sér gáleysi, vítavert gáleysi eða gerst sekir um vanrækslu í störfum sínum, eins og dómkröfur stefnanda byggja á.

Þá telur stefndi lýsingu á slysinu í stefnu vart geta staðist. Ótrúlegt sé að enginn í áhöfn flugvélarinnar eða farþegar um borð hafi orðið vitni að því að einn af öryggisvörðum vélarinnar hafi misst meðvitund og verið án hennar um tíma. Þá sé eldhúsrými aftast í flugvél stefnda svo lítið að ómögulegt sé að stefnandi hafi henst þar um í slíkum loftköstum eins og lýst er í stefnu. Engum sögum fari af því að aðrir í áhöfn flugvélarinnar, farþegar eða farangur þeirra hafi færst úr stað við þessa atburði þó að farþegarymi hafi enn verið ófrágangið. Stefnandi hafi ekki komið þeim lýsingum á atburðum sem fram koma í stefnu á framfæri við flugstjóra vélarinnar að flugferðinni lokinni, heldur hélt stefnandi til Reykjavíkur með áhafnarrútu stefnda. Því hafi ekki verið óskað eftir áfallahjálpi enda ekki eftir því óskað af hálfu stefnanda, auk þess sem aðrir í áhöfn vélarinnar hafi augljóslega ekki haft vitneskju um að um borð hefðu átt sér stað atburðir sem leiddu til þess að slíkrar aðstoðar væri þörf.

Að kvöldi hins 24. ágúst 2009 hafi flugstjóri vélarinnar haft samband við stefnanda. Stefnandi mótmælir lýsingu á því samtali í stefnu en flugstjóri vélarinnar gat meiðsla stefnanda engu að síður í skýrslu sem hann útbjó eftir flugið. Í leiðarþók flugvélarinnar sem flugstjóri hafi fyllti út strax að flugi loknu hafi á hinn bóginn engin sérstök atvik verið færð til bókar. Sé þess hvergi getið að flugvélin hafi orðið fyrir gríðarlegu höggi eins og haldið er fram í stefnu og stefnandi raunar ein til frásagnar um það. Þá hafi enginn þeirra 178 farþega sem voru um borð í farþegaflugi FI451 kvartað eða gert athugasemdir við stefnda að flugi loknu, líkt og algengt er telji þeir að framkvæmd flugs eða þjónustu um borð sé ábótavant.

Stefndi hafnar því jafnframt og mótmælir sem ósönnuðu að starfsmenn hans hafi brotið gegn starfsskyldum sínum samkvæmt ákvæðum laga og reglugerða og virt að vettugi fyrirmæli sem fram koma í þeim handbókum sem flugmönnum stefnda ber að fylgja í störfum sínum. Starfsmenn hans hafi hagað störfum sínum í samræmi við ákvæði laga nr. 60/1998 um loftferðir, reglugerðar nr. 53/1976 um mannflutninga í lofti, reglugerðar nr. 680/1999 um ráðstafanir til að stuðla að bættu öryggi og heilsu flugverja og annarra fyrirmæla, tilmæla og leiðbeininga sem þeim beri að fylgja við framkvæmd og undirbúning flugsins. Starfsmenn stefnda hafi beitt faglegum og vönduðum vinnubrögðum við störf sín. Háttsemi þeirra og viðbrögð hafi verið í samræmi við aðstæður, fyrirliggjandi upplýsingar og veðráttu fyrir og við flugið. Enn fremur hafi starfsmenn stefnda brugðist við óviðráðanlegum aðstæðum í lofti með þeim hætti sem þeim bar og í samræmi við þau fyrirmæli og leiðbeiningar sem flugmönnum er ætlað að fylgja í störfum sínum við slíkar aðstæður. Samkvæmt meginreglum einkamálaréttarfars, sbr. ákvæði VI. kafla laga, nr. 91/1991 um meðferð einkamála, hvíli sönnunarbyrði fyrir því að starfsmenn stefnda hafi sýnt af sér saknæma háttsemi, og með henni valdið stefnanda skaðabótaskyldu tjóni, alfarið á stefnanda. Stefnandi hafi ekki fært fram lögfulla sönnun fyrir því að starfsmenn stefnda hafi við farþegaflug FI451 gerst sekir um saknæma háttsemi, hvort sem er með gáleysi, vítaverðu gáleysi eða vanrækslu.

Jafnframt séu ósönnuð orsakatengsl milli háttsemi starfsmanna stefnda og tjóns stefnanda. Tjón stefnanda megi rekja til óviðráðanlegra og ófyrirsjáanlegra utanaðkomandi aðstæðna við flugið, óhappatilviljunar eða annarra ástæðna sem ekki verði raktar til saknæmrar háttsemi starfsmanna stefnda. Þá sé ósannað að tjón stefnanda sé sennileg afleiðing af háttsemi starfsmanna stefnda, í skilningi meginreglna skaðabótaréttarins.

Því skorti öll skilyrði almennu skaðabótareglunnar og meginreglu skaðabótaréttarins um vinnuveitandaábyrgð til þess að skaðabótabyrgð verði felld á stefnda vegna háttsemi starfsmanna hans. Því beri að sýkna stefnda af dómkröfum stefnanda.

Nánar gerir stefndi grein fyrir sýknukröfu sinni með eftirfarandi hætti:

Varðandi ætlaða sök við undirbúning flugsins mótmælir stefndi fullyrðingum stefnanda um að starfsmenn stefnda, þ. á m. flugstjóri vélarinnar, hafi ýmist ekki verið búnir að kynna sér fyrirliggjandi veðurfarsupplýsingar í aðdraganda flugferðarinnar eða látið undir höfuð leggja að haga framkvæmd flugsins í samræmi við þær. Þá er því mótmælt sem röngu sem fram kemur í stefnu að aðstæður hafi verið háskalegar í umræddu flugi. Veður hafi verið ágætt. Samkvæmt flugáætlun vélarinnar mælti fyrirliggjandi vindaspá fyrir um hægán vind við upphafslækkun (040°/20 hnútar eða norðaustan átt 10m/sek.), sem teljist lítill vindur í háloftum, en samkvæmt spánni mátti gera ráð fyrir lítills háttar breytingum við lækkun. Umræddan dag hafi Veðurstofa Íslands gefið út sex SIGMET viðvaranir. Slík viðvörðun feli ekki í sér flugbann á þeim svæðum sem viðvörðunin taki til enda sé að jafnaði flogið á svæðum sem slíkar viðvaranir taki til. Útgáfa SIGMET viðvarana sé alvanaleg og skipti hundruðum á hverju ári. Tvær veðurviðvaranir, sem Veðurstofa Íslands gaf út þennan dag, SIGMET 4 og SIGMET 5, hafi verið í gildi meðan á farþegaflugi FI451 stóð. Hvorug þessara viðvarana hafi átt við eða giltu um áætlaða og flogna flugleið vélar stefnda,

enda hafi þær báðar verið skilyrtar yfir landi, þ.e. „OVER W-ICELAND OF 018W“. Gildir einu hvort miðað sé við ónákvæma staðsetningu vélarinnar, sem tilgreind er á veðurvottorði Veðurstofu Íslands, eða raunverulega staðsetningu hennar norðvestur af stöðumiðinu BREKI. Að auki hafi SIGMET 5 viðvörunin verið gefin út kl. 12.55, klukkustund eftir að flugferðin hófst. Dómkrafa stefnanda um skaðabótaskyldu stefnda verði því ekki byggð á umræddum veðurviðvörunum. Þar við bætist að samkvæmt tilkynningum skráðum af flugumferðastjórum í flugstjórn, hafi einungis verið gert ráð fyrir miðlungsókyrrð norður af Vatnajökli og mikilli ókyrrð yfir Vestfjörðum og vestur á Grænlandshaf. Að öllu þessu virtu sé ljóst að starfsmenn stefnda hafi ekki og ekki getað haft réttmæta ástæðu til að ætla að þau veðurfyrirbrigði sem vísað er til í ofangreindum veðurviðvörunum og tilkynningum ættu við í farþegaflugi FI451 og hvorki þessar upplýsingar né aðrar hafi gefið þeim tilefni til að haga fluginu með öðrum hætti en gert var. Það álag sem flugvél stefnanda hafi orðið fyrir vegna vindbreytinga eða vindhvarfa megi rekja til óviðráðanlegra aðstæðna, sem hvorki voru fyrirsjáanlegar samkvæmt fyrirliggjandi veðurfarsupplýsingum né sýnilegar starfsmönnum meðan á fluginu stóð.

Af framangreindu leiði jafnframt að það verði ekki metið starfsmönnum stefnda til sakar að hafa ekki varað stefnanda, aðra áhafnarmeðlimi og farþega, sérstaklega við utanaðkomandi vindhvörfum sem voru þeim hvorki sjáanleg né viðbúin.

Þá hafi starfsmenn stefnda hagað framkvæmd flugsins í einu og öllu í samræmi við gildandi lög, reglur og fyrirmæli sem fram komi í flugstjórnarhandbókum og handbókum framleiðanda vélarinnar. Þeir atburðir sem dómkrafa stefnanda byggir á hafi átt sér stað kl. 14.08 hinn 24. ágúst 2012. Flugvél stefnda hafi þá verið stödd á úthafsflugsvæði, norðvestur af stefnumiðinu BREKI, sem flugmenn stefnda hafi þá nýlokið við að fljúga yfir samkvæmt flugáætlun og hafi verið að hefja lækkun. Því sé ranglega haldið fram í stefnu að skammt hafi verið til landingar og/eða að flugvél stefnda hafi verið í aðflugi.

Við upphaf lækkunar hafi flugvélin verið á sjálfstýringu en með lækkandi flughæð hafi vindur breyst lítills háttar. Urðu vindhvörf, sem líkja megi við vindhviðu, sem hafi leitt til þess að álag kom á flugvélin. Við lækkun flughæðar hafi hraði vélarinnar, eðli málsins samkvæmt, aukist. Þar sem flugmaður hafi talið að sjálfstýring flugvélarinnar lækkaði hraða hennar ekki nægilega mikið, hafi hann tekið sjálfstýringuna af og flogið vélinni sjálfur til þess að forðast að flughraði hennar yrði of mikill (e. overspeed). Hafi flugmaður breytt stefnu hæðarstýris vélarinnar til þess að draga úr hraða hennar með tilheyrandi þyngdaraukningu (e. g-load). Því sé ranglega haldið fram í stefnu og að auki ósannað, að flugvél stefnda hafi lent í þrýstingsfalli eða hæðarfalli með þeim hætti sem þar er lýst. Flugvélin hafi allan tímann verið undir öruggri stjórn starfsmanna stefnda. Það sé að auki alrangt að flugvél stefnda hafi misst flughæð við að lenda í „loftgati“ enda séu slík göt ekki til. Því sé mótmælt fullyrðingum stefnda þess efnis að sú aðgerð flugmanns að aftengja sjálfstýringu vélarinnar hafi leitt til þess að högg hafi komið á vélina sem hafi orðið þess valdandi að stefnandi féll um borð. Aftenging sjálfstýringar framkalli ekki högg á flugvélar né heldur leiði hún til þrýstings- eða hæðarfalls. Viðbrögð starfsmanna stefnda við þeim vindhvörfum sem flugvél stefnda hafi orðið fyrir hafi verið rétt og að öllu leyti í samræmi við þau fyrirmæli sem flugmönnum er ætlað að fylgja við slíkar aðstæður. Fráleitt sé að starfsmenn stefnda hafi við framkvæmd flugsins sýnt af sér saknæma háttsemi og vítaverða vanrækslu hvað þá að slík háttsemi þeirra og viðbrögð við krefjandi aðstæður hafi valdið tjóni stefnanda. Staðhæfingar stefnanda um saknæma háttsemi starfsmanna stefnda byggja á lýsingum á framkvæmd flugsins sem séu beinlínis rangar. Stefnandi mótmælir þeirri staðhæfingu stefnanda að flugvélinni hafi verið flogið of hratt sem rangri og ósannaðri. Hraði vélarinnar hafi aukist vegna vindhvarfa í upphafi lækkunar sem séu utanaðkomandi og ófyrirséðar aðstæður en ekki af völdum mistaka stjórnenda vélarinnar. Viðbrögð starfsmanna stefnda hafi verið rétt og í samræmi við þau fyrirmæli sem þeim sé ætlað að fylgja í störfum sínum sbr. fyrirmæli í handbókum um stjórn Boeing-flugvéla við slíkar aðstæður. Skýrt komi fram í þeim að flugmönnum beri beinlínis að aftengja sjálfstýringu flugvélar til þess að fyrirbyggja of mikinn hraða vélarinnar, ekki síst ef flugmenn telja að afköst sjálfstýringar nægi ekki ein og sér til þess að draga nógu hratt úr hraðanum. Flugvél stefnda sé útbúin viðvörunarbúnaði sem gefi frá sér viðvaranir til flugmanna sé henni flogið of hratt. Engar slíkar viðvaranir hafi borist starfsmönnum stefnda í því tilviki sem hér um ræðir. Af því leiði að fullyrðingar stefnanda um að starfsmenn stefnda hafi sýnt af sér saknæma háttsemi með því að fljúga flugvél stefnda of hratt miðað við aðstæður og veðráttu séu því bæði rangar og ósannaðar.

Þá mótmælir stefndi ýmsum staðhæfingum stefnanda um það hvernig vélinni var stjórnað sem röngum og ósönnuðum. Mótmælt er staðhæfingu um að starfsmenn stefnda hafi „steypt vélinni í því skyni að draga úr hraða

hennar“, eins og haldið er fram í stefnu eða að vélin hafi verið tekin af sjálfstýringu í því skyni að steypa vélinni upp í vindinn. Einnig sé því mótmælt að skyndilegt þrýstings- eða hæðarfall (e. pitch change) hafi orðið eða að vélin hafi ofrisið (e. stall). Þá hafi vélin ekki orðið fyrir gríðarlegu höggi eins og stefnandi haldi fram. Hefði þetta gerst hefði viðvörðunarkerfi stefnda gefið starfsmönnum hans á jörðu niðri merki um ástandið. Hefði slíkt ástand sem lýst er í stefnu myndast um borð í flugvélinni, sé um að ræða flugatvik, í skilningi 1. gr. laga, nr. 35/2004, um rannsókn flugslysa, sem sé tilkynningarskylt til rannsóknarnefndar flugslysa, samkvæmt ákvæðum III. kafla laganna eða eftir atvikum til Flugmálastjórnar Íslands, skv. ákvæðum 1. og 2. mgr. 47. gr. laga um loftferðir, nr. 60/1998. Stefndi hafni því alfarið að sú hafi verið raunin.

Varðandi stjórnun sætisbeltaljósa þá mótmælir stefndi því að skylt hafi verið að kveikja á þeim fyrr en gert var. Ekki hafi verið brotið gegn fyrirmælum í 3. gr. reglugerðar, nr. 53/1976. Slys stefnanda hafi átt sér stað kl. 14.08, þ.e. rúmlega 20 mínútum fyrir landingu vélarinnar. Verklagsreglur geri ráð fyrir því að ljósin séu að jafnaði kveikt þegar um það bil 20 mínútur séu til landingar en ekki sé skylt að kveikja á sætisbeltaljósum fyrir þann tíma. Af leiðbeiningum í handbók, tölulið 1.2.10, megi sjá að flugmenn hafi svigrúm til þess að ákveða hvenær sætisbeltaljós skuli kveikt í farþegarými. Þá er mótmælt þeirri staðhæfingu að orsakatengsl séu milli skorts á ljósum og slyss stefnanda auk þess sem skilyrði fyrir sennilegri afleiðingu séu ekki fyrir hendi. Stefnandi hefði eftir sem áður verið án sætisbelta að sinna skyldustörfum sínum, eins og aðrir úr áhöfn vélarinnar. Fyrirmæli flugstjóra um að spenna sætisbelti nái einungis til farþega flugvélarinnar, en ekki til öryggisvarða um borð, þ.e. flugfreyja og flugþjóna enda þurfi áhöfn að inna ýmis störf af hendi fyrir landingu þegar innan við 20 mínútur eru til landingar. Skylda áhafnar til að sitja með sætisbelti spennt skv. mgr. 3.1 í 3. gr. reglugerðar nr. 53/1976 nái einungis til flugtaks og landingar flugvéla. Ákvæði 2. mgr. sömu greinar taki einungis til farþega nema um alvarlega ókyrrð í lofti sé að ræða. Þær aðstæður hafi ekki verið uppi þegar slys stefnanda varð. Loks hafi flugmaður réttilega, þegar vélin lenti í vindhvörfum, látið stjórn vélarinnar hafa forgang svo sem honum bar að gera samkvæmt hefðbundnum og faglegum vinnubrögðum. Ekki sé neinni saknæmri háttsemi til að dreifa.

Þá er sýknukrafa stefnda byggð á því að stefnanda beri samkvæmt meginreglum skaðabótaréttarins alltaf að sýna tilhlýðilega aðgát við störf sín um borð í flugvél stefnda og gæta að eigin öryggi í störfum sínum. Stefnanda hafi átt að vera fullkunnugt um þessa skyldu, enda sé mælt fyrir um hana í tölul. 8.3.8.3.3 í flugstjórnarhandbók. Hún hafi langa starfsreynslu og eigi að þekkja vel til aðstæðna um borð í flugvélum stefnda. Stefnanda hafi því borið að sýna sérstaka aðgát ekki síst í ljósi þess að nokkuð langt hafi verið liðið á farþegaflug FI451 og stefnanda hafi því mátt vera ljóst að flugmenn vélarinnar myndu senn huga að upphafslekkun flughæðar og undirbúningi aðflugs og landingar. Með hliðsjón af þessu og í ljósi þess að enginn annar hafi orðið fyrir skakkaföllum verði að telja að rekja megi orsakir þess tjóns sem stefnandi varð fyrir til vanrækslu stefnanda á eigin aðgæsluskyldu, óhappatilviks eða óviðráðanlegra aðstæðna sem ekki verði raktar til saknæmrar háttsemi starfsmanna stefnda. Á þeim afleiðingum sem af því hafi hlotist verði stefnandi sjálfur að bera ábyrgð, en ekki stefndi.

Slysið sé afleiðing af ófyrirsjáanlegum og óviðráðanlegum aðstæðum, óhappatilviki eða öðrum ástæðum sem ekki verða raktar til saknæmrar háttsemi starfsmanna stefnda. Öll skilyrði skorti því til þess að skaðabótaábyrgð verði felld á stefnda vegna háttsemi starfsmanna hans séu uppfyllt. Því beri að sýkna stefnda af dómkröfum stefnanda.

Um lagarök vísar stefndi til almennu skaðabótareglunnar og meginreglu skaðabótaréttar um vinnuveitendaábyrgð, auk ákvæða skaðabótalaga nr. 50/1993, með síðari breytingum. Jafnframt vísar hann til ákvæða laga um loftferðir, nr. 60/1998, einkum til 41. gr., en einnig til ákvæða 1. og 2. mgr. 47. gr. reglugerðar nr. 53/1976, um mannflutninga í loftförum, og reglugerðar nr. 680/1999, um ráðstafanir til að stuðla að bættu öryggi og heilsu flugverja, laga nr. 35/2004, um rannsókn flugslysa, einkum 1. gr. og ákvæða III. kafla laganna.

Um sönnun og sönnunarfærslu vísar stefndi til ákvæða VI. kafla laga, nr. 91/1991, um meðferð einkamála. Málskostnaðarkrafa stefnda styðst við ákvæði XXI. kafla laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, einkum 1. mgr. 130. gr. laganna.

V

Niðurstaða

Í máli þessu er deilt um skaðabótaskyldu vegna vinnuslyss um borð í flugvél. Ekki er ágreiningur um að stefnandi varð fyrir líkamstjóni sem metið er til 15% varanlegrar örorku og 15 stiga miska og að slysið hafi borið að þegar hún var við vinnu aftarlega í flugvél stefnda. Stefndi mótmælir hins vegar lýsingum stefnanda á því hvernig

slysið atvikaðist. Um það stendur ágreiningur málsins og hvort stefndi beri skaðabótaábyrgð á tjóni stefnanda.

Nánar tiltekið snýst ágreiningur málsins um það hvort skilyrði skaðabótaábyrgðar á grundvelli reglunnar um vinnuveitandaábyrgð séu fyrir hendi, þar á meðal um sök starfsmanna stefnda, orsakatengsl og sennilega afleiðingu. Það eru einkum þrjú atriði sem tengjast sakarmatinu sem ágreiningur hverfist um. Í fyrsta lagi er deilt um hvort fyrirsjáanlegt hafi verið að ókyrri yrði í lofti á flugleið vélarinnar sem taka hefði átt tillit til við tilhögun flugs og vara hefði átt áhöfn og farþega við fyrir fram. Í öðru lagi er ágreiningur um notkun sætisbeltaljósa, þ.e. hvort skylt hafi verið að hafa þau kveikt þegar slysið varð og jafnframt hvort það hefði einhverju breytt varðandi slys stefnanda. Í þriðja lagi er deilt um það hvernig stjómun vélarinnar var háttað, þ.e. hvað nákvæmlega gerðist sem varð þess valdandi að stefnandi slasaðist, einkum þá hvort saknæmri háttsemi starfsmanna stefnda, þ.e. flugstjóra og flugmanns, sé um að kenna. Hvað það varðar er einnig deilt um hvernig reglur um sönnun horfa við, þ.e. hvort snúa beri sönnunarbyrði við varðandi ætlaða sök.

Verður nú gerð grein fyrir hverjum framangreindra ágreiningsþátta fyrir sig en fyrst verður gerð grein fyrir mati dómsins á sönnun um það hvernig slysið atvikaðist.

A

Ekki er ágreiningur um afleiðingar slyssins sem stefnandi varð fyrir þann 24. ágúst 2009 en í málinu liggur fyrir matsgerð sem aðilar öfluðu sameiginlega. Niðurstaða matsgerðarinnar, sem unnin var af Skúla Gunnarssyni lækni og Birgi Magnússyni hdl., er sú að stefnandi hafi orðið fyrir varanlegri örorku. Hins vegar dregur stefndi í efa að lýsing stefnanda af atvikinu fái staðist. Virðist þar einkum vera sú staðhæfing hennar að flugvélin hafi orðið fyrir gríðarlegu höggi og hún hafi við það kastast af talsverðu afli upp í loft. Í stefnu er því lýst þannig að stefnandi hafi farið „flick flakk“ í loftinu. Í læknabréfi Guðrúnar Hreinsdóttur heimilislæknis er höfð eftir stefnanda sú lýsing á atvikinu að flugvélin hafi skyndilega tekið mikla dýfu og við það hafi hún kastast upp og lent á höfði og baki. Í beiði um sjúkrahjálfun þann 18. september 2009 gerir stefnandi grein fyrir slysinu með líkum orðum. Sambærileg lýsing er jafnframt höfð eftir henni af Ásu E. Einarssdóttur, sérfræðingi á slysa- og bráðadeild LSH, í læknisvottorði frá 19. mars 2010. Í tilkynningu um slys til Sjúkratrygginga Íslands þann 12. október 2009 er stefnandi beðin um að gefa nákvæma lýsingu á tildrögum og orsökum slyssins. Þar stendur: „Hentist upp í loft og skall aftur fyrir mig í gólfíð með bak og höfuð vegna ókyrðar og skyndilegrar hæðarfalls vélar (loftgats) vegna ókyrðar“. Tilkynning þessi er undirrituð af starfsmanni stefnda, Birnu Bragadóttur sem atvinnurekanda, ásamt stefnanda. Sama lýsing er gefin í tjónstilkynningu til Sjóvar-Almennra trygginga 9. ágúst 2010. Í öryggisskýrslu áhafnameðlima, sem dagsett er sama dag og slysið varð, segir að stefnandi hafi fallið aftur fyrir sig á gólfíð og fengið höfuðhögg. Hún hafi kvartað yfir höfuðverk og eymslum í vöðvum eftir flugið. Skýrslan er ekki undirrituð en aðilar telja báðir að hún hafi verið rituð af fyrstu flugfreyju en hún er eins og áður segir ekki nafngreind í gögnum málsins og gaf ekki skýrslu fyrir dómi.

Stefnandi gaf aðilaskýrslu fyrir dómi og var frásögn hennar af slysinu með líkum hætti og framan greinir. Geirlaug Eva Jónsdóttir flugfreyja varð vitni að slysinu. Vísast til þess sem rakið er í atvikalýsingu um efni yfirlýsingar hennar og vitnisburðar fyrir dómi. Ekki verður annað séð, þrátt fyrir að hún hafi dregið nokkuð úr skriflegri yfirlýsingu sinni á slysinu með framburði fyrir dómi, en að lýsing hennar komi að meginstefnu heim og saman við lýsingu stefnanda á slysinu.

Áverkum slyssins og afleiðingum er ítarlega lýst í læknisvottorðum, læknabréfum og matsgerð sem eru meðal gagna málsins og ekki er ágreiningur um milli aðila. Af þeim gögnum má ráða að höggið sem stefnandi hlaut í slysinu var harkalegt og afleiðingar nokkuð alvarlegar. Í matsgerð kemur m.a. fram að stefnandi hafi hlotið höfuðhögg og vankast, fengið togunaráverka á háls og bak og talsvert andlegt áfall. Stefnandi hafi verið óvinnufær með öllu í frá 24. ágúst til 14. nóvember 2009 og matsmenn telja varanlega örorku hennar, sem vafalaust megir rekja til slyssins, vera 15% og varanlegan miska 15 stig.

Með hliðsjón af öllu framangreindu hefur stefnandi að mati dómsins fært fram fullar sönnur á það að slysið sem hún varð fyrir hafi atvikast með þeim hætti sem hún lýsir, án tillits til þess hverjar orsakir þess eru. Stefnandi hefur verið stöðug í framburði sínum um atvik máls, frásögn hennar er í samræmi við önnur gögn málsins, m.a. þau sem starfsmaður stefnda undirritaði, auk þess sem afleiðingar slyssins benda til þess að hún hafi fallið með miklum krafti. Stefndi hefur ekki lagt fram gögn til stuðnings fullyrðingu sinni um að aðrir í vélinni hafi ekki fundið fyrir neinum óþægindum og er það einnig í ósamræmi við framburð Geirlaugar Evu sem var sjónarvottur að slysinu. Þá verður

heldur ekki talið að vitnisburður flugstjóra og flugmanns vélarinnar, sem bera báðir að engar snöggar hreyfingar hafi orðið á vélinni, geti hnekkð þessari niðurstöðu en ekki verður horft framhjá því við mat á sönnunargildi vitnisburðar þeirra að í málinu er deilt um hvort þeir hafi sýnt af sér saknæma háttsemi við stjórnun vélarinnar, sbr. 59. gr. laga nr. 91/1991. Vitnisburður þeirra, hvað varðar hreyfingar á vélinni, kemur heldur ekki heim og saman við fyrirliggjandi gögn sem rakin eru að framan og nýtur ekki við annarra gagna sem styðja framburð þeirra. Verður frásögn stefnanda af því hvernig slysið atvikaðist því lögð til grundvallar niðurstöðu málsins. Svo sem áður greinir er ekki ágreiningur um afleiðingar slyssins.

B

Kemur þá næst til skoðunar hvort fyrirsjáanleg hafi verið mikil ókyrrð í lofti sem borið hafi að vara farþega og áhöfn við fyrir fram. Svo sem áður er lýst er þetta eitt af þremur atriðum sem stefnandi byggir á að feli í sér sök starfsmanna stefnda sem leiða eigi til þess að hann beri skaðabótaábyrgð á tjóni hennar á grundvelli reglunnar um vinnuveitandaábyrgð.

Til stuðnings staðhæfingu um að mikil ókyrrð í lofti hafi verið fyrirsjáanleg hefur stefnandi lagt fram veðurviðvörðun sem hún kveður að hafi gilt um það svæði þar sem vélin var þegar slysið varð og veðurvottorð frá Veðurstofu Íslands þar sem kemur fram það mat veðurfræðinga að mjög sennilegt sé að vélin hafi lent í ókyrrð í lækkan að Keflavíkflugvelli. Umrædd veðurviðvörðun hafi verið svokölluð SIGMET viðvörðun sem gefin sé út vegna hættulegra veðurfyrirbæra í lofti sem ógnað geti öryggi loftfara. Sú viðvörðun sem eigi við í málinu, SIGMET 5, hafi verið gefin út kl. 12.55 og hafi varað við mikilli ókyrrð yfir vesturhluta Íslands fyrir vestan 18°W frá 32 þúsund fetum og upp í 37 þúsund fet. Jafnframt komi fram í veðurvottorðinu að sama dag hafi verið lögð skammt suður af landinu sem hafi færst hægt í vesturátt og að skil lögðarinnar hafi verið komin inn á land um hádegi og þá legið frá norðri til suðurs skammt vestur af Mýrdalsjökli, nærri þeim stað þar sem flugvélin var þegar slysið varð. Stefndi mótmælir því að umrædd viðvörðun hafi gilt um svæðið þar sem flugvélin var þegar slysið varð, óháð því hvort miðað er við að staðsetning vélarinnar hafi verið sú sem stefnandi heldur fram eða sú sem stefndi byggir á. Viðvörðun þessi hafi gilt um svæði yfir landi en ekki á úthafsflugsvæði þar sem óumdeilt sé að vélin hafi verið. Auk þess hafi viðvörðunin verði gefin út klukkustund eftir að flugferðin hófst og því hafi flugstjóri og flugmaður ekki haft umrædda viðvörðun undir höndum í fluginu.

Í skýrslu Theodórs Freys Hervarssonar veðurfræðings fyrir dómi, en hann er annar þeirra sem undirrituðu framangreint veðurvottorð, gerði hann grein fyrir því að áætluð staðsetning vélarinnar, sem veðurvottorðið tók mið af, hafi byggst á ágiskun út frá takmörkuðum gögnum þar sem ekki hafi reynst mögulegt að útvega gögn um raunverulega flugleið vélarinnar. Þá liggur fyrir að í veðurvottorðinu er miðað við að vélin hafi verið talsvert nær landi en stefndi heldur fram að hún hafi verið en stefndi byggir á gögnum um áætlaða flugleið vélarinnar. Vitnið staðfesti að viðvörðun sú sem um er deilt í málinu hafi eingöngu varað við mikilli ókyrrð í lofti yfir Íslandi og hafi ekki átt við um ókyrrð í lofti á þeim stað þar sem vélin kann að hafa verið, hvort sem miðað er við staðsetningu sem lýst er í veðurvottorði eða áætlaðri flugleið. Á hinn bóginn sé hægt að draga þá ályktun af viðvörðuninni, sem varar við mikilli ókyrrð yfir Íslandi, að um einhverja ókyrrð hafi verið að ræða í nálægð við það svæði.

Á grundvelli framkomins vitnisburðar og gagna er fallist á það með stefnda að umrædd veðurviðvörðun, sem varar við mikilli ókyrrð á ákveðnu svæði yfir Íslandi, getur ekki hafa átt við um veðurfar á þeim stað þar sem vélin kann að hafa verið þegar slysið varð. Gildir þá einu hvort staðsetning vélarinnar hafi verið sú sem stefnandi eða stefndi heldur fram. Jafnvel þótt einhverrar ókyrrðar hafi verið vart í fluginu vegna nálægðar við umrætt svæði verður það ekki metið flugstjóra til gáleysis að hafa ekki varað við mikilli ókyrrð enda verður ekki séð að slík ókyrrð hafi verið fyrirsjáanleg eða líkleg á grundvelli framangreindrar veðurviðvörðunar.

C

Í öðru lagi heldur stefnandi því fram að flugstjóranum hafi borið að fyrirskipa að öryggisbelti væru spennt og vísar í því sambandi til 1. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 53/1976 með síðari breytingum. Þar er kveðið á um að áhöfn og farþegar skuli hafa öryggisbelti spennt í flugtaki og við landingu. Jafnframt segir í greininni að flugstjóri skuli, þegar flogið er í ókyrru lofti, fyrirskipa að öryggisbelti séu spennt. Hvað sætisbeltaljós varðar er ekki um það deilt að þau voru ekki kveikt þegar slysið varð og engin tilkynning hafði borist áhöfn um að hún skyldi setjast og spenna belt.

Svo sem að framan er rakið áttu þær veðurviðvaranir sem gefnar höfðu verið út um mikla ókyrrð í lofti ekki

við um það svæði þar sem vélin kann að hafa verið. Þá hefur stefndi lagt fram lista yfir allar veðurviðvaranir sem gefnar voru út umræddan dag og engin þeirra felur í sér viðvörðun um ókyrrð í lofti á þeim slóðum þar sem vélin var. Þá verður hvorki af framburði stefnanda né Geirlaugar Evu ráðið að um neina verulega ókyrrð hafi í raun verið að ræða fyrr en sú skyndilega hreyfing kom á vélina sem var orsök slyssins. Báðar kváðu þær að óvænt hreyfing hefði komið á vélina. Í þessum gögnum og vitnisburði er engin vísbending um að mikil ókyrrð hafi verið í lofti fyrir slysið eða að legið hafi fyrir upplýsingar um að hennar hafi verið að vænta. Því er ekki fallist á það með stefnanda að flugstjóri hafi brotið ákvæði 1. mgr. 3. gr. umræddrar reglugerðar nr. 53/1976 með því að fyrirskipa ekki notkun öryggisbelta.

Þá heldur stefnandi því einnig fram að flugstjóra hafi borið að kveikja á sætisbeltaljósum áður en slysið varð þar sem minna en 20 mínútur hafi verið til landingar. Vísar hún til fyrirmæla í flugstjórnarhandbók fyrir viðkomandi tegund flugvélar. Stefndi staðhæfir að meira en 20 mínútur hafi verið til landingar þegar slysið varð og því hafi ekki verið skylda að hafa sætisbeltaljós kveikt, auk þess sem viðmiðanir í framangreindri handbók veiti flugstjóra nokkurt svigrúm til að meta hvenær rétt sé að kveikja á ljósum.

Samkvæmt tilvitnuðum reglum um notkun sætisbeltaljósa, sem fram koma í grein 1.2.10 í flugstjórnarhandbók stefnda, ber að kveikja á ljósum þegar 20 mínútur eru áætlaðar til landingar. Verða þau fyrirmæli ekki skilin öðru vísi en svo að það beri að hafa sætisbeltaljós kveikt á umræddum tíma og er það einnig í samræmi við almennar reglur um öryggi flugáhafna sem víða er kveðið á um í lögum, s.s. VI. kafla laga nr. 60/1998 um loftferðir og reglugerð nr. 680/1999, um ráðstafanir sem stuðla að bættu öryggi og heilsu flugverja. Hins vegar liggja hvorki fyrir gögn sem sýna nákvæma tímasetningu slyssins né staðsetningu vélarinnar þegar slysið varð og því er ekki hægt að skera úr um hvort hefði átt að vera búíð að kveikja á ljósunum á grundvelli framangreindra reglna þegar slysið varð. Þar sem engin rannsókn fór fram á orsökum slyssins og stefndi hefur ekki orðið við áskorun stefnanda um framlagningu gagna sem varpað gætu ljósi á þetta atriði, og er í raun einn um að geta aflað þeirra gagna, verður stefndi að bera hallann af skorti á sönnunum um það hvort borið hafi að hafa sætisbeltaljósin kveikt þar sem innan við 20 mínútur voru til landingar. Er nánar fjallað um sönnunarstöðu umdeilda atvika í lið D í niðurstöðu dómsins.

Þegar sætisbeltaljós hafa verið kveikt þýðir það að farþegar skulu sitja í sætum með belti spennt sbr. 2. mgr. 3. gr. reglugerðar nr. 53/1976. Ljósin senda hins vegar ekki sömu skilaboð til áhafnarmedlima. Þeim er ekki skylt að setjast niður þá þegar heldur gefa ljósin áhöfn þau skilaboð að tilefni sé til að sýna ýrtruðu varkámi og sjá til þess að tiltekna öryggisráðstafanir séu viðhafðar, svo sem að veitingavagnar og borðbúnaður sé frágenginn og fastur, sbr. það sem fram kemur í stöðluðum verklagsreglum sem lýst er í kafla 1.2.10 og 12.4.1.1 í framangreindri flugstjórnarhandbók. Því er ljóst að stefnandi hefði ekki án frekari fyrirmæla sest niður og spennt sætisbelti þótt sætisljós hefðu verið kveikt og með þeim hætti komist hjá slysinu. Á hinn bóginn er ekki hægt að útiloka að stefnandi hefði haft á sér meiri vara eftir að búíð væri að kveikja á ljósunum og af þeim sökum haft betri tækni á að koma í veg fyrir slysið, en stefnandi var við störf í eldhúsi aftast í vélinni þegar slysið varð. Sönnunarbyrði um það hvort þetta atriði kunni að hafa verið meðvirkandi orsök að slysinu hvílir á stefnda með þeim rökum sem rakin eru að framan.

D

Meginágreiningur aðila um orsök slyssins lýtur að því hvað það var sem varð þess valdandi að stefnandi tókst á loft og féll í gólf flugvélarinnar með þeim afleiðingum sem af því hlutust. Stefndi heldur því fram að mistök hafi verið gerð við stjórn flugvélarinnar. Hún hafi komið of hratt til landingar og þær ráðstafanir sem flugstjóri eða flugmaður hafi þurft að grípa til af þeim sökum hafi valdið því að högg kom á vélina. Stefndi mótmælir harðlega þessari staðhæfingu og kveður að stjórn vélarinnar hafi í alla staði verið forsvaranleg og í samræmi við reglur. Orsök slyssins sé að rekja til óhappatilviks sem hvorki flugstjóri, flugmaður né aðrir starfsmenn stefnda beri sök á. Við aðalmeðferð lýsti lögmaður stefnda því yfir að hann byggði ekki á því að um eigin sök stefnanda væri að ræða svo sem ráða mátti af greinargerð hans. Kemur sú málsástæða því ekki til frekari skoðunar.

Verulegur vafi leikur á um framangreind atriði og framburður og staðhæfingar aðila stangast á í veigamiklum atriðum. Ekki er fallist á það með stefnda að hægt sé að draga ályktanir um þessi atriði af flugáætlun og flugkorti vélarinnar. Í skýrslum fyrir dómi höfnuðu flugstjóri og flugmaður vélarinnar alfarið lýsingu stefnanda á atvikum sem tengjast því hvernig vélinni var flogið. Fyrir liggur að vitnið Elías Egill flugmaður flaug vélinni þegar

slysið varð. Kveður hann ekkert óvanalegt hafa gerst í fluginu annað en það að vélin hafi lent í ófyrirséðum skotvindi sem leiddi til þess að hann hafi orðið að taka sjálfstýringuna af í nokkrar sekúndur í því skyni að draga úr hraða hennar. Hann hafi ekki orðið var við neitt högg eða aðrar snöggar hreyfingar á vélinni við þetta og taldi í raun útilokað að stefnandi hefði við þetta getað tekist á loft. Nær væri að álykta að þyngdarkraftur hefði aukist og hún því þrýst niður. Vitnisburður Gunnars Amar Haukssonar flugstjóra er í meginatriðum eins hvað þetta atriði varðar svo sem rakið er í atvikalýsingu dómsins.

Fyrir liggur að engin rannsókn fór fram á orsökum slyssins. Stefndi sendi tilkynningu um atvikið til Flugmálastjórnar með tölvupósti 27. ágúst 2009 en engin tilkynning var send rannsóknarnefnd flugslysa. Í 1. mgr. 47. gr. laga nr. 60/1998 um loftferðir, eins og það ákvæði var á slysdegi, er kveðið á um tilkynningarskyldu allra flugslysa, flug- eða flugumferðaratvika til Flugmálastjórnar, annarra en þeirra atvika sem bar að tilkynna til rannsóknarnefndar flugslysa sbr. þágildandi lög nr. 35/2004 um rannsókn flugslysa, nú lög nr. 18/2003 um rannsóknir samgönguslysa. Í 11. gr. laga nr. 35/2004 var kveðið á um að tilkynna bæri nefndinni öll flugslys og flugatvik sbr. 1. gr. þeirra en nánari skilgreiningar á því hvaða tilvik teljast falla þar undir er að finna í reglugerð nr. 53/2006, um tilkynningarskyldu flugslysa, alvarlegra flugatvika og atvika, og í reglugerð nr. 80/2006, um rannsókn flugslysa. Í greinargerð stefnda er því mótmælt að skylt hafi verið að tilkynna atvikið til rannsóknarnefndar flugslysa. Því mótmælti lögmaður stefnanda við aðalmeðferð málsins og byggði á því að stefnda hefði borið að hlutast til um fullnægjandi rannsókn á slysinu og ætti þar af leiðandi að bera hallann af skorti á sönnun sem leiðir af því að engin rannsókn fór fram. Vísaði hann í því sambandi til laga nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, auk framangreindra laga nr. 60/1998 um loftferðir og laga nr. 35/2004 um rannsóknir flugslysa. Í stefnu hefði að ósekju mátt gera nánari grein fyrir þessari málsástæðu en stefnandi lætur við það sitja að vísa til laga nr. 35/2004 án þess að gera nánari grein fyrir því hvaða þýðingu hann telur þau lög eiga að hafa á niðurstöðu málsins. Þar sem vamið stefnda í greinargerð byggja hins vegar á því að sönnunarbyrði um orsök slyssins hvíli á stefnanda og því er sérstaklega andmælt að atvikið falli undir rannsóknarskyldu rannsóknarnefndar flugslysa verður að játa stefnanda svigrúm til andsvara við þeim málatilbúnaði við aðalmeðferð málsins sbr. 5. mgr. 101. gr. laga nr. 91/1991.

Það er niðurstaða dómsins að slys stefnanda hafi verið alvarlegt flugatvik og því hafi stefnda borið að tilkynna það til rannsóknarnefndar flugslysa skv. 11. gr. laga nr. 35/2004. Sú ályktun dómsins byggir á því að slys stefnanda atvikaðist í beinum tengslum við veru hennar um borð í flugvél og óvissa er um það hvort orsök þess liggji í stjórnun vélarinnar auk þess sem afleiðingamar ollu stefnanda alvarlegu og varanlegu heilsutjóni. Með hliðsjón af ákvæðum 2. gr. reglugerðar nr. 80/2006, þar sem er að finna nánari afmörkun á þeim atvikum sem rannsóknarnefnd flugslysa ber að rannsaka, sbr. einnig viðauka við reglugerðina þar sem nánar er lýst dæmigerðum atvikum sem teljast alvarleg flugatvik, má jafna slysi stefnanda við atvik sem þar eru talin upp. Meðal atriða sem talin eru upp í nefndum viðauka við reglugerð nr. 80/2006 sem dæmi um alvarleg flugatvik er það þegar flugliðar verða ófærir um að gegna stöfum sínum í flugi, kerfisbilanir, veðurfyrirbrigði, starfræksla utan viðurkenndra afkastamarka og önnur atvik, sem gætu hafa valdið erfiðleikum við stjórn loftfarsins. Þá verður við mat á skyldu stefnda til að tilkynna rannsóknarnefnd flugslysa um atvikið að hafa í huga að jafnvel þótt nefndin hefði ekki talið að um alvarlegt flugatvik hafi verið að ræða hefði hún engu að síður getað ákveðið að rannsaka atvikið á grundvelli lokamálsliðar greinarinnar, hefði henni borist tilkynning um það.

Með vísan til framangreinds verður að telja að stefndi hafi ekki sinnt tilkynningarskyldu sinni með fullnægjandi hætti með þeirri tilkynningu sem hann sendi til Flugmálastjórnar, þar sem öll alvarleg flugatvik bar að tilkynna rannsóknarnefnd flugslysa, sbr. 11. gr. þágildandi laga nr. 35/2004. Þá verður einnig að telja að sú tilkynning sem hann sendi hafi verið ófullnægjandi að efni til þar sem í henni er ekkert getið um alvarleika atviksins en látið við það sitja að lýsa afleiðingum þess sem minni háttar (minor). Jafnvel þótt stefnda hafi ekki verið ljós alvarleiki slyssins á þeim tíma sem skýrslurnar voru gerðar, mátti honum vera það ljóst þegar í ljós kom að stefnandi var óvinnufær um lengri tíma og vottorð þar að lútandi bærust honum. Bar stefnda þá að gera reka að því að beina réttum tilkynningum til rannsóknarnefndar flugslysa eða eftir atvikum, ef hann taldi slysið ekki falla undir rannsóknarhlutverk þeirrar nefndar, þá a.m.k. að leiðrétta efni tilkynningar til Flugmálastjórnar. Hvorugt var gert og ekkert er fram komið í málinu sem skýrir vanrækslu stefnda á tilkynningarskyldu til stjórnvalda.

Samkvæmt framanrituðu verður að telja það á ábyrgð stefnda að slysið var ekki rannsakað með fullnægjandi

hætti og verður að jafna aðstæðum í máli þessu við þær aðstæður þegar skortir á tilkynningu vinnuslysa til Vinnueftirlits ríkisins. Almenn hvílir sú skylda á atvinnurekendum að tilkynna Vinnueftirliti ríkisins án tafar öll slys sem starfsmaður verður fyrir leiði það til þess að starfsmaður verði óvinnufær í einn eða fleiri daga, sbr. 79. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum. Þau lög gilda ekki um loftferðir sbr. b-lið 2. mgr. 2. gr. laganna. Það fær ekki staðist að vilji löggafans hafi staðið til þess að vinnuslys um borð í flugvélum væru síður rannsökuð en önnur vinnuslys, heldur hitt að þau séu rannsökuð af aðilum sem búa yfir nægri sérfræðipækkingu á því sviði. Þá staðfestir fjöldi dóma Hæstaréttar að misbrestur atvinnurekanda á tilkynningu til Vinnueftirlitsins leiðir til þess að sönnunarbyrði um orsök slyss er lögð á atvinnurekanda.

Þá verður einnig að líta til þess, varðandi sönnunarbyrðina í málinu, að mikill munur er á aðstöðu aðila til öflunar sönnunargagna og hallar í því efni verulega á stefnanda. Stefndi hefur í sínum höndum gögn um flugið, býr yfir sérfræðipækkingu til að meta þau og er í aðstöðu til að krefja starfsmenn sína um nánari upplýsingar um atvik máls ef þurfa þykir. Þá hefur stefndi ekki orðið við áskorun stefnanda um framlagningu gagna úr flugrita vélarinnar (digital flight recorder) þar sem fá má nákvæmar upplýsingar um þau atriði sem óvissa ríkir um, þ.e. staðsetningu, hraða og stefnu vélarinnar og varpa ljósi með þeim á umdeilt atriði sem lúta að stjórnun vélarinnar þegar slysið varð. Í vitnisburði Hilmars Baldurssonar flugrekstrarstjóra stefnda, kom fram að hann hefði séð gögn úr flugritanum og þau hafi ekki gefið tilefni til sérstakrar athugunar. Ekki er unnt að byggja á þessum vitnisburði án þess að umrædd gögn hafi verið lögð fyrir dóminn, enda er vitnisburður hans í andstöðu við það sem stefnandi heldur fram og annarra gagna nýtur ekki við sem styðja þennan vitnisburð. Ekki er fallist á að þagnarskylda rannsóknarnefndar flugslysa, nú rannsóknarnefndar samgönguslysa, eigi við um stefnda auk þess sem hafa verður í huga að rannsóknarnefndin gefur út og birtir opinberlega niðurstöður rannsókna sinna sbr. 22. gr. laga nr. 35/2004, nú 32. gr. laga nr. 18/2013. Jafnvel þótt sömu takmarkanir hvíldu á stefnda og rannsóknarnefnd flugslysa á afhendingu þessara gagna til óviðkomandi aðila breytir það ekki því að sönnunarbyrðin um efni þeirri hvílir á stefnda.

Með hliðsjón af öllu því sem að framan er rakið er óhætt að slá því föstu að sönnunarbyrðin um orsök slyssins hvílir á stefnda. Verður hann af þeim sökum að bera hallan af því að ekki hefur tekist að færa sönnur á að slys stefnanda sé ekki að rekja til gáleysis eða annarrar saknæmrar háttsemi starfsmanna hans. Af því leiðir að krafa stefnanda um viðurkenningu á bótaskyldu stefnda verður tekin til greina.

Annar meðdómsmanna, Gylfi Jónsson, er ósammála framangreindri niðurstöðu. Telur hann úrslit máls þessa velta á því hvort telja verði að starfsmenn stefnda, flugmenn FI-451, hafi umrætt sinni sýnt af sér gáleysi eða saknæmt atferli sem leitt hafi til meiðsla stefnanda. Þrátt fyrir vöntun á upplýsingum úr flugrita (digital flight recorder) verði að telja óyggjandi, samkvæmt því sem fyrir liggur í málinu, að flugvélin hafi lent í ófyrirséðum vindhvörfum (windshear) fljótlega eftir að hún hóf lökkun til Keflavíkurflugvallar. Ljóst verði að telja að flugmenn vélarinnar hafi farið að settum verklagsreglum þegar þeir lentu í þessum aðstæðum. Þegar þeir hafi séð á hraðamælum vélarinnar, að sjálfstýringin réði ekki við að halda eðlilegum hraða í lökkuninni og vísbendingar á hraðamælum gáfu til kynna að vélin stefndi í ofhraða (VMO/MMO), hafi þeir aftengt sjálfstýringuna, tekið í hæðarstýri og hægt á lökkun vélarinnar til að minnka hraðann. Allt þetta sé í samræmi við það sem kennt er við þjálfun flugmanna við stjórnun á flugvélum sem þessari. Við þetta hafi nef flugvélarinnar farið upp og stélið niður og við það hafi stefnandi fallið í gólfíð með þeim afleiðingum að hún slasaðist. Flugmaðurinn sem hafi verið við stjórn vélarinnar hafi orðið að grípa til þessarar ráðstöfunar til að forða því að flugvélin næði ofhraða, VMO/MMO, sem sé hámarkshraði sem vélin megi fara upp í án þess að verða fyrir skemmdum. Samkvæmt „Wikipedia, the free encyclopedia“ sé greint frá því að þekkt séu dæmi um að flugvélar hafi brotnað á flugi þegar þeim hafi verið flogið á hraða yfir VMO/MMO. Með hliðsjón af aðstæðum og því alvarlega ástandi sem geti skapast þegar flugvél lendi í skotvindi verði að telja fullljóst að flugmennimir brugðust rétt við aðstæðum og forðuðu því hugsanlega alvarlegu flugslysi. Telja verði að notkun sætisbeltaljósa hafi engu máli skipt í þessu sambandi þar sem stefnandi hefði eftir sem áður staðið í eldhúsi við skyldustörf sín þar sem hún átti eftir að ganga frá hlutum og gera farþegarýmið klárt fyrir lendingu í Keflavík. Samkvæmt framansögðu og að öðru leyti með hliðsjón af málsatvikum og gögnum málsins telur framangreindur meðdómsmaður ósannað að líkamsmeiðsli stefnanda í umrætt sinn verði rakin til gáleysis eða saknæmrar hegðunar starfsmanna stefnda og því beri að sýkna stefnda af kröfum stefnanda og fella niður málskostnað.

Í samræmi við niðurstöðu málsins og með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 ber stefnda að greiða stefnanda málskostnað að fjárhæð 2.592.458 krónur, sem rennur í ríkissjóð.

Stefnandi nýtur gjafsóknar samkvæmt gjafsóknarleyfi dagsettu 28. júní 2013. Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, 2.592.458 krónur, sem er þóknun lögmans hennar Lilju Jónasdóttur hrl. 2.250.000 krónur að meðtöldum virðisaukaskatti, auk útlagðs kostnaðar að fjárhæð 342.458 krónur.

Mál þetta fluttu Björgvin Þórðarson hdl. fyrir hönd stefnanda og Sigurður Kári Kristjánsson hdl. fyrir hönd stefnda.

Dóminn kveða upp Ingibjörg Þorsteinsdóttir dómsformaður og meðdómsmennimir Gylfi Jónsson og Sigurður Halldórsson, fyrirverandi flugstjórar.

D ó m s o r ð :

Viðurkennd er skaðabótaskylda stefnda, Icelandair ehf., vegna líkamstjóns sem stefnandi, Laufey Arna Arnalds Johansen, hlaut í slysi hinn 24. ágúst 2009, um borð í flugvél stefnda. Stefndi greiði 2.592.458 kr. í málskostnað sem rennur í ríkissjóð.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, sem er þóknun lögmans hennar Lilju Jónasdóttur hrl. 2.250.000 krónur og útlagður kostnaðar að fjárhæð 342.458 krónur.