



DOM

Afsagt den 23. oktober 2003 i sagerne:

BS 10-3241/2000

Sagsøger 1

mod
L&O 6000 A/S
(tidl. Altek Isolering A/S)
Engtoften 10
8260 Viby J

BS 10-5139/2000

Sagsøger 2

Adresse 1

6700 Esbjerg
mod
L&O 6000 A/S
(tidl. Altek Isolering A/S)
Engtoften 10
8260 Viby J
og
Aircraft I/S
ved Tue Friis Hansen
Holmelundsvej 14
2650 Hvidovre

BS 10-6395/2001

Sagsøger 3

Adresse 2

9600 Aars
mod
L&O 6000 A/S
(tidl. Altek Isolering A/S)
Engtoften 10
8260 Viby J

BS 10-194/2001

L&O 6000 A/S
(tidl. Altek Isolering A/S)
Engtoften 10
8260 Viby J

mod
Aircraft I/S
ved Tue Friis Hansen
Holmelundsvej 14
2650 Hvidovre
og
Codan Forsikring
Gammel Kongevej 60
1790 København K
og
Peva Management ApS under konkurs
(tidligere Jetair Flight Academy ApS)
ved kurator advokat Anne Birgitte Gammeljord.

Sagen BS 10-3241/2000 er anlagt den 27. juni 2000.

Sagen BS 10-5139/2000 er anlagt den 11. oktober 2000.

Sagen BS 10-6395/2001 er anlagt den 12. november 2001.

Sagen BS 10-194/2001 er anlagt ved Københavns Byret den 11. oktober 2000, og ved kendelse af 10. januar 2001 henvist til behandling ved retten i Århus, hvor den er modtaget den 12. januar 2001.

Retten har besluttet at behandle sagerne sammen, jf. retsplejelovens § 254.

Sagens baggrund

Sagerne drejer sig om, hvorvidt **Sagsøger 1** der er enke efter **Person 1**, **Sagsøger 2** der er enke efter **Person 2**, og **Sagsøger 3** der boede sammen med afdøde **Person 3**, har krav på erstatning for tab af forsørger samt dækning af begravelsesudgifter i forbindelse med en flyulykke, der fandt sted den 12. oktober 1998, kl. 00.25 i nærheden af bane 33 ved Stord Lufthavn, Sørstokken, Norge, hvor alle flyets 8 passagerer og flyets pilot omkom.

Parternes påstande

I sagen BS 10-3241/2000:

Sagsøger 1 der har fri proces, har efter sin endelige påstand påstået sagsøgte L&O 6000 A/S (tidligere Altek Isolering A/S) dømt til at betale principalt 422.662,57 kr. med procesrente af 392.622,57 kr. i henhold til erstatningsansvarslovens § 16 fra den 12. de-

cember 1998, samt procesrente af 30.000 kr. fra den 28. juni 2002, subsidiært betaling af et mindre beløb end det påståvnte.

Sagsøgte L&O 6000 A/S har påstået principalt frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et mindre beløb end det påståvnte.

Sagsøgerens påstand fremkommer således:

Erstatning for forsørgertab i henhold til EAL § 13	
6 x 436.463,65 kr. x 30:	785.634,57 kr.
- kapitaliseret beløb Arbejdsskadestyrelsen:	309.022,00 kr.
- overgangsbeløb i medfør af Arbejdsskadesikringsloven § 35:	<u>98.000,00 kr.</u>
Forsørgertabserstatning i alt:	378.612,57 kr.
Udlagte begravelsesomkostninger:	14.050,00 kr.
Pålagte sagsomkostninger til Aircraft I/S ved	
Tue Friis Hansen og Codan Forsikring:	<u>30.000,00 kr.</u>
I alt:	<u><u>422.662,57 kr.</u></u>

I sagen BS 10-5139/2000:

Sagsøger 2, der har delvis fri proces, har påstået de **sagsøgte L&O 6000 A/S og Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen** dømt til insolidum, alternativt hver for sig, at betale 384.987,50 kr. med tillæg af sædvanlig procesrente fra den 12. oktober 1998 til betaling sker, subsidiært et mindre beløb end det påståvnte.

Sagsøgte L&O 6000 A/S har påstået principalt frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et mindre beløb end det påståvnte.

Sagsøgte Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen har påstået frifindelse.

Sagsøgerens påstand fremkommer således:

Erstatning for forsørgertab i henhold til EAL § 13	
6 x 262.877,33 kr. x 30:	473.179,00 kr.
- overgangsbeløb i medfør af Arbejdsskadesikringsloven § 35:	<u>98.000,00 kr.</u>
Forsørgertabserstatning ialt:	375.179,00 kr.
Udlagte begravelsesomkostninger:	<u>9.808,50 kr.</u>
I alt:	<u><u>384.987,50 kr.</u></u>

I sagen BS 10-6395/2001:

Sagsøger 3 har påstået **sagsøgte L&O 6000 A/S** dømt til principalt at betale 352.000 kr. med procesrente fra den 12. oktober 1998,

subsidiært et mindre beløb end det påstævnte.

Sagsøgte L&O 6000 A/S har påstået principalt frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et mindre beløb end det påstævnte.

Sagsøgerens påstand fremkommer således:

Erstatning for forsørgertab i henhold til EAL § 13	
6 x 250.000 kr. x 30:	450.000 kr.
- overgangsbeløb i medfør af Arbejdsskadesikringslovens § 35:	<u>98.000 kr.</u>
Forsørgertabserstatning i alt:	<u>352.000 kr.</u>

I sagen BS 10-194/2001:

Sagsøgeren L&O 6000 A/S har påstået de sagsøgte **Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen, Codan Forsikring og Peva Management ApS under konkurs** (tidligere Jetair Flight Academy ApS) dømt til insolvidum, alternativt hver for sig, at friholde sagsøgeren for ethvert krav, der er rettet og vil blive rettet mod sagsøgeren i anledning af en indtruffet flyulykke den 12. oktober 1998, hvor flyet med **Reg. nr. [redacted]** forulykkede ved Stord Lufthavn, Norge.

Sagsøgte Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen har påstået frifindelse.

Sagsøgte Codan Forsikring har påstået principalt frifindelse, subsidiært frifindelse mod betaling af et mindre beløb end det påstævnte.

Sagsøgte Peva Management ApS under konkurs har ikke givet møde under domsforhandlingen.

Oplysningerne i sagen

L&O 6000 A/S, tidligere Altek Isolering A/S, havde indgået aftale om udførelse af arbejde på et værft i Stord, Norge, og i denne anledning skulle selskabets ansatte hver 14. dage transporteres for Stord til Danmark til afspadsering og herefter retur til Stord igen.

Da der i en periode havde været problemer med at finde tilstrækkelige transport muligheder, ansatte selskabet en pilot, **Person 4 [redacted]**, der i en lejet flyver skulle flyve de ansatte til og fra Stord.

Den 11. oktober 1998 fløj **Person 4 [redacted]** flyet Cesna 402A, **Reg. nr. [redacted]** fra Roskilde til Aalborg, hvor han samlede ansatte hos L&O 6000 A/S op, idet de skulle flyves Stord. Der blev fløjet to ture fra Aalborg til Stord og retur. Den tredje og sidste tur startede sidst på aftenen fra Aalborg. Om-

bord på denne sidste flyvning var bl.a. Person 1, Person 2 og Person 3. Den 12. oktober 1998 kl. 00.25 styrtede flyet ned i nærheden af bane 33 ved Stord Lufthavn, Sørstokken, Norge, og ved flystyrtet omkom alle 8 passagerer, samt piloten Person 4.

Flyet var ejet af Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen, og ejeren havde indlejet flyet hos Jetair Flight Academy ApS, der havde koncession til udlejning af fly, hvilket ejeren ikke selv havde.

Ejeren havde hos forsikringsselskabet Codan tegnet en lovpligtig ansvarsforsikring og kaskoforsikring for flyets anvendelse som taxa-, fragt-, privat- og forretningsflyvning samt skoling til B-certifikat. Jetair Flight Academy ApS havde hos samme forsikringsselskab tegnet en luftbefordringsansvarsforsikring ved anvendelse af flyet som fragt- og taxaflyvning.

Ejeren har anmeldt ulykken til forsikringsselskabet og har fået forsikringssummen på flyet udbetalt.

Det er omtvistet, hvem Person 4 havde lejet flyet af i forbindelse med flyvningen den 11. og 12. oktober 1998. Faktura for flyvningen er efterfølgende fremsendt til L&O 6000 A/S af flyets ejer Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen, idet Peva Management ApS ikke har ønsket at fremsende faktura.

Da Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen købte flyet, var det monteret med i alt 9 passagersæder og 1 pilotsæde. 2 af passagersæderne blev fjernet fra flyet og stod i et rum i hangaren. I forbindelse med ulykken kunne det konstateres, at 1 af disse demonterede sæder på ny var monteret i flyet.

På baggrund af flystyrtet undersøgte den norske Havarikommission for Sivil Luftfart ulykken, og havarikommissionen afgav i januar 2000 en rapport, hvor der i konklusionen bl.a. er anført undersøgelsesresultater vedrørende piloten, flyet, flyveforholdene, Statens Luftfartsvæsen i Danmark og flyvraget. På baggrund af disse undersøgelsesresultater har havarikommissionen under punktet "Signifikante undersøgelsesresultater av betydning for sikkerheten" anført:

"...

HSL (havarikommissionen) mener at de følgende undersøgelsesresultater hadde avgjørende innflytelse på hendelsesforløpet eller var spesielt viktige flysikkerhetsmessig sett.

- a. Fartøysjefen utnyttet ikke de drivstoffmengder som fantes ombord.
- b. Høyre hovedtank gikk tom for drivstoff på kort finale under innflygingen.
- c. Da høyre motor stoppet på grunn av drivstoffmangel i lav høyde på kort finale greide ikke fartøysjefen å korrigere for dette. Flyet kom ut av kontroll og

kolliderte med det underliggende terræng.

- d. Fartøjsjefen viste manglende holdning til fysikkerhet.
..."

Ulykken blev anmeldt til Arbejdsskadestyrelsen, der har anerkendt denne som værende omfattet af arbejdsskadeforsikringsloven, og **Sagsøger 1** **Sagsøger 2** og **Sagsøger 3** har fået udbetalt et overgangsbeløb i medfør af Arbejdsskadesikringsloven § 35.

Der er under sagen fremlagt lønsedler m.v. vedrørende **Person 1**, **Person 2** og **Person 3**.

Sagens doukumenter i øvrigt er ikke gengivet i denne dom.

Forklaringer

Sagsøger 1 har bl.a. forklaret, at hun var gift med **Person 1** i 10 år. De har 3 børn på 4, 9 og 11 år. **Person 1** var uddannet skibsbygger og arbejdede som ingeniør. Han begyndte at rejse i udlandet i 1997, og i sommeren 1997 blev han ansat hos Atcon, hvor han stadig var ansat, da han døde. 2-3 uger efter ulykken skulle han have været startet på nyt arbejde i Frederikshavn. Han ville forinden det nye ansættelsesforhold tage en ekstra, hurtig tur til Norge for Altek. Hun ved ikke, om **Person 1** var 14-dageslønnet eller månedslønnet og ved ikke, hvordan hans løn var sammensat, men han var dækket ind for kost og logi på en eller anden måde. Han fik også værktøjspenge. Bruspenge var en skattefrigodtgørelse til fornødenheder. Hos Atcon havde han fri bil og fri telefon. Det var af personlige årsager, at han ville til at arbejde i Frederikshavn, og han var ikke fyret hos Atcon. Hun har efter ulykken talt i telefon med **Person 5** fra Altek, og han oplyste, at Altek ville dække begravelsesomkostningerne, og at alle regninger skulle afleveres til bedemanden, der herefter skulle fremsende dem til Altek. Hun har selv betalt alt vedrørende begravelsen og har ikke fået noget dækket hos Altek.

Sagsøger 2 har bl.a. forklaret, at hun var gift med **Person 2** i 32 år. Han var uddannet snedker og faglærer og har gennem en årrække arbejdet i udlandet bl.a. for DANIDA, og han har været selvstændig i Norge. Inden han i marts 1998 blev ansat hos Altek som isolatør, var han snedkermester og beskæftigede sig med renoveringer. Han var sygemeldt i en periode med en dårlig albue. Opgørelsen af hendes krav giver et retvisende indtryk af **Person 2's** lønnen, idet arbejdstiden påbegyndte, når transporten startede. De ansatte kunne finde alternative rejseformer, hvis de ikke ville flyve med firmaets fly. **Person 2** var ikke glad for flyveturen, og han havde kontakten deres søn for at få ham til at hjælpe med at finde alternative rejsemåder. **Person 2** havde sagt, at der var tale om "cowboy-metode", idet bl.a. bagagen ikke blev vejet inden

flyvningen, de kom meget hurtigt af sted, og sikkerheden var ikke i orden. Ham, der sad ved siden af piloten, skulle som regel lave noget under flyvningen, sådan at piloten kunne hvile. Person 2 havde talt i telefon med Person 5 om alternativ transport på grund af utryghed. Der havde været flere problemer bl.a. med kabinetrykket. Hun kan ikke huske, om hun har aftalt noget om dækning af begravelsesudgifter med Altek.

Sagsøger 3 har bl.a. forklaret, at hun var kæreste med Person 3, som hun havde kendt siden forsommeren 1997. I december 1997 flyttede hun officielt sammen med ham, idet hun ændrede sin adresse. De flyttede sammen i Person 3's hus, som var under renovering, og som de begge stod for. Når han var væk med sit arbejde, lavede hun det, som hun kunne lave alene. Han var ofte væk i ca. 10 dage af gangen. Det var Person 3, der betalt terminerne på huset, mens de var fælles om at betale forsikringer. Det var hende, der betalte mad, tøj og bil. De havde endnu ikke fået fælles konti. Det var hende, der stod for de praktiske ting, så som madlavning og tøjvask. Person 3 startede hos Altek i 1998 og var formand for sit sjak. De havde drøftet transporten til Norge, og Person 3 havde fortalt, at de var meget overlæsset, idet han sagde, at det kunne være svært at få "røven med op fra landingsbanen". Det var Person 4, der var pilot på disse flyvninger.

Lauri Makela har bl.a. forklaret, at han er direktør i L&O 6000 A/S, der er et hvilende selskab, idet driften er flyttet over i et andet selskab. Det var ham som direktør, der i oktober 1998 stod for driften i selskabet. Selskabet havde fået et stort arbejde i Stord i Norge, og hver 14. dag skulle de ansatte transporteres hjem til Danmark til afspadsering. I starten benyttede selskabet sig af chartrede fly og taxifly. Da der blev flere og flere ansatte, opstod der et problem med at have plads på flyvningerne. Han drøftede problemet med Person 5, der var ansat som afdelingsleder, og de talte om, om der var andre muligheder. Det var Person 5, der stod for at ansætte folk, og det var også ham, der planlagde flyvningerne. Person 5 har ikke selv erfaring som flyver, og vidnet ved ikke, om Person 5 i øvrigt har erfaringer med fly fra andet arbejde. Firmaet har gennem 15-20 år gjort brug af taxifly, og før Person 5's ansættelse var det vidnet, der kontaktede Aalborg Taxifly ved transporter, men dette firma var for lille til at klare opgaven med transporten til Stord. Der blev lavet en ordning, hvor man sideløbende brugte et lejet fly for at få "puslespillet" til at gå op. Der har også været lejet andre fly, end det, der faldt ned, men det har kun været Person 4, der har fløjet de lejede fly. Det har været overvejet, om firmaet skulle købe et fly, men det blev ikke til noget. Det var Person 4, der lejede flyet. Vidnet har kun 1 gang mødt Person 4 på kontoret i Viby. Vidnet har aldrig deltaget i drøftelser af lejeforholdet, eller om forsikringer, og han gik i øvrigt ud fra, at flyet automatisk var forsikret. Han har heller aldrig haft kontakt med flyejereren, men blot betalt de fremsendte regninger. Han har efter ulykken betalt for den sidste flyvning. Person 4 var fastansat, så gældende regler for firmaflyvning kunne opfyl-

des. Han har set **Person 4's** certifikater. Han kan ikke huske, om **Person 4** fik udbetalt 14-dages eller månedsløn. Det var **Person 4's** opgave at sørge for leje af fly, brændstof, m.v., og han lagde pengene for bl.a. brændstof ud og fik dem efterfølgende refunderet. Efter ulykken anmeldte vidnet denne til Arbejdsskadestyrelsen, idet det var arbejdsgiveren, der sørgede for transporten, hvorfor ulykken var omfattet af arbejdsskadeforsikringen. Han har ikke personlig haft kontakt med pårørende til de omkomne, men han sørgede for krisehjælp til dem. Han kan ikke forstå, hvis der er nogen, der ikke har fået dækket begravelsesudgifter, idet det var hans ønske, at firmaet inden for rimelighedens grænser skulle bidrage hermed. En udgift på 14.000 kr. er rimelig, og i det omfang dette krav ikke er betalt, er han indstillet på at betale. Han havde hørt om **Person 4's** erfaringer og om antallet af flyvetimer. Han foretog ikke noget løbende tilsyn med **Person 4**, og han havde ikke inden ulykken hørt, at der var nogle af de ansatte, der var utrygge ved flyvningerne. Dette hørte han først senere fra pressen. Medarbejderne var udlejet til værfet i Norge, og der blev betalt en fast timebetaling. Det var hans firma, der skulle betale for transporten til Norge. Han kan ikke huske, hvad udgiften til transporten var, men det var et stort beløb. Han kan ikke huske, hvor mange, der skulle flyves hver gang. Der var givet besked om, at de ansatte kun måtte medbringe en håndtaske på turen. Hvis de ansatte ikke ville flyve, måtte de gerne tage færgen i stedet, og udgifterne hertil ville blive betalt efter regning. Det var piloten, der tjekkede flyets tilstand inden flyvningen. Der var efter reglerne kun krav om 1 pilot på turen, hvilket der også kun var på taxiflyvningerne.

Tue Friis Hansen har bl.a. forklaret, at han er administrerende direktør i et elektronikfirma og samtidig driver Aircraft I/S, der ejer 8 fly af forskellige størrelser. Der er ikke andre interessenter end ham. Firmaet drives af ren og skær interesse for fly og flyvning og startede som en hobby, der senere blev til en forretning. Han er selv pilot og har ca. 1.500 flyvetimer. Alle fly var inden ulykken indlejet hos Jetair Flight, der stod for al udlejning. Efter ulykken opsagde han aftalen med Jetair Flight. Man skal have en koncession fra Statens Lufthavsvæsen for at leje fly ud, og sådan en koncession har han og Aircraft I/S ikke, men det havde Jetair Flight. Han havde ikke kontakt med lejerne af flyene. Han har selv fløjet det fly, der forulykkede, og han har lejet det som almindelig kunde og betalt herfor. Han lejede ikke flyene ud, idet det var Jetair Flight, der havde dispositionsretten. Hvis han selv lejede et fly, fik han en rabat. Når han selv skulle leje, ringede han normalt til Jetair Flights kontor og lavede en aftale. Det var Jetair Flight, der stod for al kontrol ved udlejning, herunder om piloterne opfyldte de gældende regler til det fly, de lejede. Flyet, der forulykkede, var i sommeren 1998 på værksted i en lang periode, men han har selv fløjet flyet i perioden frem til efteråret 1998. Han kendte **Person 4** fra Roskilde Lufthavn, hvor alle kender hinanden. **Person 4** var en erfaren pilot, der ikke var ansat nogen steder. Han har en enkelt gang været ude at flyve med **Person 4**

der var en yderst kapabel pilot. Han havde inden ulykken hørt kritik af Person 4, men ikke nærmere hvad kritikken gik ud på. Person 4 havde flere gange fløjet i firmaets fly og havde flere gange rettet henvendelse til ham vedrørende tekniske problemer med flyene, men aldrig vedrørende leje. Person 4 ringede bl.a. for at spørge om autopiloten i det forulykkede fly, idet den var lidt specielt. Han havde ingen bekymringer over at lade Person 4 flyve i flyet. Han har ikke kendskab til, at Jetair Flight siden sommeren 1998 ikke ville leje fly ud til Person 4. Person 4 fortalte vidnet, at han skulle flyve til Stord 3 gange den pågældende dag, hvilket han tidligere havde gjort, og det fandt ingen af dem betænkelig. Person 4 fortalte ikke, hvem han skulle flyve for. Turen fra Aalborg til Stord tager 4-6 kvarter. Autopiloten passer en stor del af flyvningen, så flyvningen er ikke anstrengende for piloten. Der lettes og landes dog ikke under anvendelse af autopilot. Det meste af pilotens arbejde foregår i øvrigt på jorden. Instrumentflyvning er mindre belastende end visueflyvning, men det kræver en speciel uddannelse, som Person 4 havde. Person 4 var i øvrigt også erhvervspilot. Da han talte med Person 4, bad han ham sørge for, at flyets papirer var i orden. Han vidste, at Person 4 tidligere havde lejet fly hos Jetair Flight og spurgte derfor ikke til lejeforholdet. Han tilbød Person 4 at tage med på turen til Stord, idet han gerne ville lære noget og få noget erfaring. Han kunne kun komme med på den sidste tur, idet han var på arbejde indtil da. Han syntes, at det er spændende at flyve, når det er mørkt. Han var ikke bekymret over, at Person 4 skulle flyve 3 flyvninger på i alt 11 timer, idet flyvetiden ikke er en ret stor del heraf. Det var ham, der efterfølgende udstedte fakturaen vedrørende flyvningen til Stord, idet Jetair Flight ikke vil udstede den, idet de ikke ville anerkende, at de havde lejet flyet ud til Person 4. Flyene lejes ud på en standardlejekontrakt, idet Statens Lufthavsvæsen har stillet krav herom. Flyene var lovpligtig kaskoforsikrede, og det er ham, der har tegnet forsikringen. Der er tale om en standardforsikring, der løber indtil opsigelse. 2 af hans fly blev brugt erhvervsmæssigt til taxifyvning og miljøovervågning. Det var Jetair Flight, der skulle tegne passagerforsikring bl.a. i forbindelse med taxifyvning. Han har anmeldt skaden på flyet til forsikringselskabet. Han har ikke drøftet forsikringsforholdene med Jetair Flights direktør Peter Slaatorn. Han har efter ulykken talt med Peter Slaatorn om udlejningen til Person 4, og Peter Slaatorn sagde, at han ikke kendte noget hertil. Det er ikke ualmindeligt, at flyenes dokumenter ligger i flyet. Der er ingen nøgle til flyene, der normalt står i en uaflåst hangar. Man kunne på en tavle hos Jetair Flight se, hvilke fly, der var booket, og hvilke der var ledige. Tavlen blev mest brugt til skoleflyene, og derfor kunne man ikke nødvendigvis på tavlen se, om det store fly var booket. Lejen for de små fly betales efter omdrejningstæller, mens de store fly, som det forulykkede, betales efter det antal minutter, det er i luften. I flyets papirer kan man bl.a. se, hvornår flyet sidst er blevet kontrolleret af en mekaniker, og hvornår det skal til kontrol igen. Inden man flyver, tjekker man som pilot flyet visuelt udefra. Der skal også foretages vægt-

og balanceberegning, og motor, radio, styregrej, m.m. skal også tjekkes. Alle tjek skal fortages hver gang, inden man letter. Det samlede tjek tager ca. ½ time. Hele tjecket kan godt klares på 35 minutter fra landing til take off. Det tager ca. 10 minutter at tanke flyet op. Der er også tjek undervejs. Han har ikke inden ulykken haft nogen kontakt med Altek. Hans indtjening var afhængig af, hvor meget flyene blev lejet ud, og han var ikke tilfreds med Jetair Flights udlejning specielt af det forulykkede fly, hvilket han havde påtalt. Det var meningen, at flyet skulle anvendes som taxifly. Den påtale, han gav, skulle forstås som en "trussel", så der blev gjort noget ved udlejningen. Lejerne af flyene kunne ikke fremleje disse. Han kan ikke huske, hvor meget han havde fløjet siden sommeren 1998, og indtil ulykken skete. Han havde en nøgle til Jetair Flights kontor, der normalt var åbent fra kl. 8-16, alt afhængig af vejret. Der var, efter hans køb af flyet, taget 2 sæder ud, idet han syntes, at der var for lidt plads. Disse 2 sæder stod normalt i et uaflåst rum i hangaren. Han var ikke bekendt med, at der på turen, hvor flyet forulykkede, var monteret et af disse sæder. Han har aldrig anmodet om, at der skulle foretages ændringer vedrørende opbevaringen af flyets logbog, m.v. Han har ikke kendskab til **Person 6's** tur i flyet forud for ulykken. Det er muligt, at han har talt med **Person 6**, men han kan ikke huske det. Hvis han har talt i telefon med **Person 4** i længere tid, har det været om tekniske ting. I Aircraft I/S var der i 1998 ansat en sekretær og bogholder, som også kan have talt med **Person 4**. **Person 4** var engang havareret i Nürnberg i et af Aircraft I/S's fly, og han blev kontaktet af **Person 4**, idet der hurtigt skulle skaffes reservedele. Det er korrekt, at han til politiet har udtalt, at **Person 4** ikke var nøjagtig nok, men denne udtalelse vil han i dag nok trække tilbage. Han har ikke kendskab til, at **Person 4** var sigtet for "sort taxaflyvning". Han har ikke lejet flyet ud til **Person 4**. Han er ikke bekendt med, at lufrummet over Norge blev lagt om den 8. oktober 1998. Det er normalt, at man inden man starter en flyvning, orienterer sig om flyruten og får de relevante oplysninger fra Statens Luftfartsvæsen, der altid opdaterer kort, m.v. Hvis man flyver instrumentflyvning får man også informationer fra jorden under flyvningen.

Vidne 1 har bl.a. forklaret, at han i 1998 var under uddannelse som pilot og var elev hos Jetair Flight. Det tager 3 år at uddanne sig til pilot. Hos Jetair Flight var han bl.a. med til at passe telefon, vaske fly og leje fly ud. Han var ofte på kontoret. Hvis en kunde ringede og lejede et fly, blev dette noteret ned i en stor kalender. Denne kalender lå frit fremme. Der var 2-3 fastansatte på kontoret. Peter Slaatorn var ikke pilot, men det var hans flyskole. Ved booking skulle der udfyldes en lejekontrakt, og pilotens certifikater skulle tjekkes. Dette blev altid gjort første gang en person lejede, men da det som regel var de samme, der lejede igen og igen, blev det ikke tjecket de følgende gange. Han har ofte lavet en lejekontrakt, men har aldrig rådgivet om forsikringsforhold. Der stod vist nok noget herom i flyets papirer. I perioden 5.-7. oktober 1998 lejede han det fly, som senere forulykke-

de. Han noterede selv bookingen op i kalenderen. Flyets papirer lå enten i flyet eller på kontoret, idet logbogen som regel lå på kontoret og resten i flyet. Efter lejeperioden returnerede han papirerne.

Foreholdt forklaringen gengivet i politirapporten bilag 5/19, side 7, har han formentlig forklaret som anført. Han havde ikke kontakt med Tue Friis Hansen før eller efter flyvningen. I flyet var der 2 sæder i cockpittet og 6 sæder i kabinen. Han har ikke nogen kendskab til, hvor de sidste 2 sæder befandt sig, og han har ikke set flere sæder i flyet eller i hangaren. Hvis Tue Friis Hansen ville leje et fly, kom han forbi kontoret, ligesom alle andre, der ville leje. Han kan ikke huske, at han selv har lejet fly ud til Tue Friis Hansen. Han har ikke kendskab til, om Tue Friis Hansen var utilfreds med udlejningen af det forulykkede fly, ligesom han ikke har kendskab til, om Tue Friis Hansen disponerede over flyene uden om Jetair Flight. Vidnet kendte kun **Person 4** af navn og udseende. **Person 4** havde et ry, men vidnet kender ikke nærmere til dette. Piloter er i øvrigt gode til at "pege fingre" af hinanden. **Person 4** blev benævnt, som "en ensom fugl", der fløj ud fra Roskilde, og man undrede sig over, at han ikke var kommet videre. Det var muligt at tage et fly hos Jetair Flight uden først at have fået tilladelse, hvis man blot kendte proceduren. Det er ikke kutyme at låse et fly, når man forlader det, og han mener heller ikke, at han låste efter sin leje i perioden 5.-7. oktober 1998. Der var heller ingen instruks fra Jetair Flight herom. Han ved ikke, hvem der havde lejede flyet til **Person 4**, og han kan ikke huske, hvem der havde vagt hos Jetair Flight den dag ulykken skete. Han husker ikke, at han selv har lejet et fly til **Person 4**, men vil dog ikke afvise, at han kan have gjort det. Han har aldrig fået en instruks om, at **Person 4** ikke måtte leje fly hos Jetair Flight. En flyvetid på 11 timer er lang tid, og han synets, det er meget at flyve 3 ture fra Aalborg til Stord, når der kun er 1 pilot, og han vil ikke selv påtage sig dette, heller ikke selv om vejret er "fornuftigt". Det er ikke usædvanligt at efterlade flyets papirer i flyet. Han afregnede lejen for sin flyvetur til Jetair Flight. Det er Tue Friis Hansen, der ejer flyene, og derfor vil det ikke være unaturligt at rette henvendelse til ham i anledning af havari. Det tager ca. 10 minutter at tjekke flyet inden start og ca. 10 minutter at fylde brændstof på.

Vidne 2 har bl.a. forklaret, at han netop var begyndt at arbejde hos Jetair Flight, da ulykken skete. Han er uddannet ingeniør og fik jobbet via sit bekendtskab med Peter Slaatorn, der på dette tidspunkt havde skiftet arbejde. Vidnet skulle være administrativ og daglig leder af selskabet. Ved en udlejning af et fly, blev dette noteret i en ordreblok, der var en kæmpestor kalender, der lå fremme på kontoret. Selskabet havde ikke kendskab til, at flyet var ude at flyve den dag, det forulykkede. Alle i selskabet havde ansvar for udlejning af flyene, men det var ham, som daglig leder, der havde det overordnede ansvar.

Foreholdt forklaringen gengivet i politirapporten bilag 5/8, side 2, kan vid-

net i dag ikke huske indholdet af den forklaring han gav til politiet. Alle medarbejdere hos Jetair Flight var overraskede over, at flyet var væk fra hangaren. Han har ikke kendskab til, om Tue Friis Hansen kunne disponere over flyet. Tue Friis Hansen havde sagt, at han gerne ville have flyet lejet ud så meget som muligt. Der var mange, der kunne indgå lejeaftaler, idet også flyeleverne og deltidsansatte havde mulighed herfor. **Person 6** var ansat på kontoret som ansvarlig for flyskolen. **Person 7** var flyelev og var ansat på deltid på kontoret og planlagde undervisningen og udlejning af fly. **Person 8** var også fastansat på kontoret, og der var vist en ansat mere. Alle kunne leje fly ud, også flere af piloteleverne. Tue Friis Hansen lejede ikke fly ud. Lejeren hentede flyets papirer på kontoret, og uden for åbningstiden kunne papirerne hentes andet sted f.eks. i kontroltårnet. Når flyene blev afleveret igen, kunne piloterne nogle gange lade papirerne ligge i flyet, men det var usædvanligt, når det skete. Vidnet har ingen kendskab til **Person 4** og havde ikke forinden ulykken hørt noget om ham. Vidnet havde aldrig fået at vide, at han ikke måtte leje fly ud til **Person 4**. Det var Peter Slaatorn, der stod for faktureringen i selskabet. Vidnet har ikke kendskab til, at nogen har taget fly uden på forhånd at have lejet, hvilket også ville være mod alle rutiner. Han kan ikke huske, hvor **Vidne 1** sen efterlod papirerne, da han havde lejet flyet. Han er ikke bekendt med, at der var faste retningslinier vedrørende flyets papirer. Vidnet startede i andet job ultimo april 1999. Han var kun ansat i kort tid og kan derfor ikke huske enkeltheder om udlejningen. Størstedelen af lejerne var kendte folk, og derfor blev der ikke lavet lejekontrakter. Hvis der kom nye folk, der ville leje, var der faste rutiner. Han kan ikke huske, at han har drøftet forsikring med Peter Slaatorn. Han har aldrig rådgivet om forsikring ved udlejning, og han har slet ikke haft noget med forsikringer at gøre. Han mindes ikke, at der skete opstramning af rutiner efter ulykken. Han har ikke kendskab til ulykkens anmeldelse til forsikringsselskabet. Han kan ikke huske, om han har drøftet spørgsmålet om leje med Tue Friis Hansen. Kontoret hos Jetair Flight var på hverdage åben fra kl. 8.30-16 og lukket i weekends, men der var ofte aktiviteter på flyskolen uden for åbningstiden. Hvis der var aktiviteter i en weekend, var der vagt på kontoret. Der kunne have været personer til stede på kontoret fredag aften, der kunne have taget mod en booking. Han kan ikke huske, at der i hans ansættelsestid har været tilfælde af dobbelt booking, eller at en booking ikke var noteret. Han har ikke kendskab til proceduren ved havari. På kontoret var der også en tavle vedrørende flyets vedligehold, således at flytjek blev overholdt.

Vidne 3 har bl.a. forklaret, at han er uddannet pilot og i 1998 var flyvechef hos Aircenter Vest, der bestod af taxifly og flyveskole. Han fik sin første koncession i 1972. Aircenter Vest havde egne fly og lejede også fly hos andre. De brugte også det fly, der forulykkede, som de lejede af ejeren. De havde samme dispositionsret over flyet som Jetair Academy. Han mener, at Tue Friis Hansen selv brugte flyet. Han har aldrig nærmere diskuteret anvendelse og udlejning af flyet med Tue Friis Hansen. De brugte næsten ikke

flyet. Det var ikke dem, der havde lejet flyet ud, den dag det forulykkede. Han ved ikke, hvem der havde lejet det ud.

Foreholdt forklaringen gengivet i politirapporten bilag 5/6, side 3, forklarede vidnet, at han sikkert har forklaret som anført. Han bygger sin udtalelse på, at der var et tæt samarbejde med Jetair, og man ringede også sammen vedrørende udlejning. Han har vist umiddelbart efter ulykken af Peter Slaatorn fået oplyst, at nøglen og/eller logbogen var hos Tue Friis Hansen og ikke på kontoret hos Jetair. Vidnet har ikke kendskab til, om Tue Friis Hansen lejede ud til andre. Vidnet har ikke noget særligt kendskab til Person 4 og har aldrig arbejdet sammen med ham. Person 4 har haft en enkelt periodisk flyvetræning hos vidnet. Han har i branchen hørt ting om Person 4, og han ville ikke lade Person 4 flyve hos sig, idet han havde ry for at have letsindig omgang med regler og bestemmelser, også sikkerhedsregler. Da han hørte, at Person 4 lavede "sort taxaflyvning", nægtede han at lade Person 4 tage periodisk flyvetræning hos Aircenter Vest. Vidnet vil ikke selv og heller ikke tillade andre at flyve i 11 timer, idet det er uforsvarligt. Han har ikke kendskab til, om Jetair ville leje ud til Person 4, og han har ikke nogen konkret viden, om Person 4 havde lejet flyet af Tue Friis Hansen.

Foreholdt forklaringen gengivet i bilag 5/18, side 3 og 4 forklarede vidnet, at han ikke husker denne udtalelse. Ved havari med et fly i fremmed lufthavn vil man normalt kontakte den, man har lejet flyveren af. Den daglige rutine om vedligeholdelse af flyet gik gennem Jetair og måske også gennem Tue Friis Hansen. Vidnet blev på et tidspunkt kontaktet af Altek vedrørende flyvningen til Stord, men der blev ikke nogen aftale, idet han ikke var konkurrencedygtig på prisen. Han forlangte, at der skulle 2 piloter på turen, og at vægtgrænserne skulle overholdes. Han kan ikke huske, hvornår denne henvendelse fandt sted.

Foreholdt forklaringen gengivet i bilag 5/5, side 3, kan han i dag ikke huske dette, men han har nok forklaret som anført. En overvægt på 200 kg har en begrænset betydning specielt ved indflyvningen, hvor en del brændstof er brugt. Det er specielt ved start, at overskridelse af vægtgrænserne har betydning. Han havde i 1998 10-12 ansatte piloter, og der var regler for flyve- og hviletid. Det forulykkede fly var kaskoforsikret, og så vidt han husker, var det Tue Friis Hansen, der havde tegnet forsikringen. Det var almindeligt i hans firma, at der på de fly, som de lejede, var tegnet passagerforsikring. Forsikringerne var normalt tegnet hos Codan, og originalpolicerne lå i flyet, men vidnet havde altid en kopi heraf.

Peter Slaatorn har bl.a. forklaret, at han fra 1996 til 1999 var direktør i Jetair Flight, der drev flyveskole og udlejede fly. Selskabet lejede fly af Tue Friis Hansen. Flyene blev brugt til videre udlejning. Tue Friis Hansens fly var indlejet på en almindelig lejekontrakt, og Jetair Flight havde råderet over

disse, men Tue Friis Hansen havde også dispositionsret over flyene. Tue Friis Hansen havde tilkendegivet, at han syntes, at det fly, der styrtede ned, var lejet for lidt ud, og han havde talt om at opsige lejekontrakten på dette. Nøgler og logbog lå i flyet, så Tue Friis Hansen selv kunne bruge det. Tue Friis Hansen lejede ikke selv flyet ud. Vidnet havde kort før ulykken ansat en ny daglig leder af Jetair Flight, idet han selv havde fået andet arbejde. Han kom stadig i virksomheden, men kun om aftenen. Han er ikke bekendt med, hvor flyets nøgler og logbog befandt sig umiddelbar før ulykken.

Foreholdt forklaringen gengivet i bilag 5/16, side 4 forklarede vidnet, at han har forklaret som anført. Han hørte om ulykken kl. 3 om natten og tog straks til kontoret i Roskilde for at se, hvem der havde lejet flyet ud. Han kunne på bookingblokken konstatere, at det ikke var Jetair Flight, der havde lejet det ud. Han spurgte i lufthavnen, hvem der havde fløjet flyveren og fik oplyst, at det var Person 4. Han spurgte, om Person 4 havde foretaget andre flyvninger i en periode og fik oplyst, at det havde han bl.a. i sommeren 1998. Det var Person 4, der havde indleveret flyveplaner for turene. Han kan ikke med sikkerhed vide, om det var Person 4, der fløj disse ture. Vidnet har ikke sendt fakturaer på disse ture, og heller ikke på den flyvning, hvor ulykken skete, idet han ikke ville sende en faktura på flyvninger, som ikke var udlejet af selskabet. Det var ham, der sendte fakturaer ud, og disse blev sendt ud på baggrund af flyenes logbøger. Hvis det var ejeren af flyet, der havde anvendt dette, blev der også skrevet en faktura blot med et fradrag på 10%. Grunden til, at han kontaktede "tårnet" var, at det er der, man giver oplysninger om flyvningen, herunder hvem, der flyver. Det samme vil fremgå af flyets logbog, men den er formentlig brændt. Det var Tue Friis Hansen, der havde flyets nøgler og logbog, idet de var afleveret til ham. Flyet kan godt flyves uden anvendelse af nøgler og logbog, og mange fly stod frit tilgængeligt. Det var normalt at låse flyet efter flyvning og aflevere nøglen på kontoret. Hvis man kom og skulle aflevere flyet, efter personalet havde forladt kontoret, lod man blot tingene ligge i flyet. Person 4 havde i en periode været kunde hos Jetair Flight, og han fulgte reglerne for udlejning. På et tidspunkt besluttede vidnet, at Person 4 ikke mere kunne leje fly hos Jetair Flight på grund af manglende betaling. Han har ikke hørt, at Person 4 havde problemer med at overholde de sikkerhedsmæssige forskrifter. Flyet, der styrtede ned, var oprindeligt leveret med 2 pilotsæder og 8 passagersæder. Han aftalte med Tue Friis Hansen, at 2 af sæderne blev taget ud. Disse 2 sæder blev opbevaret i et aflåst indelukke i hangaren, og det var Tue Friis Hansen, der havde nøglen. Vidnet havde ikke nøgle til rummet. Han hørte efter ulykken, at de 2 sæder var installeret i flyet, hvilket undrede ham, idet der kun var tegnet passagerforsikring på 6 passagerer. Han talte med den person, der havde haft vagten, og denne person havde ikke lejet flyet ud til Person 4, eller installeret de ekstra sæder. Personen var slet ikke bekendt med, at flyet var udlejet. Han kan i dag ikke huske, hvem der havde vagten. Tue Friis Hansen var Jetair Flights største samarbejdspartner, så der var ikke

noget usædvanligt i, at han havde en nøgle til Jetair Flights kontorer. Der var også mange andre, der havde nøgler, bl.a. instruktørerne.

Foreholdt forklaringen gengivet i bilag 5/7, side 3 forklarede vidnet, at han har forklaret, som anført. Det var specielt **Person 9**, der sagde, at han ville anbefale, at der ikke blev lejet fly ud til **Person 4**. Der gik en del rygter i flykredse, og selskabet ville gerne have et godt ry og rygte. Han havde ikke kontakt med **Person 4** i dagene op til ulykken, hvilket han også har forklaret til politiet, og der var heller ikke andre i selskabet, der havde. Hvis **Person 4** havde ringet til selskabet fredag aften før ulykken, ville han blot komme i kontakt med en telefonsvarer, idet der ikke var telefonbesvarelse fredag efter kl. 16. Han kan dog ikke med sikkerhed sige, at der ikke har været en til stede, der har besvaret telefonen. Han kan ikke huske **Vidne 1's** flyvning forud for ulykken.

Foreholdt forklaringen gengivet i bilag 5/16, side 1, forklarede vidnet, at det er muligt, at sekretæren havde kontakt til Tue Friis Hansen for at få nøgler og logbog. Han kan efterfølgende huske, at **Vidne 1** havde oplyst, at han skulle efterlade nøgler og logbog i flyet efter aftale med Tue Friis Hansen. Hvis et fly havarede i fremmed lufthavn, tog piloten kontakt med Jetair Flight, som udlejer. Der blev med jævne mellemrum taget kopi af logbøgerne af hensyn til eftersyn og service, og også af hensyn til udskrivning af fakturaer. Når en pilot lejede et flytype første gang, blev det kontrolleret, at han havde de rette certifikater til det pågældende fly. Alle medarbejdere i selskabet kunne leje fly ud, og der var også nogle af piloteleverne, der kunne. Det var måske 10 personer i alt. Han mener, at alle havde fået instruks om, at de ikke måtte leje fly ud til **Person 4**. Denne instruks blev givet til personalet på kontoret, der skulle videregive den til andre. Det er muligt, at **Vidne 2** ikke kendte denne instruks, men det undrer ham, at **Vidne 1** ikke kendte den. Der var egentlig ikke noget formelt forkert i at leje ud til **Person 4**, idet han opfyldte alle regler for at leje. Jetair Flight havde tegnet de forsikringer, som de var forpligtet til, og de var tegnet hos Codan. Jetair Flight skulle have en passagerforsikring, der skulle dække, når flyene blev lejet ud til kommercielflyvning. Hvis flyet blev udlejet til privatflyvning, var man ikke omfattet af passagerforsikringen. Han har aldrig talt med kunderne om forsikringsforhold, heller ikke med **Person 4**. Piloter kender i øvrigt til forsikringsforholdene, idet det er omfattet af deres uddannelse. Det var Jetair Flight, der havde tegnet den forsikring, hvor policen er fremlagt i denne sag. Det måtte ikke glippe med at notere i booking kalenderen, når et fly blev lejet ud, og han har aldrig været ude for dobbelt booking. Man har nogle få gange været nødt til at aflyse en udlejning på grund af, at et fly skulle på værksted.

Vidne 4 har bl.a. forklaret, at han er pilot og har 520 flytimer. Han var en god ven af **Person 4**, som han har fløjet en del med, specielt i tiden op til ulykken, og han har en enkelt gang været med i Stord. Vidnet var

ikke uddannet til at flyve med den flytype, der styrtede ned. Det var meningen, at han senere skulle have ansættelse hos Altek sammen med **Person 4**, hvor de sammen skulle flyve et fly af en anden type. Den 27. september 1998 kl. 20 var vidnet med på flyvningen fra Thune til Stord sammen med **Person 4**. De fløj i en flyver af en anden type end den, der senere forulykkede, fordi denne skulle til service. Flyveren var vist nok lejet gennem Tue Friis Hansen. **Person 4** havde fortalt, at han tidligere havde lejet fly gennem Tue Friis Hansen. **Person 4** rettede henvendelse til Tue Friis Hansen vedrørende tilladelse til at tage flyveren. Han ved ikke, hvordan afregningen fandt sted. Fremgangsmåden skete specielt, når Jetair Flights kontor var lukket. Han kan ikke huske, om **Person 4** tidligere har fløjet det fly, der styrtede ned, men han tror det. Vidnet var kommet hjem fra en ferie den 4. oktober 1998, og han havde talt med **Person 4** om at tage med til Stord, men der var ikke plads i flyet på den første flyvning, så han kunne først komme med den følgende weekend.

Foreholdt sin forklaring gengivet i politirapporten bilag 7/5, side 4 øverst forklarede vidnet, at han har forklaret som anført, og han vedstår forklaringen. "Sort taxaflyvning" er når man flyver med betalende passagerer uden at være et kommercielt selskab.

Foreholdt forklaringen gengivet i bilag 7/5, side 5 kan han ikke huske, at han har sagt som anført. Vidnet er bekendt med, at **Person 4** tidligere var havareret med et fly, men han kender ikke årsagen hertil. Der er forskellige tjek, der skal foretages, inden man påbegynder indflyvningen, bl.a. hvilken bane man skal lande på, vejrforholdene m.m. Der er en tjekliste på alt, indtil flyveren holder stille på landingsbanen. De forskellige flytyper har forskellige tjeklister. Inden indflyvningen skifter man altid over på den tank, hvor der er mest brændstof tilbage. **Person 4** var en meget erfaren og omhyggelig pilot, der tænkte meget frem i tiden. Han var samtidig meget dominerende. Vidnet var aldrig utryg ved at flyve med **Person 4**. Han kendte rygterne om **Person 4**, og han var uenig i disse rygter. Han vidste, at **Person 4** blev beskyldt for at flyve "sort taxaflyvning". Vidnet har en god kendskab til **Person 4's** flyvning, og han ved, at **Person 4** havde sin egen flyver på anparter, og dem, han fløj for, havde anparter i flyet, hvorfor der ikke var tale om ulovlig flyvning. Han har aldrig hørt rygter om **Person 4's** evner som pilot. Hvis man havarerer i en fremmed lufthavn, tages der kontakt til udlejeren. Efter vidnets opfattelse er 3 ture Aalborg-Stord tur/retur alt for meget, og det var ikke nok med 1 pilot på flyet. Det var en alt for lang arbejdsdag, hvilket **Person 4** også var klar over, og det var derfor, at vidnet skulle uddannes, så han kunne komme med på turene. Han ved ikke, om **Person 4** havde talt med sin arbejdsgiver herom.

Vidne 5 har bl.a. forklaret, at han har været ansat hos Altek i flere

omgange siden en gang i starten af 1990'erne, og at han var ansat i 1998, da ulykken skete. Hans arbejdsopgaver gik bl.a. ud på at skaffe kontrakter, ansætte og afskedige personale, og sørge for de ansattes befordring til de forskellige arbejdspladser. Firmaet arbejdede bl.a. i Norge og Finland på skibsværfter og rafinaderier. Flytransporten til Norge foregik på flere måder bl.a. med SAS og med taxafly, men oftest med taxafly. Transporten var ikke nødvendigvis den billigste. Personalet blev som regel fløjet til Stord, idet færgeforbindelserne fra Oslo til Stord ikke var særlige gode, da der kun var 1 afgang. Der var vist kun 2-3 personer, der efter eget ønske sejlede til Stord. Arbejdet i Stord begyndte den 4. marts 1998 og sluttede den 27. oktober 1998. Når han fandt ud af hvor mange, der hver gang skulle transporteres til og fra Stord, kontaktede han taxaflyelskaber for at høre, om de havde ledige fly til transporten. Der var ca. 180 mand fra hele landet, der arbejdede i Stord. Altek skulle levere mandskabet til det arbejde, der skulle udføres, og der var aftalt en fast pris. Han forsøgte at sætte sjakkene sammen, så personalet ikke skulle køre så langt for at nå frem til den lufthavn, hvor flyvningen skulle starte. Formanden rejste som regel sammen med sit sjak. Transporten skete med fly af forskellige størrelse alt afhængig af, hvor mange personer, der skulle afsted fra den enkelte lufthavn. Der blev som regel valgt flytyper, der kunne lande på den korte landingsbane i Stord, så personalet slap for at køre i bus til Stord fra en anden lufthavn. **Person 4** var den første pilot, som Altek ansatte. Det var en anden ansat, **Person 10**, der skaffede kontakten til **Person 4**. **Person 10** var bl.a. ansat til at hjælpe vidnet med at arrangere transporten, og han havde tidligere været ansat hos British Airways i Aalborg. Baggrunden for at ansætte **Person 4** var, at det efterhånden var svært at få "kabalen" med transporten til at gå op, og samtidig ville firmaet ikke anklages for "sort taxaflyvning". Ved ansættelsen af en pilot kunne rejse- og ventetiden for de ansatte også afkortes. Ansættelsen skete ikke for at spare penge, idet man kalkulerede med samme omkostninger til transport, som ved anvendelse af taxafly. Vidnet og **Person 10** mødte **Person 4** inden ansættelsen, hvor de bl.a. talte om **Person 4's** certifikater. **Person 4** havde mange flyvetimer bag sig, og vidnet hørte sig omkring bl.a. hos andre piloter, der kun havde rosende ord om **Person 4**. Vidnet havde undersøgt reglerne vedrørende flyvningen, men undersøgte i øvrigt ikke andet, idet det blev aftalt, at **Person 4** skulle sørge for at skaffe fly til turene, sørge for lejeaftaler, lufthavnsafgifter m.v. Han skulle også sikre sig, at forsikringerne var i orden, men der blev ikke aftalt hvilke forsikringer, der skulle være. Vidnet gik ud fra, at forsikringsforholdene var i orden. Han undersøgte ikke om Altek som arbejdsgiver i øvrigt havde pligter i forbindelse med flyvningen, og han kontaktede ikke udlejeren, ligesom sikkerhedsprocedurer ikke blev drøftet med **Person 4**. **Person 4** havde ikke fået instrukser vedrørende optankning af benzin, og han har ikke kendskab til, hvordan **Person 4** tankede op. Personalet havde fået at vide, at de kun måtte medbringe 20 kg bagage, ligesom ved taxaflyvning, og han er bekendt med, at **Person 4** har skældt de ansatte ud, hvis de har haft

overvægt, ligesom han har efterladt bagage. **Person 4** havde fløjet turen til Norge 10-15 gange med et bestemt fly, da han på et tidspunkt ringede og sagde, at flyet var blevet solgt, men han ville finde et andet i samme størrelse. **Person 4** sagde også på et tidspunkt, at han havde lejet et fly af "Tue". Der blev ikke givet yderligere oplysninger om dette fly.

Foreholdt forklaringen gengivet i politirapporten bilag 6/6 kan vidnets vedstå denne. Han kan heller ikke i dag huske efternavnet på "Tue", der var ejeren af flyet. Han troede dengang, at det var ejeren af flyet, som **Person 4** lejede af. Han talte heller ikke på dette tidspunkt med **Person 4** om forsikringer. Han ved ikke, hvem der betalte for flylejen, idet han ikke havde noget med det regnskabsmæssige at gøre. Der kunne være 8 passagerer og 1 pilot i flyet, hvilket passede størrelsesmæssigt. Det var **Person 4**, der lavede flyplanerne. Flyet skulle lette fra Thune Lufthavn kl. 13.45 og flyve til Aalborg. Herfra skulle der flyves personale til Norge. Planmæssig ankomst til Aalborg efter sidste tur skulle have været kl. 00.45, men der var opstået en forsinkelse. Vidnet fik en telefonisk besked fra **Person 4**, da han første gang landede i Aalborg, og det blev oplyst, at der var en smule forsinkelse. Der havde tidligere været forsinkelser, så han anså ikke dette for et problem. Han havde kun kontakt med **Person 4** under flyvningerne, hvis der var nogle problemer. Han er ikke bekendt med, at **Person 4** havde haft problemer på flyvningen den 9. oktober 1998. Vidnet er uddannet blikkenslager og har ikke flycertifikat. Han var ikke forurolet over, at **Person 4** skulle flyve Aalborg-Stord tur/retur 3 gange. Dette var i øvrigt sket før. De satsede på at nå turene inden for 12 timer. Det var først efter ulykken, at han hørte nogen sige, at det var betænkeligt at flyve turen 3 gange. Det var meningen, at **Person 4** selv skulle melde fra, hvis det var for meget. Vidnet havde ikke forhørt sig om flytider i øvrigt. Der var nogle ansatte, der på et tidspunkt havde sagt, at det var træls at komme sent hjem om natten. Der var ikke nogen, der havde klaget over **Person 4**, eller givet indtryk af usikkerhed ved at flyve med ham, men det er sandsynligt, at der er nogen, der har givet udtryk for, at de var utrygge ved at flyve. Han kan ikke huske, at **Person 2** har givet udtryk for usikkerhed. Han er ikke bekendt med, at **Person 4** tidligere har havareret med et fly. Han deltog i **Person 4** begravelse, hvor han talte med flere, der sagde, at **Person 4** var en højt respekteret pilot. Det havde været på tale, at ansætte en ung mand, **Vidne 4**, som **Person 4** kendte, idet det havde været drøftet at ansætte yderligere 1 pilot. Det var så meningen, at **Vidne 4** skulle flyve, hvis **Person 4** var forhindret. Det var også muligt, at de skulle flyve 2 piloter sammen, hvis dette var en fordel. Efter ulykken gik firmaet igen over til taxaflyvning. Han kan ikke huske, at han på et tidspunkt har talt med en fra Aircenter Vest, men det er meget tænkeligt.

Parternes synspunkter

Sagen BS 10- 3241/2000:

Sagsøger 1 har i sit påstandsdokument til støtte for sine påstande gjort gældende,

at sagsøgte som beforder i henhold til luftfartsloven er objektivt ansvarlig for den personskade, der indtraf ved ulykken den 12. oktober 1998,

at sagsøgte derudover er erstatningsansvarlig, jf. Danske Lov 3-19-2, idet flyvningen udført af sagsøgtes ansatte pilot **Person 4** ikke har været gennemført på en for **Person 1's** sikkerhedsmæssig betryggende måde, jf. den af Havarikommissionen for Sivil Luftfart udarbejdede rapport,

at sagsøgte derudover har pådraget sig et selvstændigt culpa ansvar ved at lade **Person 4** gennemføre den pågældende flyvning, både i forhold til den tidsmæssige udstrækning af flyvningen og i forhold til det kendskab, som sagsøgte må antages at have haft til **Person 4's** lemfældige holdning til sikkerhedsforanstaltninger,

at havarikommissionsrapporten klart dokumenterer, at **Person 4** forud for den pågældende flyvning var kendt i branchen for sin manglende overholdelse af sikkerhedsforanstaltninger, ligesom rapporten klart konkluderer, at **Person 4** på den aktuelle flyvning har fejlopereret fartøjet og ikke overholdt gældende krav til flysikkerheden,

at sagsøgeren er berettiget til erstatning for tab af forsørger og begravelsesudgifter i medfør af erstatningsansvarslovens § 12 og § 13,

at sagsøgeren på tilstrækkelig vis har dokumenteret sit krav,

at sagsøgeren derfor er berettiget til udbetaling fra sagsøgte af differencekrav efter modtagelse af erstatning i medfør af lov om arbejdsskadesikring,

at sagsøgte endvidere har givet tilsagn om dækning af samtlige begravelsesomkostninger,

at sagsøgte ved ikke at give oplysning om **Person 4's** ansættelsesforhold på trods af gentagne opfordringer har påført sagsøgeren tab i form af sagsomkostninger til Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen og Codan Forsikring.

Sagsøgte L&O 6000 A/S har i sit påstandsdokument til støtte for påstandene gjort gældende,

at sagsøgte ikke er beforder i henhold til luftfartsloven,

at sagsøgte i øvrigt ikke kan gøres ansvarlig efter det objektivt begrundede ansvar,

at sagsøgte ikke er erstatningsansvarlig efter Danske Lov 3-19-2,

at sagsøgte ikke i øvrigt har pådraget sig et selvstændigt culpaansvar,

at havarikommissionsrapporten ikke klart dokumenterer et ansvar for sagsøgte,

at sagsøgerens påståede erstatningskrav i øvrigt er udokumenteret, at sagsøgeren ikke har krav på afholdelse af begravelsesudgifter,

at sagsøgte ikke har givet tilsagn om dækning af begravelsesudgifter udover, det allerede skete, og

at sagsøgte ikke har pligt til at betale sagsomkostninger for sagsøgerens inddragelse af andre i sagen, og

at et eventuelt betalingskrav for så vidt angår begravelsesudgifter tidligst forrentes fra kravets fremsættelse overfor retten.

Sagen BS 10-5139/2000:

Sagsøger 2 har i sit påstandsdokument til støtte for sine påstande gjort gældende,

at sagsøgte L&O 6000 A/S som bemandning er objektivt ansvarlig for følgerne af ulykken den 12. oktober 1998, jf. luftfartslovens § 106,

at sagsøgte L&O 6000 A/S som arbejdsgiver for pilot **Person 4**, subsidiært er ansvarlig i medfør af Danske Lov 3-19-2 for **Person 4's** uagtsomme handlinger og undladelser, som førte til havariet, jf. havari-rapporten og luftfartslovens § 42 og § 50, stk. 2,

at der mere subsidiært påhviler sagsøgte L&O 6000 A/S et selvstændigt ansvar, idet man lod **Person 4** flyve i mere end 11 timer, jf. luftfartslovens § 50, stk. 3,

at sagsøgte Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen er erstatningsansvarlig efter dansk rets almindelige erstatningsregler, jf. bl.a. luftfartslovens § 32, stk. 3,

at sagsøgte Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen handlede ansvarspådragende ved at udleje flyet til pilot **Person 4**

at sagsøgte Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen var bekendt med, at **Person 4**

Person 4 skulle flyve til Norge tur - retur 3 gange samt 2 gange mellem Aalborg og Roskilde,

at sagsøgeren i medfør af erstatningsansvarsloven er berettiget til erstatning for forsørgertab og begravelsesudgifter som anført i påstanden,

at afdøde **Person 2's** årsløn kan opgøres til 262.877,33 kr., jf. erstatningsansvarslovens § 7, stk. 2,

at det af Arbejdsskadestyrelsen udbetalte overgangsbeløb ikke udelukker yderligere erstatning,

at der derfor kun skal ske fradrag fra det af Arbejdsskadestyrelsen udbetalte overgangsbeløb, jf. arbejdsskadeforsikringslovens § 59,

at sagsøgeren kan kræve erstatning også for udgifter til vedligeholdelse af gravsted, samt

at kravet skal forrentes fra skadedatoen den 12. oktober 1998, jf. erstatningsansvarslovens § 16.

Sagsøgte L&O 6000 A/S har i sit påstandsdokument til støtte for sine påstande gjort gældende,

at sagsøgte ikke er beforder i henhold til luftfartsloven, og dermed ikke er objektivt ansvarlig,

at sagsøgte ikke er ansvarlig efter Danske Lov 3-19-2,

at der ikke i øvrigt påhviler sagsøgte et selvstændigt ansvar,

at sagsøgerens opgørelse af afdøde **Person 2's** årsløn ikke kan lægges til grund,

at det af Arbejdsskadestyrelsen udbetalte overgangsbeløb ifølge luftfartsloven udelukker yderligere erstatning,

at sagsøgeren ikke kan kræve erstatning for udgifter til vedligeholdelse af gravsted,

at erstatningskravet, bortset fra eventuelt forsørgertabserstatning, tidligst kan kræves forrentes fra sagens anlæg.

Sagsøgte Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen har i sit påstandsdokument til støtte for påstanden gjort gældende

at Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen ikke har handlet ansvarspådragende, og det gøres herunder gældende, at Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen ikke havde udlejet flyet til pilot **Person 4**,

at **Person 4** i øvrigt havde et fuldt gyldigt certifikat til at føre det pågældende fly,

at piloten, **Person 4**, var i stand til at føre det pågældende fly på fuld betryggende måde,

at den omstændighed, at Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen var orienteret om **Person 4's** planlagte ture til Norge ikke indebærer, at Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen har handlet ansvarspådragende, og det gøres herunder gældende,

at Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen ikke havde nogen definitiv viden om, at **Person 4** de facto ville gennemføre de planlagte ture,

at **Sagsøger 2** ikke har dokumenteret, at det skulle være uansvarligt, at en pilot foretager 3 ture til Norge samme dag, samt

at Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen ikke er bekendt med, at piloten, **Person 4**, ikke skulle have tilladelse til at flyve i Norge, og dette ses da heller ikke dokumenteret af **Sagsøger 2**.

For så vidt angår den af **Sagsøger 2** nedlagte påstand henvises der i øvrigt i det hele til de indsigelser over opgørelsen, som de øvrige sagsøgte er fremkommet med.

I sagen BS 10-6395/2001:

Sagsøger 3 har til støtte for sin påstand i påstandsdokumentet gjort gældende,

at L&O 6000 A/S har pådraget sig et erstatningsansvar efter Danske Lovs 3-19-2, idet piloten, **Person 4**, har handlet uforsvarligt som pilot under flyvningen den 12. oktober 1998 fra Aalborg til Norge, og

at L&O 6000 A/S principalt er pligtig at betale forsørgertabserstatning til **Sagsøger 3** i medfør af erstatningsansvarslovens § 13, subsidiært at betale erstatning til **Sagsøger 3** efter erstatningsansvarslovens § 12.

Sagsøgte L&O 6000 A/S har i sit påstandsdokument til støtte for påstandene gjort gældende,

at L&O 6000 A/S ikke har pådraget sig et erstatningsansvar efter Danske

Lov 3-19-2, eller i øvrigt på andet grundlag,

at L&O 6000 A/S ikke er forpligtet til at betale forsørgertabserstatning i henhold til erstatningsansvarslovens § 13 eller samme lovs § 12, idet **Sagsøger 3's** samlever, **Person 3**, ikke var forsørger i disse bestemmelsers forstand,

at afdøde **Person 3's** indkomst for 1997 ikke er dokumenteret,

at afdødes årsløn højst har udgjort 232.395 kr.,

at der ikke efter L&O 6000 A/S's opfattelse foreligger særlige forhold, der begrunder anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen i § 7, stk. 2,

at **Sagsøger 3** dermed er berettiget til et lavere erstatningsbeløb end det påstævnte.

I sagen BS 194-2001:

Sagsøgeren L&O 6000 A/S har i sit påstandsdokument til støtte for sin påstand gjort gældende,

at sagsøgte Aircraft I/S som ejer af flyet i henhold til luftfartsloven er ansvarlig for den personskade, der indtraf ved ulykken den 12. oktober 1998,

at sagsøgte Aircraft I/S alternativt er ansvarlig efter dansk rets almindelige erstatningsregler, herunder,

at sagsøgte Aircraft I/S har udvist culpøs adfærd i forbindelse med udlejningen,

at sagsøgte Aircraft I/S som beforder og som ejer in solidum med sagsøgte Codan Forsikring er forpligtet til at friholde sagsøgeren på tilsvarende vis.

Det gøres endvidere gældende,

at sagsøgte Peva Management ApS under konkurs som operatør/luftbeforder i henhold til luftfartsloven er ansvarlig for samme personskade efter samme regler

at sagsøgte Peva Management ApS subsidiært er ansvarlig efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Det gøres endvidere gældende,

at sagsøgte Codan Forsikring som ansvarsforsikrer hæfter for den personskade i henhold til den hos sagsøgte tegnede police nr. 24505 udstedt til sagsøgte Peva Management ApS, samt i henhold til police 24174 udstedt til Aircraft I/S,

at sagsøgte Codan Forsikring hæfter overfor sagsøgeren uanset på hvilket grundlag sagsøgte Aircraft I/S henholdsvis sagsøgte Peva Management ApS måtte hæfte overfor sagsøgeren,

at sagsøgeren er berettiget til at fremsætte krav direkte mod sagsøgte Codan Forsikring, herunder efter forsikringsaftalelovens § 95,

at der er dækning under den af sagsøgte Peva Management ApS til sagsøgte Aircraft I/S udstedte police,

at der ikke foreligger underforsikring,

at sagsøgte Codan Forsikring som forsikringsgiver er forpligtet til at friholde sagsøgeren for ethvert krav, der er blevet og senere måtte blive rettet mod sagsøgeren i anledning af det i sagen omhandlede flystyrt.

Det gøres over for samtlige 3 sagsøgte gældende, at de sagsøgte in solidum, subsidiært alternativt er forpligtet til at friholde sagsøgeren for ethvert krav, som sagsøgeren ved dom bliver pålagt af **Sagsøger 1**, **Sagsøger 2**, **Sagsøger 3** eller andre, der måtte fremsætte krav og opnå dom over sagsøgeren i anledning af den i sagen omhandlede flyulykke.

Det gøres over for sagsøgte Peva Management ApS under konkurs særskilt gældende,

at sagsøgte som udeblevet under domsforhandlingen skal dømmes i henhold til sagsøgerens påstand.

Sagsøgte Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen har i sit påstandsdokument og under domsforhandlingen til støtte for frifindelsespåstanden endeligt gjort gældende,

at sagsøgte hverken i henhold til luftfartsloven eller efter dansk rets almindelig erstatningsregler er ansvarlig for den personskade, der indtraf ved ulykken den 12. oktober 1998,

at sagsøgte ikke har udvist culpøs adfærd i forbindelse med flyulykken,

at sagsøgte ikke har udlejet det pågældende fly, samt

at sagsøgte ikke er beforderer, jf. luftfartsloven.

Codan Forsikring har i sit påstandsdokument til støtte for frifindelsespåstanden gjort gældende,

at L&O 6000 A/S ikke er sikret under den som bilag 5 fremlagte flyforsikring dækkende Jetair Flight Academy ApS luftbefordringsansvar. I henhold til Forsikringsaftalelovens § 95 kan L&O 6000 A/S ikke rette krav mod Codan Forsikring som ansvarsforsikringsselskab før erstatningspligten overfor sikrede (Jetair Flight Academy ApS) er fastslået og erstatningens størrelse bestemt. Det gøres derfor gældende, at betingelserne i Forsikringsaftalelovens § 95 ikke er opfyldt, hvorfor Codan Forsikring bør frifindes i medfør af retsplejelovens § 255, stk. 1.

Der er ikke dækning under den udstedte luftbefordringsansvarsforsikring. Det fremgår af den som bilag 5 fremlagte flyforsikring, at Jetair Flight Academy ApS havde tegnet luftbefordringsansvarsforsikring i forbindelse med anvendelse af **Reg. nr.** til fragt- og taxaflyvningen. I nærværende sag har Jetair Flight Academy ApS ikke udført fragt- og/eller taxaflyvning.

Det kan formentlig lægges til grund, at der har været en aftale mellem piloten, **Person 4**, og Aircraft I/S og/eller Jetair Flight Academy ApS og/eller Aircenter Vest om, at **Person 4** kunne tage OY-BHE og efterfølgende afregne for brugt tid. der har således været tale om udlejning af fly til **Person 4**, som i L&O 6000 A/S's navn har udført firmaflyvning. Jetair Flight Academy ApS har således ikke været luftbefordrer, og den udstedte flyforsikring dækker derfor ikke. Det bemærkes i øvrigt, at forsikringstageren, Jetair Flight Academy ApS, aldrig har indgivet en skadesanmeldelse til Codan Forsikring i anledning af havariet den 12. oktober 1998.

Til støtte for den subsidære påstand er det gjort gældende, at

der foreligger underforsikring, idet der foruden piloten var 8 passagerer ombord på **Reg. nr.** Flyforsikringen er imidlertid tegnet under forudsætning af, at der kun var 6 passagerpladser. Luftbefordringsansvarsforsikringen begrænser dækningen til 100.000 SDR pr. passager. Skadelidtes eller dennes efterlattes krav mod den erstatningsansvarlige skal nedsættes i det omfang, arbejdsskadeforsikringsselskabet har betalt eller er pligtig til at betale erstatning til de pågældende, jf. Arbejdsskadeforsikringslovens § 59. Det fremgår desuden af de bilag, der er fremlagt af **Sagsøger 2** i sagen BS 5139/2000, at der er udbetalt et overgangsbetøb på 98.000 kr. Det gøres gældende, at begravelsesudgifter ikke kan kræves særskilt erstattet, idet begravelsesudgifter anses for omfattet af overgangsbetøbet i henhold til Arbejdsskadeforsikringsloven.

Peva Management ApS under konkurs, har ikke givet møde under doms-

forhandlingen.

Rettens begrundelse og resultat

Vedrørende erstatningsgrundlaget overfor L&O 6000 A/S:

Der er under sagen enighed om, at piloten **Person 4** var ansat som pilot hos L&O 6000 A/S.

Det er en forudsætning for anvendelse af luftfartslovens kapitel 9, og dermed anvendelse af det objektive ansvar, at befordringen af passagerer udføres af et luftfartsselskab, eller udføres af andre mod betaling. Det fremgår af sagen og de afgivne forklaringer, at det var L&O 6000 A/S, der som arbejdsgiver sørgede for at transporten af medarbejderne til arbejdspladsen i Stord, og der er ikke fremkommet oplysninger om, at de ansatte hos L&O 6000 A/S skulle betale for transporten til Stord.

Allerede på denne baggrund er L&O 6000 A/S ikke ansvarlig for følgerne af ulykken på et objektivt grundlag.

Af rapporten fra Havarikommissionen for Sivil Luftfart fremgår det i konklusionen under punktet om "Signifikante undersøgelsesresultater af betydning for sikkerheten", hvilke undersøgelsesresultater, der havde afgørende indflydelse på hændelsesforløbet eller var specielt vigtige set ud fra et flysikkerhedsmæssigt synspunkt. Det fremgår heraf, at piloten ikke udnyttede den benzin, der var ombord i flyets tanke, at højre hovedtank løb tør for benzin under indflyvningen, at piloten ikke kunne korrigere for, at den højre motor i lav højde stoppede på grund af bezinmangel, hvorfor flyet kom ud af kontrol og styrtede, ligesom piloten udviste manglende holdning til flysikkerheden.

På denne baggrund kan det fastslås, at flyet styrtede ned på grund af fejl begået af piloten **Person 4**. Under henvisning til indholdet af de begåede fejl, har piloten handlet culpøs. Da piloten var ansat hos L&O 6000 A/S, er selskabet på baggrund af fejlenes karakter i medfør af Danske Lovs 3-19-2 erstatningsansvarlig for den skete skade, idet flyvningen ikke er blevet gennemført på en måde, der for de øvrige ansatte var sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Det skal i denne anledning også bemærkes, at selskabet ikke har foretaget sig nogen form for kontrol for at sikre sig, at flyvningerne sket på forsvarlig vis, idet alt vedrørende flyvningerne fuldstændigt var overladt til piloten.

Vedrørende BS 10-3241/2000:

Sagsøger 1 har, som følge af det ovenfor anførte,

krav på erstatning for de tab som følger af ulykken, herunder både tab af forsørger i medfør af Erstatningsansvarsloven samt dækning af rimelige begravelsesomkostninger. På baggrund af den dokumentation der foreligger vedrørende **Person 1's** lønforhold, har **Sagsøger 1** i det hele dokumenteret sit krav. Det skal dog bemærkes, at kravet på begravelsesomkostninger først kan forrentes fra sagens anlæg.

Sagsøger 1's advokat har siden 10. februar 1999 adskillige gange anmodet L&O 6000 A/S om at oplyse, om **Person 4** var ansat hos selskabet, eller hvordan hans tilknytning til selskabet i øvrigt var. Denne oplysning var nødvendig for sagsøgeren af hensyn til de i Luftfartslovens fastsatte forældelsesregler. Da selskabet ikke kom med de fornødne oplysninger, var **Sagsøger 1** nødt til, at medsagsøge både ejeren af det havarerede fly, og Codan, som forsikrer af flyet. Det var først mere end 3 år efter ulykken, og efter afholdelse af forberedende retsmøder, at selskabet oplyste, at **Person 4** var ansat hos selskabet som pilot, hvilket straks medførte, at **Sagsøger 1** hævdede sagerne mod ejeren af flyet og forsikringselskabet. Retten bestemte i denne anledning, at **Sagsøger 1** skulle betale sagsomkostninger til de medsagsøgte med i alt 30.000 kr. Da L&O 6000 A/S i hvert faldt kunne være kommet med oplysningen om **Person 4's** ansættelsesforhold længe før **Sagsøger 1** medsagsøgte ejeren af flyet og forsikringselskabet, er L&O 6000 A/S erstatningsansvarlig for det tab, som er lidt.

På denne baggrund tages **Sagsøger 1's** krav til følge som nedenfor bestemt.

Vedrørende BS 10-5139/2000:

Sagsøger 2 har, som følge af det ovenfor anførte, krav på erstatning for de tab som følger af ulykken, herunder både tab af forsørger i medfør af Erstatningsansvarsloven og dækning af rimelige begravelsesomkostninger. På baggrund af den dokumentation der foreligger vedrørende **Person 2's** lønforhold, har **Sagsøger 2** i det hele dokumenteret sit krav. Det skal dog bemærkes, at kravet på begravelsesomkostninger først kan forrentes fra sagens anlæg.

Vedrørende erstatningsgrundlaget overfor Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen:

Det skal indledningsvis bemærkes, at **Person 4** havde de fornødne certifikater til at flyve det forulykkede fly, og at der ikke var krav om, at flyet kun måtte flyves, hvis der var 2 piloter. Herefter er betingelserne i Luftfartslovens § 32 opfyldt.

Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen var ejer af det forulykkede fly, og efter Tue Friis Hansens forklaring kan det lægges til grund, at han var bekendt med, at **Person 4** skulle flyve turen fra Roskilde til Aalborg tur/retur, samt turen Aalborg til Stord tur/retur 3 gange. Det fremgår af konklusionen i havarikommisionens rapport, at piloten havde lang tjeneste- og flyvetid bag sig, da ulykken skete, hvorfor der var stor sandsynlighed for, at han var træt på ulykkestidspunktet. Kommissionen har i forbindelse med den endelige konklusion på, hvilke forhold, der havde afgørende indflydelse på ulykken, ikke gentaget dette forhold. På denne baggrund, samt da der i øvrigt under sagen ikke er dokumenteret, at den skete flyvning i sig selv var uforvarlig, har Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen alene af denne grund ikke pådraget sig ansvar. Det er således uden betydning, om det faktisk var Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen, der udlejede flyet til **Person 4**. Herefter tages Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen's frifindelsespåstanden til følge.

Vedrørende sagen BS 10-6395/2001:

Det fremgår af **Sagsøger 3's** forklaring og oplysningerne om hendes adresseforhold, at hun siden december 1997 havde boet sammen med **Person 3**, idet hun flyttede ind i hans hus. **Sagsøger 3** og afdøde havde ingen fælles konti, og de havde opdelt udgifterne imellem sig således, at afdøde betalte for udgifterne til boligen, mens **Sagsøger 3** betalte mad, bil og tøj. Forsikringer betalte de sammen. **Sagsøger 3** og afdøde **Person 3** havde således kun boet sammen i en meget kort periode, og der er ikke noget der i den måde, de havde indrettet deres økonomiske forhold på, tydede på, at der på ulykkestidspunktet forelå en faktisk forsørgelsessituation, hvorfor **Sagsøger 3** ikke har krav på erstatning i medfør af Erstatningsansvarlovens § 12 og § 13. Herefter frifindes L&O 6000 A/S i denne sag.

Vedrørende sagen BS 10-194/2001:

Det skal som oven for anført bemærkes, at **Person 4** havde de fornødne certifikater til at flyve det forulykkede fly, og at der ikke var krav om, at flyet kun måtte flyves, hvis der var 2 piloter. Herefter er betingelserne i Luftfartslovens § 32 opfyldt.

Som ligeledes ovenfor anført var Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen ejer af det forulykkede fly, og Tue Friis Hansen var bekendt med, hvilken tur **Person 4** skulle flyve. På baggrund af konklusionen i havarikommisionens rapport, kan det ikke lægges til grund, at det var træthed hos **Person 4**, der var den sandsynlige årsag til ulykken. På denne baggrund, samt da der i øvrigt under sagen ikke er dokumenteret, at den skete flyvning i sig selv var uforvarlig, har Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen alene på denne baggrund ikke pådraget sig noget ansvar. Det er som også ovenfor anført således uden betydning, om det faktisk var Aircraft I/S ved Tue Friis Han-

sen, der udlejede flyet til **Person 4**.

På denne baggrund, samt da der i øvrigt ikke er anført andre omstændigheder, der kan medføre, at Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen er erstatningsansvarlig, tages den fremsatte frifindelsespåstand til følge.

Der var hos Forsikringsselskabet Codan tegnet flyforsikring dækkende luftbefordringsansvar i forbindelse med at flyet blev anvendt til fragt- og/eller taxaflyvning. Flyet var ikke i brug som fragt- og/eller taxaflyver, da det forulykkede, men blev brugt til privat firmaflyvning. Da forsikringsbegivenheden således ikke er indtruffet, tages den fremsatte frifindelsespåstand til følge.

Da sagsøgte Peva Management ApS under konkurs ikke har givet møde under domsforhandlingen, tages den af L&O 6000 A/S nedlagte påstand til følge som nedenfor bestemt.

Thi kendes for ret:

Vedrørende sagen BS 10. 3241/2000:

Sagsøgte, L&O 6000 A/S, skal inden 14 dage til **Sagsøger 1** betale 422.662,57 kr. med procesrente af 378.622,57 kr. fra den 12. december 1998, af 14.000 kr. fra den 27. juni 2000, og af 30.000 kr. fra den 28. juni 2002.

Sagsøgte, L&O 6000 skal inden 14 dage betale sagens omkostninger til statskassen med 45.000 kr.

Vedrørende sagen BS 10-5139/2000:

Sagsøgte, L&O 6000 A/S, skal inden 14 dage til **Sagsøger 2** betale 384.987,50 kr. med procesrente af 375.179,00 kr. fra den 12. oktober 1998, og af 9.808,50 kr. fra den 11. oktober 2000.

Sagsøgte, Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen, frifindes.

Sagsøgte, L&O 6000 skal inden 14 dage betale sagens omkostninger til statskassen med 45.000 kr.

Sagsøger 2 skal inden 14 dage betale sagens omkostninger til Aircraft I/S ved Tue Friis Hansen med 35.000 kr.

Vedrørende sagen BS 10-6395/2001:

Sagsøgte L&O 6000 A/S frifindes.

Sagsøger 3 skal inden 14 dage til sagsøgte L&O 6000 A/S betale sagens omkostninger med 32.000 kr.

Vedrørende sagen BS 10-194/2001:

Sagsøgte Aircraft I/S og Codan Forsikring frifindes.

Sagsøgte, L&O 6000 A/S skal inden 14 dage til hver af de sagsøgte betale sagens omkostninger med 50.000 kr.

Sagsøgte Peva Management ApS under konkurs skal friholde sagsøgeren L&O 6000 A/S for ethvert krav, som sagsøgeren under denne sag er dømt til at betale i anledning af flyulykken den 12. oktober 1998.

Sagsøgte Peva Management ApS under konkurs skal endvidere inden 14 dage betale sagens omkostninger til sagsøgeren L&O 6000 A/S med 30.000 kr.

Dommer