

Miðvikudaginn 8. júní 1977.

Nr. 81/1977. Ólafur Pálsson og
Jóhann Guðmundsson
gegn
Almennum Tryggingum h/f.

Kærumál. Frávísunardómur úr gildi felldur.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Ármann Snævarr, Benedikt Sigurjónsson og Björn Sveinbjörnsson.

Sóknaraðiljar hafa samkvæmt heimild í b lið 1. tl. 1. mgr. 21. gr. laga nr. 75/1973 skotið máli þessu til Hæstaréttar með kæru 24. maí 1977, sem Hæstarétti barst 27. s. m. Krefjast þeir þess, að hinn kærði frávísunardómur verði úr gildi felldur og málinu vísað heim í hérað til efnismeðferðar og dómsálagningar af nýju. Þá krefjast þeir kærumálskostnaðar úr hendi varnaraðilja.

Frá varnaraðilja hafa hvorki borist kröfur né greinargerð.

Í máli þessu krefja sóknaraðiljar um váttryggingarfé vegna flugvélarinnar TF-JOI, sem fórst 2. júní 1974, en þeir höfðu keypt váttryggingu vegna flugvélarinnar hjá varnaraðilja. Samkvæmt gögnum máls undirrituðu sóknaraðiljar 26. mars 1974 samning um, að þeir seldu fjórum nafngreindum mönnum 4/6 hluta flugvélarinnar, en þeir sjálfir skyldu eiga 2/6 hluta.

Sóknaraðiljar eiga rétt á að fá efnisdóm um kröfur sínar, enda þótt aðrir aðiljar að fyrrgreindum samningi taki ekki þátt í málssókn þessari, og standa ákvæði 46. gr. laga nr. 85/1936 því ekki í vegi.

Ber því að fella hinn kærða frávísunardóm úr gildi og vísa málinu heim í hérað til efnismeðferðar og dómsálagningar.

Eftir þessum málalokum er rétt, að varnaraðili greiði sóknaraðiljum kærumálskostnað, sem ákveðst 10.000 krónur.

D ó m s o r ð :

Hinn kærði frávísunardómur er úr gildi felldur, og

er málinu vísað heim í hérað til efnismeðferðar og dóms-
álagningar.

Varnaraðili, Almennar Tryggingar h/f, greiði sóknar-
aðiljum, Ólafi Pálssyni og Jóhanni Guðmundssyni, kæru-
málskostnað, 10.000 krónur, að viðlagðri aðför að lög-
um.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 10. maí 1977.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 19. apríl 1977, hafa Ólafur Pálsson flugvélstjóri, Brekkugerði 6, Reykjavík, og Jóhann Guðmundsson flugvirki, Álfaskeiði 87, Hafnarfirði, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, birtri 10. maí 1975, gegn Almennum Tryggingum h/f, Pósthússtræti 9, Reykjavík, til greiðslu váttryggingarfjár flugvélarinnar TF-JOI, US \$ 8.000.00 eða jafnvirði þeirra í íslenskum krónum á greiðsludegi, auk 16% ársvaxta frá 1. september 1974 til greiðsludags og málskostnaðar samkvæmt reikningi eða eftir mati dómsins. Við munnlegan flutning málsins var og sú varakrafa gerð, að stefndi yrði dæmdur til greiðslu 5/6 hluta stefnufjárhæðarinnar ásamt vöxtum, eins og að framan greinir, auk málskostnaðar eftir reikningi eða mati dómsins.

Af hálfu stefnda er þess krafist aðallega, að hann verði algerlega sýknaður af kröfum stefnanda og honum tildæmdur hæfilegur málskostnaður að mati dómsins. Til vara gerir stefndi þær dómkröfur, að stefnukröfurnar verði færðar niður til verulegra muna og málskostnaður verði látinn niður falla.

Málavexti kveður stefnandi vera þá, að hinn 2. júní 1974 hafi flugvélin TF-JOI farist í Svínadal í Dalasýslu og með henni flugmaðurinn og 3 farþegar. Flugvélin hafi gerónýst og sé hér verið að krefja um tryggingarfé hennar eingöngu, en ekki annað tjón, og sé viðkomandi aðiljum geymdur allur réttur til þess síðar, ef til komi. Flugmaður vélarinnar í umrætt sinn hafi verið Pétur Sigvaldason og hafi hann haft full réttindi til þess að stjórna flugvélinni. Flugvélin hafi lagt af stað frá Reykjavík daginn fyrir slysið og flogið til Akureyrar. Síðari hluta dags daginn eftir hafi þessi flugvél lagt af stað ásamt öðrum flugvélum til Stykkishólms og haft þar um tveggja stunda viðdvöl. Síðan hafi verið flogið af stað til Reykjavíkur í samfloti við tvær aðrar flugvélar. Ein flugvélin hafi farið alla leið til Reykjavíkur, önnur

snúið við til Stykkishólms, en þessi hafi farist, eins og áður greini.

Stefnendur hafa báðir komið fyrir dóm í máli þessu. Ólafur Hersir Pálsson hefur m. a. skýrt svo frá, að það hafi staðið til, að Pétur Sigvaldason yrði meðeigandi í umræddri flugvél, en það hafi ekki verið komið í kring, þegar hún fórst. Aðeins hafi verið búið að gera drög að samningi um eignaraðild hans að vélinni, þegar hún fórst, en ekki hafi verið búið að undirrita kaupsamning þar að lútandi. Hann segir, að þeir stefnendur hafi báðir rætt við Almennar Tryggingar h/f um, að það stæði til, að Pétur Sigvaldason og fleiri yrðu meðeigendur að flugvélinni, og hafi þeir rætt þetta við Gísla Lárusson, starfsmann trygginganna, og hafi hann ekkert haft við það að athuga, en þar sem eftir hafi verið aðeins einn mánuður af tryggingartímabilinu, hafi Gísli óskað eftir því, að tryggingin væri á nöfnum stefnenda út þann tíma, en síðan yrði formlega gengið frá kaupunum og tryggingin þá færð á nöfn allra sameigendanna. Er Ólafur kom fyrir dóm síðar í máli þessu, var honum sýndur kaupsamningur, sem þá hafði verið lagður fram, þar sem fram kemur, að stefnendur höfðu hinn 26. mars 1974 selt fjórum mönnum til viðbótar eignarhluta í umræddri flugvél, þar á meðal Pétri Rögnvaldssyni (sic), en samkvæmt samningnum verða þá eigendur að flugvélinni sex með jafnan eignarhluta hver. Er kaupsamningur þessi undirritaður af öllum sex eigendunum. Ólafur kvaðst eigi að síður líta svo á, að hér væri aðeins um drög að samningi að ræða, en ætlunin hefði verið að ganga til fullnustu frá samningnum, þegar búið væri að ræða við tryggingarfélagið og flugmálastjórnina. Ólafur kvað þá stefnendur hafa veitt viðtöku þeim kr. 400.000 í peningum, sem um getur í framangreindum samningi, en ekki hafi verið búið að ganga frá víxlum þeim, sem þar um ræði. Ólafi var einnig kynnt bréf þeirra stefnenda til Jóhannesar Snorrasonar yfirflugstjóra, sem frammi liggur í málinu (dómsskj. nr. 14), og gerði hann engar athugasemdir við það, en segir tilefni bréfsins hafa verið það, að rannsóknarnefnd flugslysa hefði spurst fyrir um það, hvort flugvélinni hefði verið stolið.

Jóhann Guðmundsson hefur skýrt svo frá, að Pétur Sigvaldason hafi ekki verið orðinn meðeigandi í flugvélinni, þegar hún fórst, en það hafi verið í bígerð, að hann yrði það ásamt þremur öðrum mönnum. Kveður hann þetta allt hafa verið á umræðustigi, en ekki búið að undirrita neina samninga um það. Hann segir, að þeir stefnendur hafi báðir og samtímis rætt við Gísla,

starfsmann Almennra Trygginga h/f, um, að það stæði til, að fleiri yrðu eigendur að flugvélinni, en þá hafi verið eftir um einn mánuður af tryggingarárinu. Hafi Gísli ekkert haft við það að athuga, en talið rétt, að tryggingarsamningurinn væri áfram á nöfnum stefnenda þennan mánuð, en síðan yrði gengið formlega frá eignaraðildinni og nýr váttryggingarsamningur gerður. Jóhann kveður Gísla hins vegar hafa samþykkt, að hinir væntanlegu meðeigendur mættu fljúga vélinni þann mánuð, sem eftir var af tryggingartímabilinu, enda hafi Gísli verið kunnugt um, að þeir hefðu allir réttindi til að fljúga slíkri vél.

Við síðari yfirheyrslu í málinu var Jóhanni sýndur hinn undirritaði kaupsamningur, sem áður getur, og kvaðst hann þá eigi að síður líta svo á, að aðeins væri um að ræða uppkast að samningi, sem eftir hafi verið að hreinrita og ganga endanlega frá. Hann segir, að þeir stefnendur hafi tekið við þeim peningum, kr. 200.000 hvor, sem um ræði í samningnum, en ekki hafi verið búið að ganga frá víxlum þeim, sem þar um ræði, enda hafi þeir aldrei fengið þá greidda. Jóhanni var og sýnt bréf þeirra stefnenda til Jóhannesar Snorrasonar flugstjóra, og kannaðist hann við undirskrift sína á því og að þar væri rétt frá skýrt. Kvað hann tilefni bréfsins hafa verið það, að rannsóknarnefnd flugslysa hafi viljað fá vitneskju um það, hvort Pétur Sigvaldason hefði haft leyfi til að fljúga vélinni í umrætt sinn eða hvort vélin hefði verið tekin í leyfisleysi.

Gísli Örn Lárússon, deildarstjóri hjá Almennum Tryggingum h/f, hefur komið fyrir dóm í máli þessu og kannast við, að þeir Ólafur H. Pálsson og Jóhann Guðmundsson hafi komið til sín og skýrt sér frá því, að bæst hefðu við eigendur að flugvélinni, og hafi þeir tilgreint þá með nöfnum og spurt, hvort ekki væri í lagi, að nýju eigendurnir flygju einnig vélinni. Kveðst hann hafa sagt það vera, þó með þeim fyrirvara, að iðgjaldið mundi hækka vegna aukinnar áhættu, sem fylgdi því, að fleiri menn flygju vélinni, og mundi iðgjaldið endurskoðað eftir einn mánuð, þegar þágildandi tryggingartímabili lyki. Gísli segir, að þegar stefnendur hafi komið til sín samkvæmt framansögðu, hafi þeir skýrt sér frá, að hinir nýju eigendur uppfylltu öll þau skilyrði, sem krafist væri í tryggingarskírteininu. Segir hann og, að einn þessara nýju eigenda, sem nefndir hafi verið við sig, Jón E. B. Guðmundsson, hafi nokkru eftir slysið komið til sín og gert fyrirspurn um tjónbætur.

Stefnendur reisa kröfur sínar á I. kafla váttryggingarskírteinis-

ins, sem frammi liggur í málinu sem dómsskj. nr. 3. Þeir séu aðilar að váttryggingarsamningi þeim, sem skírteini þetta hafi að geyma, og engar undantekningar eða fyrirvarar í skírteini þessu undanþiggi stefnda ábyrgð á tapi flugvélarinnar. Flugmaðurinn, Pétur Sigvaldason, hafi haft réttindi til þess að fljúga þessari tegund flugvélar og hafi hann haft heildarflugtíma 310 klst. og 10 mín., en áskilnaður í tryggingarskírteininu sé 100 klst. flugreynsla. Stefnendur hafi ekki getað haft minnstu áhrif eða afskipti af flugi flugvélarinnar, er hún hafi farið frá Stykkishólmi í umrætt sinn. Flugvélin hafi verið undir stjórn flugmanns, sem haft hafi til þess tilskilin réttindi og uppfyllt öll skilyrði tryggingarskilmálanna milli stefnenda og stefnda.

Stefndi reisir dómkröfur sínar á því meðal annars, að flugmaðurinn, Pétur Sigvaldason, hafi verið orðinn meðeigandi í flugvélinni, þegar slysið átti sér stað. Enginn vafi sé á því, að flugmaðurinn hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi í umræddri flugferð, svo sem fram komi í skýrslu rannsóknarnefndarinnar, sem frammi liggi í málinu. Megi í því tilefni benda á 2. málsg. 18. gr. laga nr. 20/1954 til rökstuðnings kröfum stefnda. Ljóst sé, að flugmaðurinn hafi af vangá sinni valdið því, að váttryggingar- atburðurinn gerðist, og að sú vangá hafi verið stórkostleg, sbr. síðastnefnda lagagrein. Sérstaklega skuli á það bent, að samkvæmt skýrslum rannsóknarnefndarinnar hafi engin flugáætlun verið gerð fyrir brottför frá Stykkishólmi né heldur sé vitað til, að flugmaðurinn hafi kannað veðurútlit á leiðinni, sbr. gr. 1.1. í rannsókninni. Jafnframt komi fram á sama stað, að veður hafi verið mjög lélegt í Stykkishólmi, um tveggja km skyggni og skýjahæð um 300 fet. Jón Guðbjörnsson, starfsmaður Vængja h/f, sem hlustað hafi á samtal flugmannanna, hafi heyrt skv. fyrrgreindri skýrslu, að flugvélarinnar tvær hafi flogið í um 300 feta hæð inn Hvammsfjörð. Benedikt Gíslason, bóndi í Miðgarði í Hvammssveit, hafi séð flugvélinu fljúga yfir túnið í Miðgarði og hafi hún þá flogið mjög lágt, í um 10—15 metra hæð. Séu þessar skýrslur bornar saman við sjónflugsreglurnar, sem frammi liggi í málinu, sé auðsætt, að flugmaðurinn hafi brotið allar sjónflugsreglur. Í grein 1.5. í rannsókninni komi það fram, að flugmaðurinn hafi svo til enga reynslu haft í blindflugi, hann hafi aðeins flogið í eina klst. og tíu mínútur blindflug. Nú komi það ekki fram í málinu, hvort flugvélin hafi haft nokkur tæki til blindflugs, en jafnvel þó að svo hafði verið, telji sérfróðir menn einsett, að flugmaðurinn hefði enga möguleika haft til að bjarga

sér á leiðarenda með blindflugi, bæði sökum reynsluleysis auk þess sem slíkar flugvélar hafi mjög léleg tæki til blindflugs. Það liggir einnig fyrir, að flugmaðurinn hafi enga tilraun gert til blindflugs, sbr. orð rannsóknarnefndarinnar í niðurstöðum hennar, 2.2. b.

Eins og þegar er fram komið, liggur frammi í málinu kaupsamningur, þar sem stefnendur selja þeim Péttri Rögnvaldssyni (sic), Erlingi Þ. Ólafssyni, Jóni E. B. Guðmundssyni og Sævari Þór Finnbogassyni hluta í flugvélinni TF-JOI þannig, að eignaraðild seljenda og kaupenda hvers um sig verður jöfn. Er kaupsamningur þessi dagsettur 26. mars 1974. Þá hafa stefnendur upplýst, að greiddar hafi verið af kaupendum þær kr. 400.000 í peningum, sem greinir í samningnum, en ekki hafi verið búið að ganga frá vixlum þeim, sem þar um ræðir, enda hafi þeir aldrei fengið þá greidda. Og í bréfi stefnenda til Jóhannesar Snorrasonar á dómsskj. nr. 14 segir m. a. svo: „Samkvæmt meðfylgjandi kaupsamningi, sem dagsettur er 26. mars 1974, urðu eigendurnir sex, þ. e. a. s.: Jóhann Guðmundsson, Álfaskeiði 87, Hafnarfirði, Ólafur H. Pálsson, Tómasarhaga 13, Reykjavík, Erlingur Þ. Ólafsson, Pétur Sigvaldason, Jón E. Guðmundsson, Sævar Þ. Finnbogason“.

Samkvæmt því, sem að framan er rakið, þykir í ljós leitt, að eigendur flugvélarinnar TF-JOI voru sex, þegar hún fórst hinn 2. júní 1974. Og með því að aðeins tveir þeirra tóku þátt í höfðun máls þessa til heimtu allrar tryggingarfjárhæðarinnar, ber samkvæmt 46. gr. laga nr. 85/1936 að vísa því frá dómi ex officio.

Eftir þessari niðurstöðu ber að dæma stefnendur til að greiða stefnda málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 30.000.

Valgarður Kristjánsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendum Elíser Jónssyni flugmanni og Þorgeiri Pálssyni flugverkræðingi.

Dómsorð:

Máli þessu er vísað frá dómi ex officio.

Stefnendur, Ólafur H. Pálsson og Jóhann Guðmundsson, greiði stefnda, Almennum Tryggingum h/f, kr. 30.000 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.