Bjarni Kristinn Bjarnason, formaður siglingadóms, kvað upp dóm þennan ásamt samdómendunum Einari Thoroddsen, Jóni Björnssyni, Jóni B. Hafsteinssyni og Viggó Maack.

Dómsorð:

Máli þessu er vísað frá siglingadómi.
Málskostnaður fellur niður.

Miðvikudaginn 22. nóvember 1978.

Nr. 168/1976. **Kári Einarsson**
(Árni Guðjónsson hrl.)
gegn
Almennum Tryggingum h/f
(Guðmundur Pétursson hrl.).

Sáttaumleitun. Ómerking. Máli vísað frá héraðsdómi.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Ármann Snævarr, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson, Logi Einarsson og Magnús Þ. Torfason.

Áfrýjandi hefur skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 21. september 1976. Hann krefst þess, að stefndi verði dæmdur til að greiða sér 7.960.81 bandaríkjadal eða jafnvirði þeirrar fjárhæðar í íslenskum krónum á greiðsludegi svo og vexti, sem verði ákveðnir þannig: **Aðallega** 15% ársvextir af 9.750.00 dölum frá 17. október 1974 til 29. september 1975, af 9.142.84 dölum frá þeim degi til 27. nóvember 1975 og af 7.960.81 dal frá þeim degi til 1. maí 1976, en 15¾% **ársvextir** af síðastgreindri fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags. **Til vara** 9% ársvextir af framangreindum fjárhæðum reiknað á sama hátt og til er tekið í aðalkröfu. Þá krefst áfrýjandi og málskostnaðar úr hendi stefnda, bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst **aðallega** staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti, en **til vara,** að dómkrafa áfrýjanda verði lækkuð um 1.255.00 dali í 6.705.81 dal og að ekki verði dæmdir hærri vextir af þeirri fjárhæð en 7% ársvextir.

Mál þetta var eigi lagt til sátta fyrir sáttamenn, sbr. 1. mgr. 5. gr. laga nr. 85/1936, en málið er ekki undanþegið sáttatilraun sáttamanna. Aðiljar höfðu eigi heldur samið um að ganga fram hjá sáttanefnd, sbr. 11. tl. 3. mgr. nefndrar greinar og 2. gr. laga nr. 16/1950. Af þessum ástæðum verður ekki komist hjá að ómerkja hinn áfrýjaða dóm og málsmeðferð og vísa málinu sjálfkrafa frá héraðsdómi.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur og málsmeðferð í héraði eiga að vera ómerk, og er málinu vísað frá héraðsdómi.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 21. júlí 1976.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum málflutningi 7. þ. m., er höfðað hér fyrir bæjarþinginu með stefnu, birtri 3. júní 1975, af Kára Einarssyni, Skipasundi 56 hér í borg, gegn Almennum Tryggingum h/f hér í borg, til greiðslu vátryggingarfjár flugvélarinnar TF-AIT, US $ 10.000.00 eða jafnvirði þeirrar fjárhæðar í íslenskum krónum á greiðsludegi auk 16% ársvaxta frá 17. október 1974 til greiðsludags og málskostnaðar samkvæmt reikningi eða eftir mati dómsins, allt gegn afsali til Almennra Trygginga h/f fyrir flugvélinni í því ástandi, sem hún er í eftir slysið.

Undir rekstri málsins breytti stefnandi kröfu sinni þannig, að krafist er tryggingarfjárhæðarinnar, $ 10.000.00, að frádregnum $ 250.00 í sjálfsábyrgð og $ 607.16 og 1.182.03, sem greitt hafi verið sem uppboðsandvirði, eða samtals $ 7.960.81 með 15% ársvöxtum af $ 9.750.00 frá 17. október 1974 til 29. september 1975, en af $ 9.142.84 frá þeim degi til 27. nóvember s. á., en af $ 7.960.81 frá þeim degi til 1. maí 1976, en með 15¾% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags, og málskostnaðar.

Stefndi krefst alfarið sýknu og málskostnaðar.

Sáttatilraunir báru ekki árangur.

Málavextir.

Hlutafélagið Samverk á Sauðárkróki eignaðist flugvél af gerðinni Piper PA-28-140, sem smíðuð var árið 1967. Vélin var með einum hreyfli og gat tekið þrjá farþega. Stefnandi, sem var einn af forsvarsmönnum félagsins, festi kaup á henni. Flugvélin var tryggð hjá stefnda, Almennum Tryggingum h/f, og var gerður tryggingarsamningur um skaðatryggingu og ábyrgðartryggingu með sérstökum ákvæðum um farþega. Skírteinið er prentað á ensku, „Aircraft Policy", og er frá Lloyds tryggingarfélaginu, sem er endurtryggjandi. Vátryggingarfjárhæð vélarinnar var $ 11.400.00, en ábyrgðartrygging miðaðist við $ 70.000.00, og hámarks tryggingarfjárhæð fyrir hvern farþega var $ 16.600.00. Sjálfsábyrgð var $ 150.00 af vélinni í flugi og á ferð, en $ 50.00 á jörðu niðri, $ 30.00 í ábyrgðartryggingu og $ 15.00 gagnvart farþegum. Árlegt iðgjald var $ 1.118.00. Hinn 14. janúar 1974 gerðu stefnandi og Þorsteinn Sigurgeirsson flugmaður, Reykjahóli, Ölfusi, með sér leigusamning um flugvélina. Tók Þorsteinn vélina á leigu frá 15. janúar 1974 til 15. apríl s. á. og tók m. a. að sér að greiða vátryggingariðgjöld á leigutímanum og skuldbatt sig til að viðhalda vátryggingunni með sömu skilmálum og fælust í vátryggingarskírteininu no. FEE 23, sem hann fékk í hendur. Tekið var fram, að vátryggingartímanum lyki 14. apríl 1974. Leigusamningurinn, sem var ítarlegur í 15 greinum, hafði einnig ákvæði þess efnis, að leigutaki hefði forkaupsrétt, ef ákveðið yrði að selja vélina, svo og ákvæði um, að yrði tjón á mönnum eða munum innan eða utan flugvélar, meðan hún væri í umráðum leigutaka, væri sú ábyrgð, sem af slíku tjóni leiddi, á ábyrgð leigutaka.

Stefnandi og Þorsteinn Sigurgeirsson framlengdu leigusamning þennan óbreyttan frá 15. apríl til 15. ágúst 1974. Þegar tryggingartíminn rann út, 14. apríl 1974, hafði Þorsteinn símasamband við stefnda og fékk leyfi til að fljúga vélinni til Reykjavíkur. Iðgjaldið var síðan ekki greitt, og var vátryggingin felld úr gildi. Hinn 15. júní 1974 kom Þorsteinn Sigurgeirsson að máli við stefnda og ræddi starfsemi sína með flugvélina og gerði nýjan vátryggingarsamning við stefnda, sama efnis og sá fyrri, og var vátryggingarskírteinið hið sama prentaða form. Nokkur sérákvæði voru breytt, og var vátryggingarfjárhæð flugvélarinnar lækkuð í $ 10.000.00, en sjálfsábyrgð hækkuð í $ 250.00, og iðgjald hækk-

aði í $ 1.255.00. Einnig var skráð, að vélin tæki fjóra farþega í stað þriggja áður. Samið var um, að Þorsteinn Sigurgeirsson greiddi iðgjöldin af tryggingunni. Á þessum tíma hafði flugvöllurinn á Selfossi ekki verið formlega viðurkenndur og tekinn í notkun, en félaginu var kunnugt um, að Þorsteinn væri þar með starfsemi sína. Þorsteinn fékk flugvélabensín á tunnum hjá Olíuverzlun Íslands h/f í Laugarnesi og flutti tunnurnar til Selfoss. Síðar fékk hann lánaðan geymi hjá versluninni, sem festur var á dráttarvagn, og þannig flutti hann bensínið um sumarið. Geymir þessi var 1100 ltr. olíutankur. Venjuleg handdæla var á geyminum, og dældi Þorsteinn bensíni á flugvélina án þess að sía það með vaskaskinni eða á annan hátt.

Hinn 15. ágúst 1974 framlengdu stefnandi og Þorsteinn enn leigusamninginn, óbreyttan að öðru leyti en því, að ákveðið var, að leigugreiðslurnar rynnu til 1. veðréttarhafa, sem þá hafði beðið um uppboð á vélinni vegna vanskila.

Hinn 19. september 1974 flaug Þorsteinn flugvélinni að Flúðum í Hrunamannahreppi og lenti á túni við bæinn Efra-Sel. Við flugtak þar gerðist atburður sá, er mál þetta er risið af, og gaf Þorsteinn þá svofellda skýrslu til loftferðaeftirlitsins.

„Fimmtudaginn 19/9 1974 fór ég undirritaður á flugvélinni TF-AIT frá Selfossflugvelli klukkan 11.30 og var með bensín til 4.30 tíma flugs. Eftir flugtak á Selfossi kallaði ég Vestmannaeyja turn og gaf honum flugtakstíma og sagðist ætla að lenda aftur á Selfossi kl. 14.30 og kvaðst mundi kalla hann yfir Selfossi aftur, síðan flaug ég austur að Flúðum í Hrunamannahreppi, og eftir rösklega 30 mínútna flug lenti ég á ca 530 m löngu túni við bæinn Efra-Sel, og hef ég lent þar nokkrum sinnum áður, og ætlaði þaðan í tvö flug um nágrennið, síðar fór ég heim með Guðjóni Emilssyni, sem beið eftir mér. Klukkan 12.50 förum við Guðjón og sonur hans 9 ára gamall um borð í vélina, og ég set í gang og kveiki (svo) upp samkvæmt — uppkeyrslulista vélarinnar, og reyndist það í alla staði eðlilegt. Klukkan 12.55 hef ég flugtak, og var allt eðlilegt í fyrstu, og lyftir vélin sér til flugs og flýgur nokkra tugi metra, en þá dregur snögglega úr afli mótorsins, lendi ég vélinni aftur, en í sömu andrá nær hann fullu afli aftur, framundan eru tveir djúpir skurðir með smá sléttu á milli, og sá seinni með all háum ruðningum á bökkunum, síðan tekur við all þýfð mýri, og sá ég mér ekki fært að stöðva vélina á þeirri vegalengd, sem eftir var, enda byrjar vélin að létta á sér aftur og fer yfir

skurðinn án þess að fara með hjólin í bakkann, síðan næ ég henni á loft aftur og kemst í ca. 40—50 feta hæð, en þá missir mótorinn afl aftur og einbeiti ég mér nú að því að halda vélinni fyrir ofan (ólæsilegt), en um leið og ég fann að hjólin voru að snerta þúfurnar, dró ég alveg af bensíngjöfinni, síðan skall hún með all miklu afli í þúfurnar, og brotnaði þá nefhjólið undan, síðan hendist hún áfram nokkra metra og endastakkst svo og féll á bakið, þá hjálpuðumst við að því að losa beltin, og á meðan þeir feðgar fóru út slökkti ég á öllum tækjum og tók aðalrofa af, losaði slökkviflöskuna, því það var farið að renna bensín inn vænginn og inn í hús vélarinnar, og var ég með flöskuna í hendinni, þegar ég kom út, sótti síðan rafgeyminn úr vélinni og sjúkrakassa, því það blæddi úr rispum, sem ég hafði fengið á ennið, en hinir voru með öllu ómeiddir. Sótti ég síðan vörð um vélina þar til fulltrúar loftferðaeftirlitsins og flugvirki minn komu á staðinn. Samt. flugtímar mínir eru 2410.00. Á PA-28 112.50 þar af 101.10 á TF-AIT. Ég lýsi því yfir að skýrsla þessi er gerð samkvæmt bestu vitund. Þorsteinn Sigurgeirsson. Atvinnuflugmannssk. A 359."

Tveir menn fóru þegar á vettvang af hálfu loftferðaeftirlits, þeir Skúli Jón Sigurðsson fulltrúi og Björn Björnsson skoðunarmaður. Þeir komu á staðinn síðar um daginn og rannsökuðu staðhætti og gáfu ítarlega og glögga skýrslu um slysið. Niðurstaða þeirra var, að orsök eða líklega orsök slyssins verði að telja þá, að óhreint eldsneyti hafi verið sett á geyma flugvélarinnar. Túnið, sem flugvélin lenti á og notað var til flugtaks, er ekki flugvöllur, en slétt, þurrt og hart, um 500 metra á lengd.

Flugvélin var mikið skemmd eftir slysið. Eigandi flugvélarinnar, stefnandi máls þessa, krafði stefnda um vátryggingarfjárhæðina skv. vátryggingarsamningnum og lét þess getið í kröfubréfi 15. maí 1975, að um málssókn yrði að ræða, ef krafan yrði ekki að fullu greidd, og yrði etv. til öryggis flugmanninum og Olíuverzlun Íslands h/f stefnt til solidarískrar greiðslu ásamt tryggingarfélaginu. Stefndi hafnaði greiðslu, og var því mál þetta höfðað, en mál hefur ekki verið höfðað gegn flugmanninum og Olíuverzlun Íslands h/f.

Málsástæður og lagarök.

Stefnandi styður kröfur sínar þeim rökum, að þegar slys það hafi gerst, sem gert hafi flugvélina ófæra til flugs, hafi í gildi verið vátryggingarsamningur við hið stefnda tryggingarfélag. Fé-

lagið hafi tekið að sér skv. samningi þessum, að greiða slíkt tjón og því beri félaginu að greiða vátryggingarfjárhæðina, enda hafi stefnandi á engan hátt brotið samninginn og ekkert réttlæti neitun félagsins á greiðslu. Félagið hafi frá upphafi bent á, að tún það, sem flugtakið hafi verið reynt á, sé ekki skráður flugvöllur, en í 4. tl. kaflans, „Almennar undanþágur", sé ákvæði þess efnis, að samningurinn nái ekki til krafna, sem stafi af einhverju, sem gerst hafi, meðan flugvélin sé að nota lendingarstaði, sem ekki hafi fengið opinber leyfi, nema um force majeure sé að ræða. Upplýst sé og viðurkennt í málinu, að túnið að Efra-Seli sé ekki skráður flugvöllur í skilningi 4. tl. samningsins, en það skipti ekki máli í þessu sambandi, og komi þar tvennt til. Í fyrsta lagi, að þetta sé ákvæði til öryggis í samræmi við 51. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 20/1954 og geti vátryggði sýnt fram á, að ekkert orsakasamband sé á milli þess, að ekki hafi verið gætt öryggisreglunnar og atburðarins, þá geti félagið ekki undanskilið sig ábyrgð. Það sé einmitt sannað í þessu máli. Sérfræðingar loftferðaeftirlitsins hafi skorið úr um, að orsök slyssins hafi verið, að óhreinindi hafi verið í eldsneyti vélarinnar, og því hafi hún misst afl. Flugvöllurinn sem slíkur hafi á engan hátt haft sín áhrif, enda hefði slíkt gerst á nákvæmlega sama hátt, þótt um skráðan flugvöll hefði verið að ræða. Í öðru lagi, að jafnvel þótt á þetta yrði ekki fallist, þá bendir stefnandi á, að þegar vélin missti afl, þá hafi hún ekki verið að „nota lendingarstað", heldur hafi hún verið komin á loft og þurft að nauðlenda aftur. Hvernig sem á þetta sé litið, þá sé ljóst, að félagið geti ekki undanskilið sig ábyrgð skv. 4. tl. kafla vátryggingarsamningsins um „Almennar undanþágur".

Félagið hafi einnig leitast við að halda því fram, að stefnandi eigi ekki rétt til bótanna, þar sem flugmaðurinn hafi sýnt af sér vítavert gáleysi, sem leitt hafi til þess, að vátryggingaratburðurinn gerðist. Beri félagið fyrir sig 18. gr. laganna um vátryggingarsamninga, 2. mgr., svo og 45. gr., 1. mgr., um aukna áhættu og bendi á gáleysislega meðferð flugmannsins á bensíni, þegar sett var á tanka vélarinnar. Hér sé ekki um vátryggða að ræða, heldur flugmanninn, og þegar af þeirri ástæðu geti félagið ekki borið þetta fyrir sig. En jafnvel þótt svo væri litið á sem samsvörun væri milli stefnanda, vátryggða og flugmannsins, þá sé mjög varhugavert að telja, að um gáleysi hafi verið að ræða, hvað þá „stórkostlegt". Í málinu sé leitt í ljós, að áfyllingaraðferðin hafi orsakað það, að óhreinindi hafi verið í bensíni og

af þeim hafi stífla myndast og hreyfillinn hafi við það misst afl. En í vátryggingarsamningnum sé ekkert ákvæði um slíkt og þess vegna sé augljóst, og hafi alltaf verið, að félagið ætti að greiða stefnanda vátryggingarfjárhæðina.

Stefndi styður sýknukröfu sína þeim rökum, að stefnandi eigi ekki rétt til bóta samkvæmt vátryggingarsamningnum, þar sem atburðurinn hafi gerst við aðstæður, sem vátryggingarsamningurinn beinlínis taki fram, að undanskilji félagið ábyrgð. Í 4. tl. þess kafla samningsins, sem fjalli um almennar undanþágur, „General Exclusions", segi: „Vátryggingarskírteini þetta nær ekki til krafna samkvæmt neinum kafla, sem gerðar eru . . . meðan flugvélin er að nota lendingarstaði, sem ekki hafa fengið opinber leyfi, nema ástæðan til þess sé force majeure." Í máli þessu sé upplýst, að aðiljum sé kunnugt um, að slíkt ákvæði sé almennt í vátryggingarsamningum flugvéla og að sérstaklega sé samið, ef bregða eigi út af þessu. Vitað sé, að þá reikni félagið hærra iðgjald og ákveðin sé hærri sjálfsábyrgð. Ákvæði þetta sé sanngjarnt og augljóst og með því takmarki félagið ábyrgð sína, eins og það geri almennt í ákvæðum sama kafla samningsins, enda sé hér um almennar ábyrgðartakmarkanir félagsins að ræða. Svokallaðir „skráðir flugvellir" séu flokkaðir í fjóra flokka og skráðir í Handbók flugmanna. Af flokkuninni sjáist, að ekki þurfi mikið til að fullnægja þeim lágmarkskröfum, til þess að lendingarstaður fái viðurkenningu sem „flugvöllur", en það séu þó lágmarkskröfur, sem einmitt skilji á milli, þegar um öryggissjónarmið sé að ræða. Félaginu sé kunnugt um þetta og því meti það sjálft áhættuna, þegar um gerð vátryggingarsamnings sé að ræða. Um þetta hafi verið samið og því sé hér um ábyrgðartakmörkun að ræða, sem teljast verði þess eðlis, að félagið sé laust úr ábyrgð, þótt ekki teljist orsakasamband milli atburðarins og brots á ákvæðinu. Þorsteinn Sigurgeirsson flugmaður, sem hafði flugvélina á leigu og samdi við félagið um trygginguna, hafi vitað þetta fullvel, enda reyndur flugmaður, og í því ljósi megi skilja ummæli hans hér fyrir réttinum þess efnis, að félagið hafi „leyft" honum að nota tún á Selfossi, sem á engan hátt hafi komið til greina sem flugvöllur. Þetta sé algerlega ósatt, enda mótmælt með öllu. Þorsteinn hafi ekkert samband haft við félagið, er hann gerði leigusamninginn við stefnanda í janúar 1974, og félaginu hafi ekki verið kunnugt um leigusamning hans við stefnanda fyrr en hann kom í júní 1974 til þess að endurnýja

vátryggingarsamninginn. Þá hafi verið rætt um túnið á Selfossi, sem var orðið fullgert sem flugvöllur, enda skráð mánuði síðar.

Í öðru lagi bendir stefndi á, að með framferði sínu hafi flugmaðurinn brotið varúðarreglur vátryggingarsamningsins og því hafi slysið orðið. Samkvæmt 1. mgr. 51. gr. laganna um vátryggingarsamninga eigi stefnandi því enga kröfu á hendur félaginu. Eins og eðlilegt sé, þá séu í samningnum ströng ákvæði um varúðarráðstafanir, sem gætt skuli, til þess að ekki hljótist slys af notkun flugvélarinnar. Slík varúðarregla sé t. d. í 1. gr. kaflans um ábyrgðir, „Warranties", en þar segi, að ábyrgst sé, að tryggði muni hlíta öllum fyrirmælum og kröfum varðandi siglingafræði og lofthæfni, sem gefin séu af lögmætu yfirvaldi, og tryggði muni gera allar sanngjarnar ráðstafanir til að tryggja, að umboðsmenn og starfsmenn tryggða hlíti slíkum fyrirmælum og kröfum og að flugvélin sé lofthæf, þegar sérhvert flug hefst. Í málinu sé upplýst, að flugmaðurinn hafi dælt bensíni á geyma vélarinnar beint af tanki, sem hann hafi fengið lánaðan til að flytja bensín frá olíustöð Olíuverzlunar Íslands h/f í Reykjavík að flugvellinum á Selfossi. Vitað sé, að vatn geti myndast í slíkum tönkum og verið í bensíninu og að óhreinindi og ryð séu oft í gömlum tönkum. Því sé bensín alltaf síað til þess að ná óhreinindum frá og vaskaskinn sé notað til þess að skilja vatn frá bensíninu. Flugmaðurinn hafi gert hvorugt þetta, heldur hafi hann notað handdælu þá, sem á tanknum var, og dælt beint á geyma vélarinnar án þess að viðhafa einföldustu varúðarráðstafanir. Hann hafi hér fyrir réttinum borið, að hann hafi haldið, að sía væri í dælunni á tanknum, en slíkt sé út í hött. En með þessu sé ljóst, að flugmanninum hafi verið kunnugt um varúðarráðstafanir, sem gera þarf við áfyllingu úr slíkum tönkum, en einnig sé ljóst, að hann hafi ekki farið eftir þeim. Þetta ákvæði samningsins nefni að vísu „lofthæfni" eingöngu og segi ekki berum orðum, að gætt skuli almennra varúðarreglna um áfyllingu eldsneytis. Lofthæfni nái yfir flugvélina sjálfa, ástand hennar og ásigkomulag, og því séu hinar ströngu skoðanir á flugvélum og lofthæfnisskírteini sé gefið út að þeim loknum. Eðli máls samkvæmt hljóti eldsneyti flugvélarinnar að falla hér undir, enda sé ljóst, að flugvél, sem að öllu leyti hefur talist „lofthæf" við skoðun, geti ekki lengur talist lofthæf, ef svo óhreint bensín er á hana sett, að hún getur ekki hafið sig til flugs. 1. mgr. 51. gr. laganna komi því beinlínis hér til, enda fjalli greinin ekki ein-

ungis um athafnir vátryggða, heldur einnig hvers þess, er skylt var að gæta varúðarinnar, leigutakans, flugmannsins, staðgengils stefnanda.

Auk þessa bendir stefndi á, að fleiri greinar laganna leiði til sömu niðurstöðu: 45. gr. um aukna áhættu, sem vitað sé, að hér hafi verið fyrir hendi með meðferð eldsneytisins. Í greininni sé fjallað um „vilja vátryggðs", sem þegar atburðurinn gerðist, var stefnandi, en lesa verði greinina með hliðsjón af 2. mgr. 50. gr., sem fjalli beinlínis um tilvik málsins, þ. e. flugvélin var vátryggð í þágu stefnanda, en var í varðveislu flugmannsins, Þorsteins Sigurgeirssonar. 2. mgr. 18. gr. laganna gefi auk alls þessa dómara vald til að meta gáleysi það, sem leiddi til atburðarins. Í máli þessu verði að lesa 8. tl. ofangreinds kafla vátryggingarsamningsins um almennar ábyrgðartakmarkanir félagsins með hliðsjón af þessari lagagrein. Félagið sé ekki ábyrgt fyrir tjóni eða skemmdum, sem kenna megi viljandi og illgjörnum aðgerðum tryggða eða einhvers umboðsmanns hans eða starfsmanns. Allt beri því að sama brunni, samningurinn og lögin um vátryggingarsamninga, að stefnandi eigi enga kröfu á félagið vegna tjóns þessa.

Niðurstaða.

Í máli þessu verður að byggja á því, að Þorsteinn Sigurgeirsson flugmaður hafi gert umræddan vátryggingarsamning, FEE 23, við hið stefnda félag í júní 1974 í þágu stefnanda, eiganda flugvélarinnar, og að Þorsteinn hafi á engan hátt verið dulinn um efni samningsins af félagsins hálfu og að hann hafi því í samningum sínum við félagið gert þann vátryggingarsamning, er hann sjálfur vildi. Þorsteinn var með flugvélina á leigu frá stefnanda og hafði umráð hennar að öllu leyti.

Samkvæmt vátryggingarsamningnum lýsti félagið sig laust við skuldbindingar vegna krafna, er ættu rót sína að rekja til ákveðinna tilvika, þ. á m. þess, er notaður væri óskráður lendingarstaður. Í málinu er upplýst og óumdeilt, að orsök slyssins 19. september 1974 hafi verið gangtruflun og aflstap vélarinnar vegna óhreininda eða vatns í eldsneyti og einnig, að túnið, sem flugtakið var reynt á, hafi á engan hátt stuðlað að því, að slysið varð. Telja verður, að umrætt ákvæði vátryggingarsamningsins sé varúðarregla í skilningi 51. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga. Þorsteinn Sigurgeirsson, sem var skylt að gæta þessarar varúðar skv. nefndri lagagrein, vanrækti skyldu sína, er hann

notaði lendingarstað þennan, en þar sem sannað er, að slysið hafi á engan hátt stafað af notkun þessa lendingarstaðar, er félagið ekki laust úr ábyrgð skv. þessu ákvæði.

Hins vegar er eðli máls samkvæmt mikil hætta búin, ef flugvélarhreyfill missir afl vegna óhreininda í eldsneyti, og er því meginregla um öryggi í flugi, að ekki sé sett annað en hreint eldsneyti á geyma flugvéla. Slíkar meginreglur læra allir flugmenn að þekkja. Þorsteinn Sigurgeirsson viðhafði engar varúðarráðstafanir til þess að hindra það, að óhreinindi eða vatn bærist með eldsneytinu úr geymi hans í geyma flugvélarinnar. Í vátryggingarsamningnum er fyrir mælt um þá varúðarreglu, að hlýtt sé öllum fyrirmælum og kröfum varðandi siglingafræði og lofthæfni, sem gefnar séu út af lögmætu yfirvaldi, og að allar sanngjarnar ráðstafanir séu gerðar til að tryggja, að umboðsmenn og starfsmenn tryggða hlíti slíkum fyrirmælum og kröfum og að flugvélin sé lofthæf, þegar sérhvert flug hefst („. . . and that the aircraft shall be airworthy at the commencement of each flight"). Í lögum nr. 34/1964 um loftferðir er loftfar skilgreint sem lofthæft, er það er þannig saman sett, smíðað, útbúið og því við haldið og það hefur þá flugkosti, að kröfum um öryggi sé fullnægt. Til þess að ganga úr skugga um lofthæfi eru framkvæmdar skoðanir á loftförum. Af þessu verður að telja, að samkvæmt skilgreiningu sé lofthæfi flugvéla eiginleiki, sem unnt sé að ganga úr skugga um með skoðun á henni sjálfri, og að eldsneyti flugvélarinnar sé þá undanskilið. En með hliðsjón af 156. gr. laga um loftferðir og eðli máls samkvæmt verður að telja, að kröfur um fullnægjandi eldsneyti falli undir þessa varúðarreglu vátryggingarsamningsins, bæði að nægilegt magn sé til ferðarinnar og að óhreinindi séu ekki í eldsneytinu, sem gæti valdið aflstapi, enda verður að telja það almenna forsendu af hálfu félagsins í samningi sínum við tryggingartakann, að ekki sé stöðug hætta á, að flugvélin hrapi til jarðar vegna óhreininda í eldsneyti. Þorsteini Sigurgeirssyni bar því að gæta þeirrar varúðar að hindra, að vatn og óhreinindi kæmust í eldsneytisgeyma flugvélarinnar. Þar sem upplýsingum Olíuverzlunar Íslands h/f í máli þessu um útbúnað á geymi þeim, er Þorsteinn fékk lánaðan til flutninga á eldsneyti, og um vitneskju hans um, hvaða aðferðir og áhöld þyrfti við áfyllingu á geyma flugvélarinnar, hefur ekki verið mótmælt, verður að telja upplýst, að Þorsteinn hafi vanrækt þessa varúðarskyldu. Þar sem upplýst er, að slysið hafi

orðið vegna þessarar vanrækslu, ber að sýkna hið stefnda félag af öllum kröfum stefnanda skv. 1. mgr. 51. gr. laga nr. 20/1954.

Rétt er, að málskostnaður falli niður.

Garðar Gíslason, settur borgardómari, kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndi, Almennar Tryggingar h/f, skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Kára Einarssonar, í máli þessu.

Málskostnaður falli niður.

Mánudaginn 27. nóvember 1978.

Nr. 138/1978. **Hjördís Guðmundsdóttir**
Óskar Guðmundsson
Tómas Guðmundsson
Jón Sigurður Ólafsson
Guðbjörn Ólafsson
Guðmundur Ólafsson og
Þóra Ólafsdóttir
(Jón Hjaltason hrl.)
gegn
Eggert Óskarssyni, setuskiptaráðanda í Rangárvallasýslu,
(enginn)
Grími Magnússyni
Sigríði Magnúsdóttur og
Magnúsi Markússyni
(Logi Guðbrandsson hrl.).

Kærumál. Skipti. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Björn Sveinbjörnsson, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson, Magnús Þ. Torfason og Þór Vilhjálmsson.