

Fimmtudaginn 13. mars 1980.

Nr. 38/1978. **Almennar Tryggingar h/f**  
 (Guðmundur Pétursson hrl.)  
**gegn**  
**Ólafi Pálssyni og Jóhanni Guðmundssyni**  
 (Árni Guðjónsson hrl.).

Vátrygging. Húftrygging flugvélar. Vextir. Sératkvæði.

### Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Björn Sveinbjörns-son, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson, Sigurgeir Jónsson og Þór Vilhjálmsson.

Áfrýjandi hefur áfrýjað máli þessu með stefnu 24. febrúar 1978, að fengnu áfrýjunarleyfi 9. s. m. Krefst hann sýknu af kröfum stefndu og málskostnaðar úr þeirra hendi bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Með vátryggingarsamningi 22. júní 1972 tók áfrýjandi að sér vátryggingar flugvélarinnar TF-JOI, meðal annars húftryggingu hennar fyrir 8.000 bandaríkjadali, ef um algert tjón væri að ræða. Eigin áhætta nam 150 dölum af hverju tjóni. Vátryggingartakar og vátryggðir voru stefndu, sem þá voru einir eigendur flugvélarinnar. Í vátryggingarskilmálunum er skilyrði þess efnis, að flugvélinni sé flogið af flugmönnum, sem vátryggðu samþykki og hafi flogið minnst 100 flugtíma. Þá segir í 8. tölulið kafla um almennar undanþágur í vátryggingarskilmálunum, að vátryggingin taki ekki til krafna, sem rísi af tjóni eða skemmdum, sem stafi af verkum drýgðum af ásetningi og illfýsi vátryggða, starfsmanna hans eða umboðsmanna.

Vátryggingarsamningur þessi gilti til eins árs og var síðan endurnýjaður og skyldi gilda til 22. júní 1974.

Hinn 26. mars 1974 gerðu stefndu kaupsamning við fjóra menn. Samkvæmt honum urðu allir samningsaðiljar eigendur flugvélarinnar að jöfnu, eða að 1/6 hluta hver. Nokkur

hluti kaupverðsins var þá þegar greiddur. Ekki var gert afsal, og engin opinber skráning fór fram vegna þessara viðskipta.

Þegar TF-JOI eyðilagðist 2. júní 1974, voru stefndu eigendur flugvélarinnar að 1/3 hluta. Eiga þeir því einungis rétt til þriðjungs váttryggingarfjárins, sbr. 39. gr. laga nr. 20/1954. Stefndu hafa ekki, svo að fram sé komið, fengið framsal frá öðrum eigendum á kröfum, sem þeir kunna að eiga á hendur áfrýjanda. Ber áfrýjanda því að greiða stefndu jafnvirði 2.616.67 bandaríkjadala í íslenskum krónum á greiðsludegi.

Staðfesta ber niðurstöðu hins áfrýjaða dóms um vexti af dæmdri fjárhæð, en málinu hefur ekki verið gagnáfrýjað.

Eftir þessum málalokum ber að dæma áfrýjanda til að greiða stefndu málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn 500.000 krónur samtals fyrir báðum dómum.

#### D ó m s o r ð :

Áfrýjandi, Almennar Tryggingar h/f, greiði stefndu, Ólafi Pálssyni og Jóhanni Guðmundssyni, jafnvirði 2.616.67 bandaríkjadala í íslenskum krónum á greiðsludegi svo og 9% ársvexti af þeirri fjárhæð frá 1. september 1974 til greiðsludags og 500.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómi þessum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

#### S é r a t k v æ ð i

**hæstaréttardómaranna Sigurgeirs Jónssonar og  
Þórs Vilhjálmssonar.**

Stefndu krefjast staðfestingar héraðsdóms, þar á meðal vaxtaákvæðis hans, en áfrýjandi telur vaxtafót of háan, vegna þess að krafan er í erlendri mynt. Við teljum, að fallast verði á það með áfrýjanda, að skuldin sé verðtryggð að hluta, en vextir þeir, sem meiri hluti dómenda telur, að áfrýj-

anda beri að greiða, fela í sér verðtryggingu með vissum hætti. Er það ótæk lausn að okkar álitni að dæma áfrýjanda till að greiða höfuðstólinn miðað við bandaríkjadali og einnig vexti með verðbótaþætti. Teljum við rétt, að áfrýjandi greiði vexti, sem séu ákveðnir með hliðsjón af þeim vöxtum, sem greiddir eru nú af innlendum gjaldeyrisreikningum í bandaríkjadöllum samkvæmt ákvörðun Seðlabanka Íslands, sbr. auglýsingu um vexti við innlánsstofnanir o. fl. frá 29. nóvember 1979. Við teljum því, að dæma ætti áfrýjanda til að greiða stefndu 7% ársvexti.

Að öðru leyti erum við sammála dómsatkvæði meiri hluta dómenda.

### Dómur bæjarþings Reykjavíkur 27. júlí 1977.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 28. júní 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 af hálfu stefnenda, að stefndi yrði dæmdur til að greiða þeim 5/6 hluta stefnufjárhæðarinnar ásamt vöxtum, eins og að framan greinir, og til þrautavara, auk málskostnaðar eftir reikningi eða mati dómsins.

Af hálfu stefnda er þess krafist aðallega, að hann verði algerlega sýknaður af kröfum stefnenda 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.

Með dómi bæjarþings Reykjavíkur hinn 10. maí 1977 var máli þessu vísað frá dómi vegna ófullnægjandi aðildar, að talið var. Með dómi Hæstaréttar, uppkveðnum hinn 8. júní sl., var frávisunardóminum hrundið og málinu vísað heim í hérað til efnis meðferðar og dómsálagningar.

Málavexti kveða stefnendur vera þá, að hinn 2. júní 1974 hafi flugvélin TF-JOI farist í Svinadal í Dalasýslu og með henni flug-

maðurinn 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. Einn 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 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 Gíslur 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 Sigvaldasyni, 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 Snorra-

sonar yfirflugstjóra, sem frammi liggur í málinu (dómskj. nr. 14), og gerði hann engar athugasemdir við það, en segir tilefni bréfsins hafa verið það, að rannsóknarnefnd flugslysa hafi 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 eignaradildinni 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 Gísla 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 hefði 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 Lárusson, 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 váttryggingarskírteinisins, sem frammi liggur í málinu sem dómskj. nr. 3. Þeir séu aðiljar 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 hafi haft 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 liggir 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 váttryggingarathurðurinn 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 flugvélarnar tvær hafi flogið í um 300 feta hæð inn Hvammsfjörð. Benedikt Gíslason, bóndi í Miðgarði í Hvamms-

sveit, hafi séð flugvélina 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 liggja 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 flugvélina hafi haft nokkur tæki til blindflugs, en jafnvel þó svo hefði verið, telji sérfróðir menn einsætt, 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 liggja einnig fyrir, að flugmaðurinn hafi enga tilraun gert til blindflugs, sbr. orð rannsóknarnefndarinnar í niðurstöðum hennar 2.2.

Eins og þegar er fram komið, liggur frammi í málinu kaupsamningur, þar sem stefnendur selja þeim Pétri Sigvaldasyni, Erling 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 ræði, enda hafi þeir aldrei fengið þá greidda. Og í bréfi stefnenda til Jóhannesar Snorrasonar á dskj. 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 framanrituðu er ljóst, að eigendur að flugvélinni TF-JOI hafa verið sex, með jafnan eignarhluta hver, þegar hún fórst, og var flugmaðurinn Pétur Sigvaldason einn eigendanna. Þá er og upplýst í málinu, að stefnda var tilkynnt um hina nýju eigendur, og kveðst deildarstjóri stefnda, Gísli Lárusson, hafa samþykkt, að þeir flygju einnig vélinni, þó með þeim fyrirvara, að iðgjaldið mundi hækka vegna aukinnar áhættu, sem fylgdi því, að fleiri menn flygju henni, og mundi iðgjaldið endurskoðað eftir einn mánuð frá því hann fékk þessar upplýsingar, þegar þágildandi tryggingartímabili lyki, enda hafi stefnendur sagt hina nýju eigendur uppfylla öll þau skilyrði, sem krafist væri í tryggingarskírteininu.

Í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa, sem liggur frammi í málinu, segir m. a., að engin flugáætlun hafi verið gerð fyrir brottförina frá Stykkishólmi í umrætt sinn og ekki sé vitað, að kannað hafi verið veðurútlit á leiðinni, en um þetta leyti hafi veður verið orðið mjög lélegt í Stykkishólmi, um tveggja km skyggni og skýjahæð um 300 fet. Og um orsök eða líklega orsök slyssins segir nefndin þetta: „Nefndin telur orsök eða líklega orsök slyssins vera þá, að flugmaðurinn villtist af réttri leið í ófærum sjónflugsskilyrðum. Vegna þrængsla og veðurskilyrða misheppnaðist flugmanninum að snúa við í dalnum.“

Samkvæmt þessu og að mati hinna sérfróðu meðdómenda hefur flugmaðurinn sýnt af sér stórkostlegt gáleysi að hefja flug í umrætt sinn við þau veðurskilyrði, sem þá voru. Hins vegar er upplýst, að lofthæfnisskírteini flugvélarinnar hafi verið í gildi, þegar hún fórst, og flugskírteini flugmannsins einnig. Þá segir einnig í skýrslu rannsóknarnefndar flugslysa, að áfengismagn hafi ekki verið mælanlegt í blóði eða þvagi hins látna flugmanns.

Í lögum um váttryggingarsamninga nr. 20/1954, 18. gr., segir, að verði váttryggður þess valdur af ásettu ráði, að váttryggingaratburðurinn gerist, eigi hann enga kröfu á hendur félaginu. Hafi hann af vangá sinni valdið því, að váttryggingaratburðurinn gerðist og telja megi vangá hans stórkostlega eftir því, sem atvik lágu til, skuli úr því skoríð, hvort greiða skuli bætur og hve háar eftir því, hversu mikil sökin sé, og eftir öðrum atvikum.

Líta verður svo á, að þær afleiðingar, sem stórkostlegt gáleysi getur haft í för með sér á rétt váttryggða til bóta, nái aðeins til þess váttryggða, sem valdur hefur orðið að tjóni með þeim hætti. Kemur þá til álita, hverjir voru váttryggðir í því tilfelli, sem hér um ræðir.

Stefnendur voru einir tryggingartakar og greiddu iðgjöld af tryggingunni. Í tryggingarskírteininu, gr. 12 í almennum skilmálum, segir svo: „Váttryggingarskírteini þetta má ekki framselja að öllu eða einhverju leyti nema með samþykki váttryggjenda, sem staðfest sé með framsali á skírteininu.“ Ekkert slíkt framsal hefur átt sér stað til hinna nýju eigenda, sem að framan getur, og hefur því ekkert beint réttarsamband skapast milli þeirra og stefnda. Verður því að líta á stefnendur sem rétta sóknaraðilja í máli þessu, enda fengu þeir ekki við það ráðið, að váttryggingaratburðurinn gerðist, né heldur hafa þeir brotið neina þá skilmála eða lagareglur, sem valdið geti því, að þeir verði sviptir bótarétti.

Verður því niðurstaða málsins sú, að stefndi verður dæmdur til

að greiða stefnendum stefnukröfuna, jafnvirði 8.000.00 bandaríkjadala í íslenskum krónum, að frádreginni eigin ábyrgð, jafnvirði 150.00 bandaríkjadala í íslenskum krónum, eða alls jafnvirði 7.850.00 bandaríkjadala í íslenskum krónum á greiðsludegi.

Stefndi hefur mótmælt vaxtakröfu sem of hárrí, þar sem stefnu-fjárhæðin sé í erlendum gjaldeyri og því gengistryggð. Verður að fallast á þessa röksemd, og með hliðsjón af þessu þykja vextir hæfilega ákveðnir 9% ársvextir.

Samkvæmt þessari niðurstöðu ber að dæma stefnda til að greiða stefnendum málskostnað, sem þykir hæfilega ákveðinn kr. 295.000.

Valgarður Kristjánsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendum Elíeser Jónssyni flugmanni og Þorgeiri Pálssyni flugverkfræðingi.

Uppkvæðning dóms þessa hefur dregist lítið eitt um venju fram vegna fjarveru annars meðdómsmanns.

#### Dómsorð:

Stefndi, Almennar Tryggingar h/f, greiði stefnendum, Ólafi Pálssyni og Jóhanni Guðmundssyni, jafnvirði 7.850.00 bandaríkjadala í íslenskum krónum á greiðsludegi ásamt 9% ársvöxtum frá 1. september 1974 til greiðsludags og kr. 295.000 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

---