

Eftir atvikum þykir rétt með hliðsjón af ákvæðum 178 gr. laga nr. 85/1936, að málskostnaður falli niður.

Dóm þennan kváðu upp Ásgeir Pétursson sýslumaður og meðdómsmennirnir Guðmundur Jónsson, fyrrv. skólastjóri á Hvanneyri, og Bjarni Arason búnaðarráðunautur, Borgarnesi.

Dómsorð:

Landamerki Stóra-Botns og Litla-Botns skulu vera um Litlu-Botnsá frá því áin fellur úr Stóru-Krókatjörn að punkti merktum A á uppdrætti dómsins, en sá punktur er við brúna á Litlu-Botnsá. Þaðan ræður girðing um punktinn B til punktans C, sem er hornstólpi girðingarinnar. Þaðan bein lína um punktinn D í punktinn E við Stóru-Botnsá. Síðan ræður Stóra-Botnsá til sjávar.

Málskostnaður falli niður.

Föstudaginn 13. júní 1980.

Nr. 152/1979. **Kári Einarsson**

(Árni Guðjónsson hrl.)

gegn

Almennum Tryggingum h/f

(Guðmundur Pétursson hrl.).

Vátrygging. Húftrygging flugvélar.

Dómur Hæstaréttar.

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

Áfrýjandi hefur skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 23. ágúst 1979. Hann krefst þess, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða sér 7.960.81 bandaríkjadali eða jafnvirði þeirrar fjárhæðar í íslenskum krónum á greiðsludegi með 15% ársvöxtum af 9.750.00 dölum frá 17. október 1974 til 29.

september 1975, en af 9.142.84 dölum frá þeim degi til 27. nóvember 1975 og af 7.960.81 dölum frá þeim degi til 1. maí 1976, en með 15¾% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá þeim degi til 31. júlí 1977, 16¼% ársvöxtum frá þeim degi til 20. nóvember 1977, 19½% ársvöxtum frá þeim degi til 20. febrúar 1978, 22½% ársvöxtum frá þeim degi til 31. maí 1979, 24½% ársvöxtum frá þeim degi til 31. ágúst 1979, 27½% ársvöxtum frá þeim degi til 30. nóvember 1979, 30% ársvöxtum frá þeim degi til 31. maí 1980, en með 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst áfrýjandi málskostnaðar úr hendi stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

I.

Um málavexti vísast til forsendna hins áfrýjaða dóms.

Til viðbótar því, sem þar er rakið, þykir rétt að taka fram, að Þorsteinn Sigurgeirsson, leigutaki flugvélarinnar TF-AIT, greindi svo frá í vætti sínu 29. apríl 1976, að hann hefði álitnið, að eldsneytisgeymir, sem hann fékk að láni hjá Oliuverslun Íslands h/f, væri fullkominn geymir. Hefði hann haldið, „að það hlyti að vera sía úr tækinu frá tanknum einhvers staðar. . .“, en ekki hefði hann hugsað lengra út í þetta.

Framangreinda frásögn bar lögmaður stefnda undir forráðamenn Oliuverslunar Íslands h/f með bréfi 12. maí s. á. Í svarbréfum fyrirtækisins, dags. 18. og 24. s. m., er frá því greint, að sérstaks útbúnaðar og sérstakrar aðgæslu sé krafist við áfyllingu eldsneytis á eldsneytisgeyma flugvéla til að koma í veg fyrir, að óhreinindi eða vatn komist í geymana. Þá sé þess og gætt af starfsmönnum fyrirtækisins við afgreiðslu flugvélabensins á tunnur, að tunnurnar séu hreinsaðar og bensinið sé í fullkomnu lagi. Hins vegar sé það á ábyrgð þess manns, sem láti bensinið af tunnunum á flugvél, að bensinið sé síað til að koma í veg fyrir óhreinindi í því og að það fari í gegnum vaskaskinn, sem hafi þann eiginleika að sía vatn frá bensíni. Þá er þar enn fremur frá því greint, að Þorsteinn Sigurgeirsson hafi í nokkurn tíma verið búinn

að kaupa flugvélabensín í tunnum hjá fyrirtækinu. Hafi hann þá farið fram á það að fá að láni tankkerru til að flytja bensínið í til Selfoss. Þeirri málaleitan hafi verið hafnað. Hafi Þorsteinn þá komið með vagn og beðið um, að sér yrði lánaður geymir sá ásamt handdælu, sem um getur í héraðsdómi, og skyldi geymirinn settur á vagninn. Útbúnaður þessi hafi einungis verið ætlaður til flutnings á bensíninu og aðspurður hafi Þorsteinn sagst „hafa tæki svo sem vaskaskinn og síur, til að láta á vélarnar með. . .“

Þorsteinn Sigurgeirsson hefur ekki tjáð sig um efni framangreindra bréfa fyrir dómi. Hefur áfrýjandi haldið því fram fyrir Hæstarétti, að við það verði að miða, að Þorsteinn hafi álitid, að fullnægjandi búnaður til síunar bensínsins væri á geyminum, sem hann fékk að láni, enda séu ósannaðar staðhæfingar starfsmanna Olliuverslunar Íslands h/f um, að hann hafi sagst hafa slíkan búnað sjálfur.

Hinn 29. maí 1979 gaf Gísli Örn Lárusson, framkvæmdastjóri stefnda, skýrslu á bæjarþingi Reykjavíkur, þar sem hann greindi svo frá, „að Þorsteinn hefði ekki gert neinn váttryggingarsamning, þ. e. hann hafi skýrt frá því, að hann hefði vélna á leigu, en Kári eða Samverk hafi verið tryggingartaki“.

II.

Svo sem rakið er í héraðsdómi, vísar stefndi til stuðnings sýknukröfum sínum fyrst og fremst til 4. tl. í svonefndum almennum undanþágum („General Exclusions“) í váttryggingarskírteini því, sem hann gaf út um váttryggingu flugvélarinnar TF-AIT. Í ákvæði þessu segir svo: „This Policy does not cover claims under any Section arising . . . 4. Whilst the aircraft is using unlicensed landing areas unless due to force majeure“. Heldur stefndi því fram, að framangreint ákvæði hafi að geyma hlutlæga takmörkun á þeirri áhættu, sem húftrygging flugvélarinnar hafi tekið til. Túnið í Efra-Seli sé ekki viðurkenndur lendingarstaður. Tjónið á flugvélinni hafi því ekki fallið undir váttrygginguna.

Ekki verður á það fallist með stefnda, að framangreint

ákvæði eigi við um það tjón, sem varð á flugvél áfrýjanda í umrætt sinn, þar sem það stafaði af brotlendingu flugvélarinnar vegna afltaps hreyfils hennar, eftir að hún hafi hafið sig til flugs af túninu í Efra-Seli. Skiptir þá ekki máli, hvort í ákvæðinu er talin felast hlutlæg takmörkun á þeirri áhættu, sem stefndi bar, eða svo er litið á, að um ákvæðið beri að beita ákvæðum 51. gr. laga nr. 20/1954 eða 45.—50. gr. sömu laga.

Í öðru lagi skírskotar stefndi til 8. tl. í hinum svonefndu almennu undanþágum í váttryggingarskírteininu. Undanþiggi ákvæði þetta hann skyldu til að bæta tjón, sem hlotist hafi af „the wilful and malicious act of the Insured or any agent or servant of the Insured or other person under the control of the Insured acting within the scope of his employment and authority“.

Þegar af þeirri ástæðu, að tjónið á flugvél áfrýjanda verður ekki álitíð hafa orðið vegna athafna, slíkra sem hér er lýst, hefur þessi varnarástæða ekki við rök að styðjast.

Enn vísar stefndi kröfum sínum til stuðnings til 1. tl. í þeim kafla váttryggingarskírteinisins, sem fjallar um svonefndar „ábyrgðir“ (warranties), en þar segir svo: „WARRANTED THAT 1. The Insured will comply with all air navigation and airworthiness orders and requirements issued by any competent authority and will take all reasonable steps to ensure, that such orders and requirements are complied with by Insured's agents(s) and employees and that the aircraft shall be airworthy at the commencement of each flight“.

Stefndi telur, að ákvæði þetta um lofthæfi flugvélar í upphafi flugs beri að meta sem varúðarreglu í skilningi 51. gr. laga nr. 20/1954. Þá varúðarreglu hafi leigutaki flugvélarinnar brotið með því að nota á flugvélina eldsneyti, sem verið hafi ónothæft vegna mengunar af óhreinindum og vatni. Sú mengun verði rakin til vanrækslu leigutakans, þar sem hann hafi hvorki gætt þess að renna undan í geyminum, sem hann varðveitti eldsneytið í, né heldur hafi hann síað bensínið tryggilega við áfyllingu á flugvélina.

Ef ekki verði fallist á framangreidda skýringu á ákvæðinu,

telur stefndi ákvæðið leiða til þess, að beita beri hér reglum um aukna áhættu samkvæmt 45.—50. gr. laga nr. 20/1954, einkum 2. mgr. 50. gr. Verði ekki heldur á það fallist, telur stefndi, að leigutaki flugvélarinnar hafi sýnt af sér svo stórkostlegt gáleysi í meðferð eldsneytisins, að varða eigi áfrýjanda missi réttar til váttryggingarbóta samkvæmt 18. gr. laganna.

Ekki er annað komið fram í málinu en að flugvélin TF-AIT hafi haft gilt lofthæfisskírteini og sjálf verið í fullkomnu lagi til flugs, er flugferð hófst. Verður að telja sannað, að flugóhappið hafi hlotist af afltapi hreyfils vélarinnar vegna óhreininda í eldsneyti. Þau óhreinindi má aftur rekja til þess, að ekki voru gerðar viðeigandi ráðstafanir til að sía bensínið við áfyllingu þess á flugvélina, svo sem nauðsynlegt var, eins og geymslu þess hafði verið háttað.

Svo sem sagt var, hefur stefndi fyrst og fremst haldið því fram, að síðastgreint ákvæði í hinum almennu skilmálum váttryggingarskírteinisins beri að meta sem varúðarreglu samkvæmt 51. gr. laga um váttryggingarsamninga. Á þetta má fallast, a. m. k. að því er varðar þann hluta ákvæðisins, er fjallar um lofthæfi flugvélar í upphafi flugferðar. Að öðru leyti er ákvæðið almenns efnis og verður ekki talið hafa að geyma fyrirmæli eða varúðarreglur, sem séu nægilega skýrt greindar, til þess að nefnd 51. gr. geti átt við, eins og atvikum er háttað. En með skírskotun til þess, sem áður sagði um lofthæfi flugvélarinnar og orsakir slyssins, og þar sem enn fremur hin ótryggilega geymsla og meðferð bensínsins verður ekki talin leiða til þess, að líta beri svo á, að brotin hafi verið sú varúðarregla, sem felst í umræddu ákvæði skírteinisins, verður ekki á það fallist, að 51. gr. laganna heimili stefnda að synja áfrýjanda um greiðslu váttryggingarbóta.

Að því leyti sem stefndi hefur skírskotað til annarra ákvæða váttryggingarsamningalaga til rökstuðnings fyrir sýknukröfum sínum vegna hinnar óvarlegu meðferðar bensínsins þykja þau ekki heldur geta leitt til sýknu hans, þar sem áfrýjandi, sem var váttryggingartaki og váttryggður sam-

kvæmt váttryggingarsamningi aðilja, átti engan hlut að hinni gálauslegu meðferð leigutakans við geymslu bensínsins og áfyllingu þess á flugvélina.

Fjárhæð dómkröfu áfrýjanda hefur ekki verið andmælt tölulega. Með skírskotun til þess, sem áður er rakið, verður stefndi því dæmdur til að greiða þá fjárhæð, 7.960.81 bandaríkjadali, í íslenskum krónum eftir gengi þeirra á greiðsludegi, svo sem áfrýjandi krefst.

Áfrýjandi krefst vaxta af framangreindri fjárhæð frá 17. október 1974 til greiðsludags. Miðar hann upphafsdag vaxtanna í vaxtakröfu sinni við það, að á þeim degi hafi 14 dagar verið liðnir frá því, að dagsett sé skýrsla Loftferðaeftirlits um slysið, og skírskotar í því sambandi til 1. mgr. 24. gr. laga nr. 20/1954. Að vísu sést eigi, hvort áfrýjandi hafði á framangreindum degi kafið stefnda um váttryggingarféð eða stefndi fengið í hendur gögn um slysið, en þar sem vaxtakröfunni er ekki andmælt að þessu leyti, verða vextir dæmdir frá þeim tíma, sem áfrýjandi krefst.

Stefndi hefur mótmælt því, að sér verði gert að greiða hærri vexti en 7% á ári, þar sem váttryggingarfjárhæðin og bótakrafa áfrýjanda sé miðuð við erlenda mynt. Vaxtakrafa áfrýjanda er í samræmi við 2. mgr. 24. gr. laga um váttryggingasamninga og víxilforvexti, eins og þeir hafa verið á hverjum tíma samkvæmt auglýsingum Seðlabanka Íslands um ákvörðun vaxta við innlánsstofnanir. Verða honum því dæmdir vextir af váttryggingarbótunum, svo sem hann krefst, en beita verður ákvæði nefndrar 24. greinar, þó að váttryggingarfjárhæðin hafi verið tiltekin í erlendri mynt.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma stefnda til að greiða áfrýjanda samtals 900.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Almennar Tryggingar h/f, greiði áfrýjanda, Kára Einarssyni, \$ 7.960.81 í íslenskum krónum eftir gengi þeirra á greiðsludegi 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 1975 og af \$ 7.960.81 frá þeim degi til 1. maí 1976, en með 15¾% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá þeim degi til 31. júlí 1977, 16¼% ársvöxtum frá þeim degi til 20. nóvember 1977, 19½% ársvöxtum frá þeim degi til 20. febrúar 1978, 22½% ársvöxtum frá þeim degi til 31. maí 1979, 24½% ársvöxtum frá þeim degi til 31. ágúst 1979, 27½% ársvöxtum frá þeim degi til 30. nóvember 1979, 30% ársvöxtum frá þeim degi til 31. maí 1980, en með 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og 900.000 krónur samtals í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 16. júlí 1979.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum málflutningi 15. júní sl., er höfðað hér fyrir þinginu með stefnu, birtri 9. mars sl., af Kára Einarssyni, Skipasundi 56 hér í borg, gegn Almennum Tryggingum h/f, einnig hér í borg.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndi greiði váttryggingarfé flugvélarinnar TF-AIT, US \$ 7.960.81, eða jafnvirði þeirrar fjárhæðar í íslenskum krónum á greiðsludegi, 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 1975 og af \$ 7.960.81 frá þeim degi til 1. maí 1976, en með 15¾% ársvöxtum frá þeim degi til 21. nóvember 1977, en með 19½% ársvöxtum frá þeim degi til 21. febrúar 1978, en með 22½% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og málskostnað skv. taxa LMFÍ.

Stefndi krefst algerrar sýknu og málskostnaðar að mati réttarins.

Mál milli sömu aðilja vegna sömu dómkrafna var flutt hér í bæjarþinginu og dæmt 21 júlí 1976. Með þeim dómi var stefndi sýknaður af kröfum stefnanda, en málskostnaður var látinn niður falla. Dóminum áfrýjaði stefnandi til Hæstaréttar, sem kvað upp sinn dóm 22. nóvember 1978. Með dómi Hæstaréttar var hinn áfrýjaði dómur ómerktur og málsmeðferð, og var málinu vísað sjálfkrafa frá héraðsdómi, þar sem málið hafði eigi verið lagt

fyrir sáttamenn, og aðilar höfðu ekki samið um að ganga fram hjá sáttanefnd. Úr þessum annmörkum hefur nú verið bætt, og hafa aðilar lagt ágreiningsefnið fyrir bæjarþingið að nýju.

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, keypti vélina af félaginu og var eigandi hennar, er hún fórst hinn 19. september 1974. 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 hámarkstryggingarfjárhæð fyrir hvern farþega var \$ 16.600.00. Sjálfásbyrgð 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 flugvélin. 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, tryggingarfélagið, og fékk leyfi til að fljúga vélinni til Reykjavíkur. Iðgjaldið var síðan ekki greitt, og var vátryggingin felld úr gildi af hálfu félagsins. Hinn 15. júní 1974 kom Þorsteinn Sigurgeirsson að máli við forsvarsmenn stefnda, tryggingarfélagins, og ræddi starfsemi sína með flugvélin og gerði nýjan vátryggingarsamning við stefnda sama efnis og þann fyrri, og var vá-

tryggingarskírteinið hið sama prentaða form. Nokkur sérákvæði voru breytt, og var váttryggingarfjárhæð flugvélarinnar lækkuð í \$ 10.000.00, en sjálfhábyrgð hækkuð í 250.00 og iðgjald hækkað 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 Olíuverslun 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 1.100 ltr. olíutankur. Venjuleg handdæla var á geyminum, og dældi Þorsteinn bensíni á flugvélinu án þess að sía það með vaskinni 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 Vestmannaeyjar 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, síðan fór ég heim með Guðjóni Emilssyni, sem beið eftir mér. Klukkan 12.50 fórum við Guðjón og sonur hans 9 ára gamall um borð í vélina, og ég set í gang og kveiki 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 metri, en þá dregur snögglega úr afli mótorsins, lendi ég vélinni aftur, en í sömu andrá nær hann fullu afli aftur, frammundan 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 bakkan, síðan nær 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 (ólæsi-legt), en um leið og ég fann að hjólin voru að snerta þúfurnar dró ég alveg af bensínjökfinni, síðan skall hún með all miklu afli í þúfurnar, og brotnaði þá nefhjólíð undan, síðan hendist hún áfram nokkra metra og endastakst svo og féll á bakið, þá hjálp-uðstum við að því að losa beltin, og á meðan þeir feðgar fóru út slökkti ég á öllum tækjum og tók aðalrofa af, losaði slökkviflösk-una, því það var farið að renna bensín inn vænginn og inn í hús vélarinnar, og var ég með flöskuna í hendinn, þegar ég kom út, sótti síðan rafgeiminn úr vélinni og sjúkrakassa, því það blæddi úr rispum, sem ég hafði fengið á ennið, en hinir voru með öllu ómeyddir. Sótti ég síðan vörð um vélina þar til flugtrúar loft-ferðaeftirlitsins og flugvirki minn komu á staðinn. Samt. flug-tímar 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. Atvinnuflugmannsk. 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 flug-vélina lenti á og notað var til flugtaks, er ekki flugvöllur, en slétt, þurrt og hart, um 500 metrar að lengd.

Flugvélina var mikið skemmd eftir slysið. Eigandi flugvélarinn-ar, stefnandi máls þessa, krafði stefnda um váttryggingarfjárhæð-ina skv. váttryggingarsamningnum og lét þess getið í kröfubréfi 15. maí 1975, að um málssókn yrði að ræða, ef krafan yrði ekki að fullu greidd, og yrði e. t. v. til öryggis flugmanninum og Olíu-verslun Íslands h/f stefnt til solidariskrar greiðslu ásamt trygg-ingarfélaginu. Stefndi hafnaði greiðslu, og var því mál höfðað, en mál hefur ekki verið höfðað gegn flugmanninum og Olíuverslun Íslands h/f.

Málsástæður og lagarök.

Stefnandi, Kári Einarsson, styður kröfur sínar þeim rökum, að þegar slys það hafi gerst, sem gert hafi flugvélina ófæra til flugs, hafi í gildi verið váttryggingarsamningur við hið stefnda trygging-

arfélag, þar sem stefnandi hafi verið bæði tryggingartaki og váttryggður. Félagið hafi tekið að sér skv. samningi þessum að greiða slíkt tjón og því beri félaginu að greiða váttryggingarfjárhæðina, 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. t. 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 Efraselí sé ekki skráður flugvöllur í skilningi 4. t. 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 váttryggingarsamninga nr. 20/1954 og geti váttryggði 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 eða líkleg 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 landingarstað“, 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. t. kafla váttryggingarsamningsins 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 váttryggingaratburðurinn gerðist. Beri félagið fyrir sig 18. gr. laganna um váttryggingarsamninga, 2. mgr., svo og 45. gr., 1. mgr., um aukna áhættu og 1. mgr. 51. gr. og bendi á gáleysislega meðferð flugmannsins á bensíni, þegar sett var á tanka vélarinnar. Hér sé ekki um váttryggða að ræða, heldur flugmanninn, og þegar af þeirri ástæðu geti félagið ekki borið þetta fyrir sig. Engin samsvörun sé milli stefnanda og flugmannsins. Stefnandi, eigandi flugvélarinnar, hafi fullnægst sinni varúðarskyldu með því að leigja þaulreyndum flugmanni vélina og varúðarskylda eiganda hafi eingöngu falist í því. En

jafnvel þótt svo væri litið á sem samsvörun væri milli stefnanda, váttryggða, og flugmannsins, þá sé mjög varhugavert að telja, að um gáleysi hafi verið að ræða, hvað þá „stórkostlegt“, enda hafi flugmaðurinn hætt sínu eigin lífi. Í málinu sé leitt í ljós, að áfyllingaraðferðin hafi orsakað það, að óhreindindi hafi verið í bensíni, og af þeim hafi stífla myndast og hreyfillinn hafi við það misst afl. En í váttryggingarsamningnum sé ekkert ákvæði um slíkt og þess vegna sé augljóst, og hafi alltaf verið, að félagið ætti að greiða stefnanda váttryggingarfjárhæðina.

Stefndi styður sýknukröfu sína þeim rökum, að stefnandi eigi ekki rétt til bóta samkvæmt váttryggingarsamningnum, þar sem atburðurinn hafi gerst við aðstæður, sem váttryggingarsamningurinn beinlínis taki fram, að undanskilji félagið ábyrgð. Í 4. tl. þess kafla samningsins, sem fjalli um almennar undanþágur, „General Exclusions“, segi: „Váttryggingarskírteini þetta nær ekki til krafna samkvæmt neinum kafla, sem gerðar eru . . . meðan flugvélin er að nota landingarstaði, 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 váttryggingarsamningum flugvéla og að sérstaklega sé samið, ef bregða eigi út af þessu. Vitað sé, að þá reikni félagið herra 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. Svo kallaðir „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 landingarstaður 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 váttryggingarsamnings 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 flugvélinu 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 til þess að endurnýja váttryggingarsamninginn. 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 váttryggingarsamningsins og því hafi slysið orðið. Samkvæmt 1. mgr. 51. gr. laganna um váttryggingarsamninga eigi stefnandi því enga kröfu á hendur félaginu. Eins og eðlilegt sé, þá séu í samningum 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 bensín á geyma vélarinnar beint af tanki, sem hann hafi fengið lánaðan til að flytja bensín frá olíustöð Olíuverslunar Íslands h/f í Reykjavík að flugvellingum 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 síá 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 flugvélna 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 einungis um athafnir váttryggða, 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 váttryggðs“, 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 váttryggð 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 váttryggingarsamningsins um almennar ábyrgðartakmarkanir félagsins með hliðsjón af þessari lagagrein. Félagið sé ekki ábyrgt fyrir tjóni eða skemmdum, sem kenna megj viljandi og illgjörnum aðgerðum tryggða eða einhvers umboðsmanns hans eða starfsmanns. Allt beri því að sama brunni, samningurinn og lögin um váttryggingarsamninga, 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 váttryggingarsamning, FEE 23, við hið stefnda félag í júní 1974 fyrir hönd stefnanda, eiganda flugvélarinnar, og sem fulltrúi hans og að Þorsteinn hafi á engan hátt verið dulinn um efni samningsins af félagsins hálfu. Þorsteinn var með flugvélinu á leigu frá stefnanda og hafði umráð hennar að öllu leyti.

Samkvæmt váttryggingarsamningnum 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 óhreinindi 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 váttryggingarsamningsins sé varúðarregla í skilningi 1. mgr. 51. gr. laga nr. 20/1954 um váttryggingarsamninga. 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 málsins samkvæmt mikil hætta búin, ef flugvélarhreyfill missir afl í flugi 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 bærisk með eldsneytinu úr geymi hans í geyma flugvélarinnar. Í váttryggingarsamningnum segir: „Það ábyrgist að: 1. Tryggði mun hlíta öllum fyrirmælum og kröfum varðandi siglingafræði og lofthæfni, sem gefin eru af lögmætu yfirvaldi, og mun tryggði gera allar sanngjarnar ráðstafanir til að tryggja, að umboðsmenn og starfsmenn tryggða hlíta 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“). Ákvæði þetta telst varúðarregla, sem fellur undir 1. mgr. 51. gr. laga nr. 20/1954. 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 lofthæfni eru framkvæmdar skoðanir á loftförum. Af þessu verður að telja, að samkvæmt skilgreiningu sé lofthæfni 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 váttryggingarsamningsins, bæði að nægilegt magn eldsneytis sé til ferðarinnar og að óhreinindi séu ekki í eldsneytinu, sem valdið gætu aflstapi og stöðvun hreyfilsins. 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 kæmst í eldsneytisgeyma flugvélarinnar. Þar sem upplýsingum Olúverslunar 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. Upplýst er, að slysið hafi orðið vegna þessarar vanrækslu. Í 1. mgr. 51. gr.

nefndra laga segir, að hafi sá, sem skylt var að gæta þess, að varúð þessi sé viðhöfð, orðið sekur um vanrækslu á að gæta hennar eigi váttrygðri aðeins kröfu á hendur félaginu, þegar og að svo miklu leyti sem telja má sannað, að það hafi eigi verið að kenna vanrækslu á því, að reglum þessum væri fylgt, að váttryggingaraburðurinn gerðist eða hve viðtækar afleiðingar hans urðu. Stefnandi hefur borið fyrir dóminum, að hann hafi ekkert þekkt aðstæður hjá Þorsteini Sigurgeirssyni til bensíngeymslu og það hafi ekkert verið rætt þeirra í milli. Að öllu þessu athuguðu verður að telja í ljós leitt, að ekki hafi verið gætt grundvallarvarúðarreglu í váttryggingarsamningnum um lofthæfni flugvélarinnar, þegar sett var á hana ósíað bensín, og að umráðamaður flugvélarinnar, Þorsteinn Sigurgeirsson, hafi verið sá, sem skylt var að gæta varúðarinnar, og að 1. mgr. 51. gr. laganna nái því yfir tilvik þetta. Ber því að sýkna hið stefnda félag af öllum kröfum stefnanda.

Rétt er, að málskostnaður falli niður.

Garðar Gíslason, settur borgardómari, kvað upp dóminn.

Dómsorð:

Stefndi, Almennar Tryggingar h/f, skal vera sýkn af kröf-
um stefnanda, Kára Einarsson, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Mánudaginn 16. júní 1980.

Nr. 206/1979. Akæruvaldið

(Jónatan Sveinsson saksóknari)

gegn

Jóhanni Bjarnasyni

(Jón E. Ragnarsson hrl.).

Íkveikja. Almannahætta. Bifreiðar.

Brot gegn umferðarlögum og áfengislögum. Ítrekun.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Björn Sveinbjörns-
son, Ármann Snævarr, Logi Einarsson, Magnús Þ. Torfason
og Sigurgeir Jónsson.