

Fimmtudaginn 21. október 1999.

Nr. 116/1999.

Helgi Leifsson

(Helgi Birgisson hrl.)

gegn

Vátryggingafélagi Íslands hf.

(Hákon Árnason hrl.)

Bifreiðir. Slysstrygging ökumanns.

Vörubifreiðarstjórinn H slasaðist þegar hann var að undirbúa losun farms af bifreið sinni. Vildi slysið til með þeim hætti að H var að taka yfirbreiðslu af vikurfarmi á eftirvagni en skrikaði fótur og féll ofan af farminum niður á freðna jörðina. H stefndi tryggingafélaginu V til greiðslu bóta úr ökumannstryggingu bifreiðarinnar.

Fallist var á sýknukröfu V, enda var ekki talið að slysið yrði að neinu leyti rakið til aksturs bifreiðarinnar, sérstaks búnaðar hennar eða eiginleika sem ökutækis.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómaramannir Markús Sigurbjörnsson, Arnljótur Björnsson og Gunnlaugur Claessen.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 15. mars 1999. Hann krefst þess að stefndi greiði sér 15.713.442 krónur með 2% ársvöxtum frá 7. febrúar 1995 til 1. september 1998, en dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti án tillits til gjafsóknar, sem honum hefur verið veitt á báðum dómstigum.

Stefndi krefst þess aðallega að héraðsdómur verði staðfestur og áfrýjandi dæmdur til að greiða málskostnað fyrir Hæstarétti, en til vara að krafa áfrýjanda verði lækkuð og málskostnaður felldur niður.

I.

Áfrýjandi slasaðist 7. febrúar 1995 þegar hann féll af vagni, sem tengdur var við vörubifreiðina GN 075. Vagn þessi er eftirvagn í merkingu 2. gr., sbr. 62. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Áfrýjandi var nýkominn til Þorlákshafnar með vikurfarm, er hann hafði flutt með eftirvagninum, sem bifreiðin dró. Eftirvagninn og bifreiðin stóðu kyrr er slysið

varð, en vél bifreiðarinnar var í gangi. Stóð áfrýjandi uppi á neti, sem breitt var yfir vikurinn á eftirvagninum. Lýsti hann atvikum nánar þannig í lögregluskýrslu 27. febrúar 1995: „Ég fór upp á vagninn að framanverðu, losaði um netið, en það er brotið inn að miðju, og síðan er farið aftur á vagninn og eftir að netið hefur verið brotið þar inn að miðju er því rúllað upp fram á við og fest þannig. Eftir að ég hafði brotið netið að framan, fór ég hægra megin aftur á vagninn og losaði netið um leið og ég gekk aftur. Þennan dag var mikill kuldi og á leiðinni hafði komið lítillaga snjór á netið sem fraus og var það því ekki eins laust og endranær. Ég var rétt kominn aftur fyrir miðjan vagninn er ég rann til og missti vinstri fótinn út fyrir vagninn og skipti það engum togum að ég féll út af vagninum.“ Lenti áfrýjandi á gaddfreðinni jörðinni með þeim afleiðingum, sem greinir í héraðsdómi.

Kröfur áfrýjanda eru reistar á því, að stefndi hafi selt eiganda vöru-bifreiðarinnar lögmæltu slysatryggingu samkvæmt 92. gr. umferðarlaga. Taki váttryggingin til slyssins, þar sem áfrýjandi hafi slasast við starfa sinn sem ökumaður vörubifreiðar. Hafi slysið orðið við affermingu eða undirbúningu að affermingu bifreiðarinnar.

Áfrýjandi telur að engu máli skipti um rétt sinn til slysatryggingarbóta að hann hafi fallið af eftirvagninum, en ekki vörubifreiðinni sjálfri. Hefur stefndi ekki andmælt þeim skilningi áfrýjanda.

II.

Svo sem fram er komið var orsök slyssins sú að áfrýjandi rann til er hann var að ganga eftir vikurbing á eftirvagninum. Ökutækin voru kyrrstæð og engin hreyfing var á vikurfarminum. Varð slysið ekki að neinu leyti rakið til aksturs bifreiðarinnar, sérstaks búnaðar hennar eða eiginleika sem ökutækis. Þótt áfrýjandi hafi sem bifreiðarstjóri verið að undirbúa affermingu vörubifreiðarinnar þegar hann féll niður, var slysið ekki í slíkum tengslum við losun farmsins að það teljist hafa hlotist af notkun bifreiðarinnar eða við stjórn hennar, sbr. 88. gr. og 92. gr. umferðarlaga. Er því ekki fallist á að slysatrygging ökumanns hennar samkvæmt 92. gr. umferðarlaga taki til slyss áfrýjanda. Verður niðurstaða héraðsdóms því staðfest.

Rétt er að málskostnaður falli niður fyrir Hæstarétti.

Um gjafsóknarkostnað fer svo sem greinir í dómsorði.

D ó m s o r ð :

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fellur niður fyrir Hæstarétti.

Gjafsóknarkostnaður áfrýjanda fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, 250.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 19. febrúar 1999.

Mál þetta sem dómtekið var þann 9. febrúar sl. að loknum munnlegum málflutningi er höfðað með stefnu birtri 7. júlí 1998 af Helga Leifssyni, kt. 011245-3909, Hátúni 10, Reykjavík, á hendur Vátryggingafélagi Íslands hf., kt. 690689-2009, Ármúla 3, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær að stefndi verði dæmdur til að greiða honum 17.235.619 krónur með 2% vöxtum og vaxtavöxtum frá 7. febrúar 1995 til þingfestingardags en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Einnig krefst stefnandi málskostnaðar í samræmi við málskostnaðarreikning sem hann hefur lagt fram í málinu og eins og málið væri ekki gjafsóknarmál, en stefnandi hefur gjafsókn í málinu sem honum var veitt með bréfi dómsmálaráðherra 26. maí 1998.

Af hálfu stefnda er aðallega krafist sýknu af öllum kröfum stefnanda og að stefnda verði dæmdur málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins. Til vara er gerð krafa um skiptingu sakar, stórfellda lækkun stefnukrafna og niðurfellingu málskostnaðar.

Yfirlit um málsatvik og ágreiningsefni.

Stefnandi starfaði við vörubifreiðaakstur þar til hann varð fyrir slysi að kvöldi 7. febrúar 1995. Hann hafði þá verið að flytja vikur á festivagni með vörubifreið frá vikurnámu við Heklu til Þorlákshafnar. Stefnandi féll af vagninum þegar hann var að undirbúa losun af honum í Þorlákshöfn. Hlaut hann við það alvarleg meiðsl á hrygg og mjaðmagrind svo og brot á úlnlið. Samkvæmt gögnum málsins er einnig talið að rekja megi tognun á hné til slyssins. Stefnandi hefur ekki getað stundað vinnu síðan hann varð fyrir þessu slysi að frátöldum tveimur mánuðum sem hann vann eða reyndi að vinna á árinu 1997.

Stefnandi gerir þær kröfur í málinu að stefndi bæti honum tjónið sem hann hefur orðið fyrir vegna slyssins en stefnandi var slysatryggður hjá stefnda sem ökumaður bifreiðarinnar samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Mála-vextir eru óumdeildir að öðru leyti en því að deilt er um bótaskylduna. Af hálfu stefnda er því mótmælt að tryggingin taki til tjónsins. Til vara er af stefnda hálfu

byggt á því að stefnandi eigi að hluta til sjálfur sök á tjóninu. Þá er einnig deilt um útreikning stefnanda á kröfunni og fjárhæð tjónsins.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Stefnandi lýsir málavöxtum svo að hann hafi verið vörubifreiðastjóri og starfað við vikurflutninga á vörubifreið með festivagni. Að kvöldi dags þann 7. febrúar 1995 hafi hann verið að undirbúa losun á farmi vörubifreiðarinnar. Ofan á farminum hafi verið net og hafi hann farið upp á flutningabílinn til þess að losa netið áður en hann sturtaði farminum af bifreiðinni.

Stefnandi vísar til þess að í lögregluskýrslu 27. febrúar 1995 hafi hann lýst aðdraganda slyssins þannig að hann hafi farið upp á vagninn að framanverðu, losað um netið og brotið það að framan. Síðan hafi hann farið hægra megin aftur á vagninn og losað netið um leið og hann hafi gengið aftur. Mikill kuldi hafi verið þennan dag og á leiðinni hefði komið lítilllega snjór á netið sem hafi frosið og því hafi það ekki verið eins laust og endranær. Er stefnandi hafi verið kominn aftur fyrir miðjan vagninn hafi hann runnið til og misst vinstri fótinn út fyrir vagninn og hafi það engum togum skipt að hann hafi fallið út af vagninum. Eftir að hafa fallið u.þ.b. fjóra metra hafi stefnandi legið á aðra klukkustund í brunagaddi áður en hjálp hafi borist. Hafi hann þá verið fluttur með sjúkrabifreið á slysadeild Sjúkrahúss Reykjavíkur. Þar hafi komið í ljós brot á vinstra úlnlið, tvö brot á hrygg og brot á mjaðmagrind beggja megin, auk þess sem spjald í vinstri mjöðm hafi brákast.

Vörubifreiðin hafi verið tryggð ábyrgðar- og ökumannstryggingu hjá stefnda. Með bréfi, dagsettu 15. febrúar 1998, hafi lögmaður stefnanda óskað staðfestingar stefnda á því að ökumannstrygging bifreiðarinnar bætti tjón stefnanda vegna slyssins. Stefndi hafi ekki svarað erindinu formlega en lýst því yfir að ekki væri fallist á skaðabótaskyldu að svo stöddu.

Af hálfu stefnanda er vísað til örorkumats Atla Þórs Ólasonar læknis, dagsetts 26. júní 1997, um þann skaða sem stefnandi hafi orðið fyrir við slysið. Tímabundnar og varanlegar afleiðingar slyssins með hliðsjón af skaðabótalögum nr. 50/1993 séu samkvæmt mati læknisins eftirfarandi:

- | | |
|---|------|
| 1. Tímabundið atvinnutjón samkvæmt 2. gr.
frá 7. febrúar 1995 til apríl 1998: | 100% |
| 2. Þjáningabætur samkvæmt 3. gr. rúmliggjandi
frá 7. febrúar 1995 til 6. maí 1995 og
frá 18. mars 1996 til 12. apríl 1996 | |
| 3. Varanlegur miski samkvæmt 4. gr.: | 40% |
| 4. Varanleg örorka samkvæmt 5. gr.: | 60% |
| 5. Hefðbundin, varanleg læknisfræðileg örorka: | 40% |

Stefnandi kveðst engar skaðabætur hafa fengið vegna þessa alvarlega slyss. Sem ökumaður umræddrar vörubifreiðar njóti hann váttryggingarverndar slysa-tryggingar ökumanns. Samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 sé eiganda skráningarskylds vélknúins ökutækis skylt að tryggja ökumann þess og „gildir sú váttrygging fyrir hvern ökumann sem tækinu stjórnar“. Orðalagið „ökumann sem tækinu stjórnar“ hafi dómstólar skýrt rúmt og á þann veg að það taki ekki aðeins til slysa sem ökumenn kunni að verða fyrir undir stýri ökutækis, heldur taki það einnig til slysa sem tengist öðru starfssviði ökumanns, svo sem ef hann stígur út úr bifreið sinni til að athuga stöðu hennar (Hrd. 1995:856), hleður hana og losar (Hrd. 1995:1727), dælir lofti í hjólbarða (Hrd. 1996:3141) og hagræðir farmi á palli (Héraðsdómur Reykjavíkur 14. nóvember 1996).

Stefnandi hafi fallið af tengivagninum þegar hann var að fjarlægja yfirbreiðslu af farminum. Lestun og losun vörubifreiðar, þ.m.t. að fjarlægja ábreiðu af palli, sé þáttur í notkun hennar og þar með eðlilegur hluti af starfi stefnanda sem vörubifreiðastjóra.

Tengivagninn, sem stefnandi hafi fallið af, hafi verið skráður sérstakri skráningu. Slíkir tengivagnar séu hins vegar ekki tryggingarskyldir samkvæmt 92. gr. umferðarlaga enda séu þeir einungis notaðir í nánnum tengslum við vélknúin ökutæki sem sé skylt að hafa ökumannstryggingu. Þó að stefnandi hafi fallið af tengivagni vörubifreiðarinnar en ekki vörubifreiðinni sjálfri þáð stefnda ekki bótaábyrgð. Slíkir tengivagnar séu notaðir á sama hátt og pallar á hefðbundnum vörubifreiðum og séu raunverulegur hluti af hinu skráningarskylda ökutæki

Útreikningur stefnanda og sundurliðun hans á kröfunni er þannig:

1. Annað fjártjón samkvæmt 1. mgr. 1. gr. skaðabótalaga	kr.	300.000
2. Tímabundið atvinnutjón 35 3/4 mán. x 196.410 krónur	kr.	7.021.657
– Sjúkradagpeningar frá Tryggingastofnun ríkisins	kr.	– 101.666
3. Þjáningabætur:		
Rúmliggjandi 89 dagar x 1.430 krónur	kr.	127.270
Batnandi með fótaferð 641 dagur x 770	kr.	493.570
4. Varanlegur miski 40% af 4.396.000	kr.	1.758.400
5. Varanleg örorka á grundvelli 5.-7. gr. skaðabótalaga		
2.356.910 x 7,5 x 60% - 28%	kr.	7.636.388
Samtals:	kr.	17.235.619

Krafan um bætur fyrir annað fjártjón samkvæmt 1. mgr. 1. gr. skaðabótalaga sé að álitum vegna ýmiss útlagðs kostnaðar stefnanda vegna afleiðinga slyssins. Hann hafi þurft að greiða læknskostnað og fyrir lyf og sjúkraþjálfun.

Þjáningabætur og bætur vegna varanlegs miska byggir stefnandi á örorkumati Atla Þórs Ólasonar en fjárhæðir séu reiknaðar með hliðsjón af breytingum á lánskjaravísitölu frá gildistöku skaðabótalaga 1. júlí 1993.

Samkvæmt örorkumatinu sé varanleg örorka stefnanda vegna slyssins 60%. Stefnandi hafi starfað sem vörubifreiðastjóri og verktaki þar til hann lenti í slysinu 7. febrúar 1995. Hann hafi áður lent í miklum fjárhagserfiðleikum vegna tapaðra viðskiptakrafna. Í árslok 1992 hafi útistandandi kröfur hans samtals numið 5.287.142 krónum. Eins og algengt sé þegar menn lenti í fjárhagserfiðleikum hafi stefnandi ekki sinnt framtalsskyldu sinni og hafi hann lent í áætlunum hjá skattayfirvöldum. Hann hafi verið úrskurðaður gjaldþrota 21. júlí 1994 og skiptum lokið 30. janúar 1995 án þess að greiðsla fengist upp í lýstar kröfur að fjárhæð 12.544.944 krónur.

Með vísan til 2. mgr. 7. gr. verði að meta árslaun stefnanda sérstaklega vegna þeirra óvenjulegu aðstæðna sem hafi verið fyrir hendi er hann slasaðist. Stefnandi sé vélstjóri að mennt en auk þess hafi hann aflað sér meiraprófs til þess að aka vörubifreiðum. Hann hafi haft umtalsverðar tekjur. Vélstjórarentun sé sambærileg iðnmenntun og meðaltekjur vélstjóra svipaðar og meðaltekjur iðnaðarmanna. Standi því öll rök til þess að leggja til grundvallar meðaltekjur iðnaðarmanna, sem nú séu 2.223.500 krónur á ári en hækki í 2.356.910 krónur þegar til viðbótar þeim sé reiknað venjulegt 6% framlag vinnuveitanda í lífeyrissjóð. Stefnandi hafi verið 49 ára er hann slasaðist. Lækkun samkvæmt 9. gr. skaðabótalaga vegna aldurs sé því 28%.

Um bótaskyldu stefnda vísar stefnandi til 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. 88. og 90. gr. sömu laga. Um fjárhæðir byggir stefnandi á skaðabótalögum nr. 50/1993, 2. gr. um tímabundið atvinnutjón, 3. gr. um þjáningabætur, 4. gr. um varanlegan miska og 5. gr., sbr. 2. mgr. 7. gr., um varanlega örorku. Fjárhæðum sé breytt samkvæmt 15. gr. laganna. Kröfu um vexti byggir stefnandi á 16. gr. skaðabótalaga og III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987. Kröfu um málskostnað byggir stefnandi á XXI. kafla laga nr. 91/1991.

Málsástæður og lagarök stefnda.

Aðalkrafa stefnda um sýknu er byggð á því að hann beri enga ábyrgð að lögum á slysi stefnanda. Slysið hafi ekki hlotist af notkun bifreiðarinnar eða tengivagnsins í skilningi 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, heldur hafi verið um óhappatilvik að ræða eða óvarkámi stefnanda sjálfs sem stefndi beri ekki skaðabótaábyrgð á.

Stefndi telur að losun hlífðarnets yfir farmi til undirbúnings á losun farms sé ekki notkun í skilningi 88. gr. umferðarlaga og falli slysið því utan gildissviðs öikumannstryggingar 92. gr. sömu laga. Beri stefndi því ekki fébótaábyrgð á slysinu samkvæmt 88. gr., sbr. 92. gr., á grundvelli hlutlægrar ábyrgðar, eins og stefnandi haldi fram, og er af hálfu stefnda m.a. vísað til Hæstaréttardóma 1972:374 í því sambandi.

Þegar slysið varð hafi losun farmsins ekki hafist. Bifreiðin hafi verið kyrr-

stæð og ekkert sem bendi til þess að slysið eigi rætur að rekja til þeirra sérstöku hættueiginleika sem rekja megi til bifreiðarinnar sem ökutækis. Er stefnandi hafi fallið niður, hafi hann ekki verið að vinna með þann búnað sem losi bifreiðina og tengdur sé við aflvél hennar, heldur að losa hlífðarnet sem bundið hafi verið á pall tengivagnsins.

Varakrafa stefnda um lækkun er byggð á því að slysið megi öðrum þræði rekja til óaðgætni stefnanda sjálfs og óhappatilviljunar. Því beri að stórlækka stefnukröfur vegna eigin sakar stefnanda. Ógætileg vinnubrögð þeirra sem slasist við vinnu sína leiði til skiptingar á sök. Stefnandi hafi starfað sem vörubílstjóri á eigin bíl frá árinu 1969 og búi hann því yfir mikilli reynslu af störfum sem þessum. Hann hafi verið einn við verkið eins og venja sé. Hann hafi því í raun verið eigin verkstjóri yfir verkinu sem hann vann við í umrætt sinn.

Því sé hins vegar ekki að neita að þegar losa þurfi yfirbreyðslur af palli sé viss hættu sem fylgi verkinu vegna þess hversu hátt uppi bílstjórnarmir þurfi að vinna. Þá sé ekki fyrir að fara öryggishandriði sem bílstjórnarmir geti stutt sig við enda væri næsta ómögulegt að koma því við. Því sé nauðsynlegt að fara að öllu með gát sem stefnandi hefði átt að geta gert sér ljóst. Um einfalt verk hafi verið að ræða og öryggi stefnanda við það hafi byggst alfarið á því að hann gætti sjálfur að sér. Vegna eigin sakar stefnanda beri að skipta sök á milli stefnda og stefnanda í samræmi við þátt stefnanda sjálfs í því að hann varð fyrir slysinu.

Kröfugerð stefnanda vegna fjártjóns er af hálfu stefnda mótmælt þannig:

Kröfufulldnum „annað fjártjón samkvæmt 1. mgr. 1. gr. skaðabótalaga“ er mótmælt sem ósönnuðum. Einnig er kröfu vegna tímabundins atvinnutjóns mótmælt sem ósannaðri, þar sem ekki liggja nein gögn fyrir um raunverulegar tekjur stefnanda fyrir slys, eða líkur á því hversu háar þær hefðu getað verið á tímabilinu sem um ræði. Sé það í ósamræmi við dómvenju að leggja líkindareikning til grundvallar kröfu um tímabundið atvinnutjón. Þá er því mótmælt að meðaltekjur iðnaðarmanna verði lagðar til grundvallar útreikningi bóta fyrir varanlega örorku. Stefnandi hafi ekki verið iðnaðarmaður og liggja ekkert fyrir í málinu því til stuðnings að tekjur hans, eða annarra vörubifreiðastjóra í eigin rekstri, séu jafnar meðaltekjum iðnaðarmanna. Þótt stefnandi hafi aflað sér vélstjóraréttinda á sínum tíma, geri það eitt honum ekki kleift að grundvalla kröfu sína um bætur á meðaltekjum iðnaðarmanna.

Af hálfu stefnda er því haldið fram að fjárhagsaðstæður stefnanda fyrir slys gefi nokkra vísbendingu um að launatekjur hans af rekstri vörubifreiðarinnar hafi ekki verið miklar. Ekki sé dómvenja fyrir því að leggja meðaltekjur til grundvallar þegar um fólk sé að tefla sem hafi um árabíl unnið fyrir tekjum. Stefndi telur þess vegna með öllu ósannað að raunverulegt fjártjón stefnanda sé jafnhátt og kröfugerðin miði við og beri því að lækka bætur ef dæmdar yrðu með hliðsjón af því.

Einnig er því haldið fram að draga verði frá greiðslur frá Tryggingastofnun ríkisins og fjárhagsaðstoð frá félagsmálayfirvöldum. Stefnandi hefur í kröfugerð sinni dregið frá sjúkradagpeninga sem hann hefur fengið frá Tryggingastofnuninni en hann mótmælir því að aðrar greiðslur eigi að koma til frádráttar við útreikning á kröfunni.

Niðurstöður.

Í málinu gerir stefnandi kröfur á hendur stefnda um bætur úr slysatryggingu ökumanns samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Lagagreinin var orðuð þannig á þeim tíma er stefnandi varð fyrir slysinu, þ.e. áður en henni var breytt með lögum nr. 32/1998 en sú breyting tók gildi 1. júlí 1998, að slysatryggingin gildi fyrir hvern ökumann sem tækinu stjórnaði og skyldi váttryggingin tryggja bætur vegna slyss sem ökumaður kynni að verða fyrir við starfa sinn. Regluna í lagagreininni hefur Hæstiréttur skýrt þannig að tryggingin taki til tjóns er ökumaður verður fyrir við stjórnun ökutækis og jafnframt að slysið verði rakið til notkunar ökutækisins í skilningi 1. mgr. 88. gr. laganna, sbr. Hrd. 1995, bls. 856 (858) og 1727 (1728) og 1997, bls. 3287. Slysið varð er stefnandi var staddur ofan á farmi á festivagni bifreiðarinnar en þar þurfti hann að fjarlægja ábreiðu áður en hann losaði farminn. Þótt sú athöfn geti talist venjulegur og eðlilegur þáttur í störfum ökumanns var hún ekki í neinum tengslum við stjórnþæki bifreiðarinnar eða annan útbúnað hennar sem ökutækis. Atvik málsins voru þar með ekki með þeim hætti að stefnandi geti talist hafa verið við stjórnun vörubifreiðarinnar þegar slysið varð. Samkvæmt því tekur tryggingin sem um ræðir ekki til tjóns stefnanda. Með vísan til þess ber að sýkna stefnda af kröfum stefnanda í málinu.

Rétt þykir að málskostnaður falli niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda er hæfilega ákveðinn samtals 557.700 krónur og greiðist hann úr ríkissjóði, þar með talin þóknun lögmans hans, Helga Birgissonar hrl., sem þykir hæfilega ákveðin 500.000 krónur án virðisaukaskatts, en útlagður kostnaður er 57.700 krónur.

Dóm þennan kvað upp Sigríður Ingvarsdóttir héraðsdómari.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Váttryggingafélag Íslands hf., skal sýkn vera af kröfum stefnanda, Helga Leifssonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, samtals 557.700 krónur, greiðist úr ríkissjóði, þar með talin þóknun lögmans hans, Helga Birgissonar hrl., 500.000 krónur án virðisaukaskatts, en útlagður kostnaður er 57.700 krónur.