

Föstudaginn 30. janúar 1959.

Nr. 13/1958. **Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs**

(Egill Sigurgeirsson hrl.)

gegn

dánarbúi Jóns Sigurjónssonar

(Haukur Jónsson hdl.)

og gagnsök.

Dómsdómur:

**hæstaréttardómarnir Jónatan Hallvarðsson, Gizur Bergsteins-
son, Jón Ásbjörnsson og Þórður Eyjólfsson og Valdimar Stefáns-
son sakadómari.**

Skaðabótamál út af skemmdum á bifreið vegna torfæru á þjóðvegi. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 21. janúar 1958. Krefst hann *aðallega* sýknu af kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar úr hendi hans í héraði og hér fyrir dómi eftir mati Hæstaréttar. *Til vara* krefst hann þess, að dæmd fjárhæð verði lækkuð og málskostnaður fyrir báðum dómum látinn falla niður.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 22. janúar 1958 og krafizt þess, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 14.728,37 með 6% ársvöxtum frá 9. nóvember 1955 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Í héraðsdómi er réttilega tekið fram, að dæld sú þvert yfir veginn, sem slysinu olli, hafi verið hættulegur farartálmi fyrir bifreiðar, ef stjórnendum þeirra var ekki um hana kunnugt. Vegagerð ríkisins hafði um alllangan tíma haft vitneskju um þessi spjöll á veginum, og með því að fullnaðarviðgerð var ekki þegar látin fara fram, bar brýna nauðsyn til að setja þarna hættumerki, unz úr væri bætt, og það því fremur, sem vegurinn var beinn og greiður að dældinni beggja megin. Þar sem þetta var látið ógert, ber að leggja fébótaábyrgð á aðaláfrýjanda. Á hinn bóginn verður að telja, að ökumaður bifreiðarinnar hefði með skyldri aðgæzlu og hóflegum ökuhraða átt að verða dæld-

arinnar var, áður en hann var fast að henni kominn, og ber að meta honum það til gáleysis, að hann hafði ekkert dregið úr ferð bifreiðarinnar, áður en hann ók í dældina. Samkvæmt framansögðu þykir rétt, að hvor aðilja beri helming tjónsins.

Staðfesta má úrlausn héraðsdóms um, að sannað tjón gagnáfrýjanda nemi í heild kr. 9.228,37. Helming þeirrar fjárhæðar, kr. 4.614,18, ber aðaláfrýjanda að greiða honum ásamt 6% ársvöxtum frá 9. nóvember 1955 til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum er rétt, að aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 3.500,00.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði gagnáfrýjanda, dánarbúi Jóns Sigurjónssonar, kr. 4.614,18 ásamt 6% ársvöxtum frá 9. nóvember 1955 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 3.500,00.

Sératkvæði Gizurar Bergsteinssonar og Jóns Ásbjörnssonar hæstaréttardómara.

Snemma vors 1955 spilltist þjóðvegurinn norðan við Snæringstaði í Vatnsdal í Húnavatnssýslu af leysingarvatni, og myndaðist geil í veginn. Vegaeftirlitsmaður norður þar lét framkvæma bráðabirgðalagfæringu á geilinni, en við umferðina, eftir að klaka leysti, kom lægð í veginn á þessum stað. Virðist hún hafa verið um 8 metrar á lengd og allt að 40 sm á dýpt um miðbikið. Hinn 6. júlí 1955 var bifreið Jóns heitins Sigurjónssonar ekið suður Vatnsdalsveg. Tók bifreiðin niðri bæði að framan og aftan í téðri lægð og skemmdist allmikið. Er aðaláfrýjandi sóttur til greiðslu fébóta vegna ökuslyss þessa, og er því haldið fram af hendi gagnáfrýjanda, að frágangur á þjóðveginum hafi verið óverjandi.

Það er alkunna, að vegir hér á landi eru yfirleitt gerðir úr lausu malarefni og spillast oft fljótt af veðri, vatnsg og umferð. Hafa vegfarendur því eigi ástæðu til að treysta því, að slíkir vegir séu í fullkomnu lagi, eins og um steypa vegi væri að tefla. Ökumaður nefndrar bifreiðar hefði átt að verða lægðarinnar var í tæka tíð og komast yfir hana klaklaust, ef hann hefði ekið með hóflegum hraða og fullri varkárni, en þar sem hann var ókunnugur veginum, bar honum að gæta sérstakrar varúðar. Verður að telja, að hann hafi átt meginsök á ökuóhappinu. Hins vegar er á það að líta, að vegaeftirlitsmaðurinn vissi, að staður þessi var viðsjárverður, og bar honum því að merkja hann vegfarendum til viðvörunar. Af þeim sökum þykir rétt að leggja á ríkissjóð 30% af tjóni gagnáfrýjanda. Fallast má á niðurstöðu héraðsdóms um fjárhæð tjónsins, kr. 9.228,37. Ber að dæma aðaláfrýjanda til að greiða gagnáfrýjanda 30% af þeirri fjárhæð, þ. e. kr. 2.768,51, ásamt 6% ársvöxtum frá 9. nóvember 1955 til greiðsludags og svo kr. 2.000,00 upp í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómsorð okkar verður því:

Aðaláfrýjandi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði gagnáfrýjanda, dánarbúi Jóns Sigurjónssonar, kr. 2.768,51 ásamt 6% ársvöxtum frá 9. nóvember 1955 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, kr. 2.000,00.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 23. október 1957.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 11. þ. m., hefur Jón Sigurjónsson prentari, Hjallavegi 30 hér í bæ, höfðað á bæjarþinginu með stefnu, út gefinni 9. nóvember 1955, gegn fjármálaráðherra vegna ríkissjóðs til greiðslu skaðabóta, að fjárhæð kr. 14.728,37, auk 6% ársvaxta frá birtingardegi stefnu til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu eftir mati dómarans. Meðan á rekstri málsins stóð, lézt stefnandi, og hefur dánarbú hans tekið við rekstri þess.

Stefndi hefur aðallega krafizt sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hendi hans eftir mati dómarans, en til vara, að krafa stefnanda verði lækkuð að mun og málskostnaður látinn falla niður.

Málsatvik eru þessi:

Að kveldi hins 6. júlí 1955 ók Ingimundur Jónsson, sonur stefnanda, bifreið föður síns, R-6465, fram þjóðveginn í Vatnsdal í Húnavatnssýslu. Er bifreið þessi 4 farþega fólksbifreið af Skóda-gerð, smíðuð 1954. Veður var gott og bjart og vegurinn þurr að öðru leyti en því, að pollar voru í honum á stöku stað. Bifreiðinni var ekið á 50—60 km hraða miðað við klukkustund. Er komið var suður fyrir Snæringssstaði í Vatnsdal, lenti bifreiðin í hvarfi, sem þar var í veginn. Tók hún niðri bæði að framan og aftan og skemmdist allmikið við hnjask þetta. Bifreiðarstjórinn fékk högg á ennið, og annar þeirra tveggja farþega, sem í bifreiðinni voru, hlaut skurð fyrir ofan hægra auga. Hinn farþeginn slapp ómeiddur.

Slys þetta var tilkynnt sýslumanninum á Blönduósi næsta dag, og samdægurs var það rannsakað af fulltrúa hans. Fór hann á slysstaðinn þá um kvöldið og kynnti sér staðhætti þar. Kvaddi hann til farar með sér Sigfús Þorsteinsson, ráðunaut á Blönduósi, og gerði hann uppdrátt af veginum, þar sem hvarfið var, og framkvæmdi jafnframt mælingar bæði á stærð hvarfsins og dýpt. Eru niðurstöður mælinga þessara sýndar á uppdrættinum, en hann liggur fyrir í málinu. Í sakadómi skýrðu bifreiðarstjórinn og farþeginn, sem yfirheyrður var, svo frá, að hvarfið hefði verið ómerkt, en vegurinn að öðru leyti góður og sléttur. Hefði því verið ógerlegt fyrir ókunnuga, sem um veginn fóru, að veita hvarfinu athygli í tíma. Í lok rannsóknarinnar getur rannsóknardómarinn þess, að vegurinn beggja megin hvarfsins hafi verið beinn og góður.

Samkvæmt nefndum uppdrætti er vegurinn 3,2 metrar á breidd á þessum slóðum. Hæðarpunktar eru sýndir á uppdrættinum, eins og þeir mældust í hvoru hjólfari bifreiðarinnar eftir endilöngu hvarfinu. Hefur hvarfið verið dýpst um miðjuna, en þar eru hæðarpunktarnir 0,0 sm í öðru hjólfarinu, en 0,9 sm í hinu. Mitt á milli þessara tveggja hæðarpunkta er hæðin hins vegar 13 sm. Er frá miðju hvarfsins dregur, gryn timer það smátt og smátt, og í 4 metra fjarlægð frá miðju þess eru hæðarpunktarnir 30 og 40 sm annars vegar, en 37 og 40 sm hins vegar. Í hálfsmetra fjarlægð frá þessum hæðarpunktum virðist hvarfið enda, og yztu hæðarpunktarnir, sem eru í 1 metra fjarlægð frá þeim, en þar er vegurinn sléttur orðinn, eru 40 og 45 sm norðan hvarfsins, en 51 sm sunnan þess. Samkvæmt þessu virðist hvarfið hafa verið um 8 metrar á lengd og allt að 40 sm á dýpt um miðjuna, mælt

í hjólförunum eftir bifreiðina, með nokkuð jöfnum, aflíðandi halla að miðju. Svo virðist, að hvarfið hafi verið allt að því jafnbreitt veginum.

Auk mælinga þeirra á hvarfinu, sem nú var getið, hefur Sigfús Þorsteinsson gert hallamælingu á Vatnsdalsvegi á þeim slóðum, sem hvarfið var. Er mæling þessi sýnd á uppdrætti, dags. í desember 1956 (dskj. 13). Samkvæmt uppdrættinum hafa hæðarpunktar verið teknir með um 10 metra millibili báðum megin þess staðar, þar sem hvarfið var. Á þeim stað er hæð vegarins sýnd 0,0 m, en frá honum til norðurs, þ. e. þeirrar áttar, er bifreið stefnanda kom að hvarfinu, eru hæðarpunktarnir þessir, teknir með 10 metra bili: 0,01 m, 0,10 m, 0,13 m, 0,14 m, 0,15 m, 0,19 m, 0,21 m, 0,37 m, 0,63 m og 0,82 m. Samkvæmt þessu hefur vegurinn verið svo til alveg hallalaus næstu 70 metra að hvarfinu, en hækkað á næstu 30 metrum þar frá um rúma 60 sm.

Í málinu liggur fyrir vottorð, dags. 27. júlí 1955, undirritað af Grími Gíslasyni og Konráð Eggertssyni, bændum í Vatnsdal, en efni þess hljóðar svo:

„Síðari hluta sl. vetrar spilltist vegurinn allvíða í mikilli leysingu. M. a. tók burt ræsi fyrir norðan Snæringstaðatún, og varð eftir jarðfall í veginn með öllu ófært hvers konar farartækjum. Skömmu síðar var þetta gert ökufært með því að jafna úr bökkunum ofan í jarðfallið og setja lítils háttar í botninn á því. Úr þessu varð krappur slakki í veginn, og situr við það enn, þrátt fyrir að almennt vegaviðhald hefur farið fram, a. m. k. á aðalleiðum. Vegurinn hér inn dalinn hefur verið heflaður tvisvar og er þannig, að ókunnuga mun sízt gruna, að í honum sé hættuleg torfæra án allrar aðvörunar. Hafa verið um það orðræður manna á meðal, að það gæti auðveldlega orsakað slys, og virðist það ekki vera forsvaranlegt að bjóða þannig hættunni heim mánuðum saman, án þess að við henni sé varað á nokkurn hátt.“

Af hálfu stefnda hefur verið lögð fram umsögn Steingríms Davíðssonar, vegaverkstjóra á Blönduósi, dags. 5. janúar 1957, en hann hafði á þessum tíma umsjón með vegaviðhaldi á þessum slóðum. Í umsögn þessari segir, að umgetið vor hafi myndast geil í veginn á umræddum stað, röskur metri á dýpt og allt að 5 metra breið að ofan. Viðgerð sú, er þá var framkvæmd, hafi verið fólgin í því, að tvöfaldar pípur með miklum grjótsvelg voru settar í geilina og fyllt yfir með mól. Hafi hann talið, að þessi viðgerð mundi duga, unz hægt væri að steypa þarna stóra og vandaða rennu, en það hafi verið gert seint í júlí þá um sumarið.

Eftir umgetna bráðabirgðaviðgerð hafi lítil lægð myndast þarna í veginn, er fyllingin seig við það, að klaki þiðnaði úr bökkunum, en malarfyllingin þjappaðist undan þungum farartækjum. Þessi lægð hafi aldrei orðið dýpri en 18—20 sm í miðju og jafndregin frá báðum endum á um 5 metra svæði. Enginn bifreiðarstjóri, er um veginn ók þetta vor, hafi kvartað yfir lægð þessari. Hafi þó alls konar bílar um veginn farið.

Kröfu sína í málinu reisir stefnandi á því, að augljóst sé af málavöxtum, að tjón það, sem ríkissjóður er krafinn bóta fyrir í málinu, megi rekja til vítaverðrar vanrækslu vegamálastjórnarinnar, þar sem vegaviðhaldi hafi hér verið svo mjög ábótavant, að ökutæki og heilbrigði þeirra, er með þeim ferðuðust um nefndan veg, hafi verið lögð í stórkostlega hættu, eins og raunin hafi líka orðið. Sérstaklega beri að líta á það sem stórkostlegt gáleysi að kunngera ekki vegfarendum þessa hættulegu torfæru með aðvörunarmerkjum á veginum. Til slíks hafi borið skylda hér, enda séu slík merki sett upp við brýr, á hæðir og við ræsi. Þá sé á það að líta, að vegurinn hafi að öðru leyti verið góður, en menn uggi síður að sér, þegar svo er.

Sýknukröfuna reisir stefndi á því, að ekki sé unnt að gera ríkissjóð ábyrgan fyrir því, þótt holur séu í vegi, þannig að ekki sé alls staðar óhætt að aka eftir honum með mestum löglegum hraða. Vegakerfi landsins sé mjög stórt, og verði að telja, að of miklar kröfur séu gerðar á hendur ríkisvaldinu, verði það dæmt skaðabótaskyldt, þegar svo ber til, að hvarf myndast í veg, þannig að hann verði ekki alls staðar jafnsléttur. Sé og augljóst, hvert stefna mundi hér „í landi hinna vondu vega“, eins og komið er að orði í greinargerð stefnda, ef hver sá, sem verður fyrir því að aka ofan í holu og skemma bifreið sína að meira eða minna leyti, gæti gert ríkissjóð ábyrgan fyrir tjóninu, sem af hlytist. Er því haldið fram af hálfu stefnda, að stefnandi geti einungis beint bótakröfu sinni að bifreiðarstjóranum, en skemmdir þær, sem á bifreiðinni urðu í umrætt sinn, megi rekja til ógætlegs aksturs hans.

Með gögnum þeim, sem að framan eru rakin, er nægilega í ljós leitt, að hvarf það, sem varð bifreið stefnanda að farartálma, hefur verið slík torfæra, að ókunnugum, sem um veginn óku, hefur stafað veruleg hættu af. Í málinu er það fram komið, að verkstjóra vegamálastjórnarinnar á þessu svæði hafði verið um það kunnugt fyrr um vorið, að vegurinn var þarna sundur graf-

inn og með öllu ófær farartækjum, og hafði þá séð um, að bráðabirgðaviðgerð færi fram. Við svo búið bar nauðsyn til, að haft væri eftirlit með veginum á þessum slóðum af hendi hlutaðeigandi aðilja, svo og, að jafnóðum væri bætt úr því, sem aflaga fór, unz fullnaðarviðgerð væri framkvæmd. Þá var og sjálfsgöð varúðarráðstöfun að hafa auðkenni á veginum þarna, eftir að bráðabirgðaviðgerð hafði farið fram, og vekja með því athygli vegfarenda á því, að þörf væri sérstakrar varúðar. Hvort tveggja þetta var vanrækt. Þegar það er haft í huga, sem nú var rakið, og þess jafnframt gætt, að hér var um þjóðveg að ræða, sem er allfjölfarinn og virðist að öðru leyti vera góður og greiðfær til aksturs, eftir því sem hér gerist, svo og, að komið var fram á mitt sumar og þess því naumast að vænta, að slíkum torfærum frá liðnum vetri væri til að dreifa, þá þykir verða að fella á ríkissjóð fébótaábyrgð á slysi þessu.

Svo sem áður er rakið, var svo til enginn halli á veginum næstu 70 metra norðan ræsisins. Var þess því naumast von, að bifreiðarstjórinn veitti hinni óauðkenndu torfæru á veginum athygli svo löngu áður en bifreiðin kom að henni, að það væri á færi hans að stöðva hana áður, enda er ósannað, að hraði bifreiðarinnar hafi verið óhóflega mikill. Verður því ekki talið sannað, að ökumanni bifreiðarinnar verði á nokkurn hátt um slysið kennt. Ber því að leggja alla skaðabótaábyrgð á slysinu á stefnda.

Kröfu sína sundurliðar stefnandi þannig:

1. Kostnaður við viðgerð á bifreiðinni	kr.	8.228,37
2. Verðrýrnun bifreiðarinnar	—	5.000,00
3. Tjón vegna afnotamissis	—	1.500,00

Samtals kr. 14.728,37

Um 1.

Hinn 19. júlí 1955 voru dómkvaddir á bæjarþingi Reykjavíkur tveir sérfróðir menn til að meta tjón það, er varð á bifreið stefnanda umrætt sinn. Í beiðni stefnanda um dómkvaðningu matsmanna er þess óskað, „að metið sé, hvað kosti að gera bifreiðina jafngóða og hún hafi aldrei orðið fyrir áðurnefndu tjóni“. Í matsgerð hinna dómkvöddu manna, dags. 25. ágúst 1955, er kostnaður við viðgerð bifreiðarinnar, efni og vinna, metin á kr. 8.228,37. Er það sú fjárhæð, sem krafizt er undir þessum lið. Hefur stefndi ekki mótmælt henni tölulega, og verður hún lögð til grundvallar.

Um 2.

Kröfulið þennan reisir stefnandi á því, að þar eð bifreiðin var ný, er hún varð fyrir umgetnum skemmdum, hafi hún rýrnað í verði vegna þeirra, þrátt fyrir að viðgerð færi fram á þeim. Hafi bifreiðin ekki komizt í sama lag og hún var í fyrir viðgerðina, og muni viðhaldskostnaður hennar í framtíðinni verða meiri en ella af þessum sökum.

Af hálfu stefnda er kröfulið þessum mótmælt sem fjarstæðu. Eru þau mótmæli byggð á því, að hinn áætlaði kostnaður við viðgerð bifreiðarinnar, sem krafizt er undir 1. lið hér að framan, sé við það miðaður, að bifreiðin verði jafngóð eftir viðgerðina og hún var fyrir tjónið.

Með hliðsjón af því, sem rakið er undir 1. lið hér að framan, verður fallizt á það með stefnda, að kröfuliður þessi hafi ekki við rök að styðjast. Verður hann því ekki tekinn til greina að neinu leyti.

Um 3.

Fjárhæð þessa kröfuliðar er fengin þannig fram, að miðað er við, að bifreiðin hafi verið óökufær í 30 daga eftir slysið. Jón heitinn hafi verið aldraður maður, er þjáðst hafi af kölkun í hægra hné og því eigi komizt leiðar sinnar án ökutækis. Hann hafi stundað vinnu í Ríkisprentsmiðjunni Gutenberg, en átt heima að Hjallavegi 30. Hafi hann því orðið að taka á leigu bifreið til að flytja sig til vinnustaðar og frá. Kostnaður við það hafi numið kr. 50,00 á dag eða alls kr. 1.500,00, svo sem hér er krafizt. Í vottorði Bergþórs Smára læknis, dags. 24. apríl 1955, sem lagt hefur verið fram í málinu til stuðnings þessum kröfulið, segir, að Jón heitinn hafi þjáðst af kölkun í hægra hné og ekki komizt leiðar sinnar án ökutækis.

Stefndi hefur mótmælt þessum kröfulið sem örökstuddum og of háum.

Í fyrrgreindri matsgerð er áætlað, að viðgerð á skemmdum þeim, sem á bifreiðinni urðu, muni taka 211 klukkustundir. Með hliðsjón af því og öðru, sem hér skiptir máli, þykir hæfilegt að taka kröfulið þenna til greina með kr. 1.000,00.

Samkvæmt framansögðu telst tjón stefnanda nema alls kr. 9.228,37 (kr. 8.228,37 + kr. 1.000,00). Verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda þá fjárhæð auk vaxta, svo sem krafizt er.

Eftir þessum málalokum ber að dæma stefnda til að greiða

stefnanda málskostnað, sem ákveðst kr. 2.500,00. Er þar með talinn matskostnaður, kr. 1.200,00.

Einar Arnalds borgardómari kvað upp dóm þenna.

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra vegna ríkissjóðs, greiði stefnanda, dánarbúi Jóns Sigurjónssonar, kr. 9.228,37 auk 6% ársvaxta frá 9. nóvember 1955 til greiðsludags og kr. 2.500,00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 30. janúar 1959.

Nr. 192/1958. Tollstjórinn í Reykjavík f. h. ríkissjóðs
gegn
Dráttarvélum h/f.

Útivistardómur.

Dómur Hæstaréttar.

Málssókn þessi fellur niður.

Afrýjandi, tollstjórinn í Reykjavík f. h. ríkissjóðs, er eigi sækir dómþing í máli þessu, greiði kr. 200,00 útivistargjald til ríkissjóðs, ef hann vill fá mál sitt tekið fyrir af nýju.