

Mánudaginn 5. júní 1972.

Nr. 140/1971. **Hjörtur Hjálmarsson vegna**
Ólafar H. Aðalsteinsdóttur
Sturlu F. Aðalsteinssonar
Ólafs G. Aðalsteinssonar
Guðmundar Aðalsteinssonar
Siguróskar R. Aðalsteinsdóttur og
Sigríðar K. Aðalsteinsdóttur
 (Jóhann Ragnarsson hrl.)
 gegn
Aðalsteini Guðmundssyni og
Sjóváttryggingarfélagi Íslands h/f
 (Benedikt Blöndal hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjendur hafa áfrýjað máli þessu með stefnu 28. september 1971, að fengnu áfrýjunarleyfi 21. s. m. Krefjast þeir þess, að stefndu verði óskipt dæmt að greiða þeim samtals kr. 1.301.660.00 með 7% ársvöxtum frá 21. desember 1968 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og málið væri ekki gjafsóknarmál, en áfrýjendur, sem höfðu gjafsókn í héraði, fengu gjafsókn fyrir Hæstarétti með bréfi dómsmálaráðuneytisins 29. október 1971.

Stefndu krefjast þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og málskostnaður fyrir Hæstarétti látinn niður falla.

Atvikum máls þessa er lýst í héraðsdómi.

Hér fyrir dómi hafa áfrýjendur eingöngu byggt kröfur sínar á reglum 3. mgr. 69. gr., sbr. 2. mgr. 74. gr. laga nr. 40/1968, þar sem stefndi Aðalsteinn eigi sök á slysinu „með ógætilegum akstri og ógætilegu framhaldi ferðarinnar“.

Í málinu er ekki annað fram komið en að bifreiðin Í 94 hafi verið í fullkomnu lagi í umræddri ferð. Þá er og eigi sannað, að slysið hafi orðið vegna gáleysis ökumannsins,

stefnda Aðalsteins, þannig að fébótaábyrgð verði á hann lögð af þeim sökum.

Samkvæmt þessu ber að staðfesta hinn áfrýjaða dóm.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Allur gjafsóknarkostnaður málsins fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningslaun skipaðs talsmanns áfrýjenda, kr. 60.000.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður málsins fyrir Hæstarétti, þar með talin málflutningslaun skipaðs talsmanns áfrýjenda, Jóhanns Ragnarssonar hæstaréttarlögmanns, kr. 60.000.00, greiðist úr ríkissjóði.

Dómur aukadómþings Ísafjarðarsýslu 11. júní 1971.

Ár 1971, föstudaginn 11. júní, var í aukadómþingi Ísafjarðarsýslu í Flateyrarþinghá, sem haldið var í dómsal embættisins að Pólgötu 2 á Ísafirði af Björgvin Bjarnasyni sýslumanni með meðdómsmönnum Gunnari Péturssyni og Ebenezer Þórarinsyni, bifreiðarstjóra og ýtustjóra, kveðinn upp dómur í máli þessu, sem var dómtekið 19. maí 1971.

Mál þetta hefur Hjörtur Hjálmarsson, hreppstjóri á Flateyri, höfðað fyrir hönd Ólafar H., Sturlu F., Ólafs G., Guðmundar, Siguróskar R. og Sigríðar K. Aðalsteinsbarna, til heimilis á Flateyri við Önundarfjörð, sem lögráðamaður þeirra á hendur Aðalsteini Guðmundssyni, Grundarstíg 22, Flateyri, og Sjóvátryggingarfélagi Íslands h/f í Reykjavík fyrir aukadómþingi Ísafjarðarsýslu með réttarstefnu, dags. 10. júní 1970.

Stefnendur kveðast gera þær dómkröfur, að stefndu verði in solidum dæmdir til að greiða börnunum kr. 1.304.160.00 með 7% ársvöxtum frá 21. desember 1968 til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu samkvæmt mati dómsins, eins og málið væri ekki gjafsóknarmál, en stefnendur fengu gjafsókn í málinu með bréfi dómsmálaráðherra hinn 23. júní 1970.

Stefndu gera þær dómkröfur, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnenda og málskostnaður verði látinn falla niður.

Mál þetta kom ekki fyrir sáttanefnd, enda höfðu lögmenn aðilja undirritað yfirlýsingu um, að þeir væru sammála um, að útilokað væri að sætta málið fyrir sáttanefnd, og ákváðu því að ganga fram hjá henni.

Dómarinnn leitaði árangurslaust sátta, en mál þetta var fyrst flutt munnlega fyrir aukadómþinginu þann 23. september 1970 fyrir hinum regulega dómara einum.

Síðan var málið endurupptekið að ákvörðun dómarans og með samþykki aðilja og tilkvaddir tveir sérfróðir meðdómendur, sem hafa árum saman ferðast á bifreiðum yfir Breiðadalsheiði og rutt snjó af heiðinni með ýtum.

Hinn fjölskipaði dómur leitaði árangurslaust sátta, og var málið síðan endurflutt munnlega.

Málavextir.

Laugardaginn 21. desember 1968, um kl. 1000 f. h., hélt stefndi Aðalsteinn Guðmundsson af stað frá Flateyri til Ísafjarðar yfir Breiðadalsheiði á jeppabifreiðinni Í 94. Farþegar í bifreiðinni Í 94 voru eiginkona stefnda, Sigríður Sturludóttir, bróðir hennar, Matthías Sturluson, og Garðar Þorsteinsson, skipstjóri á Flateyri. Var ekið sem leið liggur yfir Breiðadalsheiði, og um kl. 1100 f. h. var komið í svokallaða „Kinn“ efst í heiðinni. Sat Garðar þá í framsæti bifreiðarinnar, en þau systkin Sigríður og Matthías í aftursæti hennar.

Er komið var ofarlega í Kinnina, fór bifreiðin út af veginum og kastaðist nokkra tugi metra niður fjallshlíðina. Brotnaði bifreiðin mikið, og farþegar og ökumaður köstuðust út úr henni, og mun Sigríður Sturludóttir, eiginkona ökumannsins og móðir barnanna, sem mál þetta er höfðað út af, hafa látizt skömmu síðar.

Lögreglumaðurinn Jóhann Jason Kárasón fór ásamt Ragnari Ásgeirssyni héraðsdækni, og þegar komið var að bifreiðinni Í 94, var hún ca. 80 metra neðan við veginn og komin niður undir jafnsléttu í kvosinni. Í hlíðinni um 20 m ofan við bifreiðina var lík Sigríðar Kristínar Sturludóttur. Hún hafði hlotið mikinn áverka á höfuð og látizt strax, að því er læk'nirinn taldi.

Rétt þykir, áður en vikið verður að rökstuðningi aðilja fyrir kröfum sínum, að rekja vætti þeirra, sem komið hafa fyrir dóminn og hreppstjóra Flateyrarhrepps og framburð stefnda Aðalsteins Guðmundssonar.

Stefndi Aðalsteinn segir í skýrslu sinni: „Ég get enga grein gert mér fyrir því, hvernig slysið vildi til, ég taldi mig kominn yfir þyngstu færðina og ók hægt. Eina skýringin, sem mér finnst

hugsanleg, er, að stýri hafi farið úr sambandi, enda hafði reynt mikið á það við aksturinn. Bifreiðin var á snjódekkjum að aftan, en keðjum að framan og í 1. kraftgir. Ég barst með bifreiðinni alla leið niður, þangað sem hún stöðvaðist, og þar valt hún yfir mig síðustu veltuna. . . . Mér vitanlega held ég, að enginn sérfróður maður hafi skoðað bifreiðina eftir slysið, og skoðunarvottorð og önnur skjöl varðandi bifreiðina glötuðust í henni, en bifreiðin hafði athugasemdalaus skoðun fyrir árin 1967 og 1968. Bifreiðin var af Ford-Willysgerð, árgerð 1946. Ég held ennþá heimili fyrir öll börnin, og er ráðskona á heimilinu.

Færð var vægast sagt slæm, og sama er að segja um skyggni. Nokkuð frost var á, og myndaðist nokkur ísing á rúðum, enda voru engin tæki sérstaklega í bifreiðinni til að þýða ísinguna, og var því útsýni ekki sem bezt. Við fórum út nokkrum sinnum til að gæta að veginum, og kólnaði þá við það inni í bifreiðinni, og getur það hafa haft áhrif á ísinguna. Þó var ekki gengið fyrir bifreiðinni, áður en slysið varð, vegna slæms skyggis.

Mikill snjór var í Kinninni og færi slæmt, og þurfti að aka tæpt á vegbrúninni til að komast áfram. Kóf var á, og gekk á með dimmum eljum, en þó þori ég ekki að segja um, hvernig veðrið var á þeirri stundu, sem bifreiðin fór út af veginum“.

Í framburði vitnisins Matthíasar Sturlusonar segir svo:

„Færð var heldur þung. Við fórum af stað kl. rúmlega 10 um morguninn, en um kl. 11 vorum við komin upp í svonefnda Kinn í Breiðadalsheiði. Þar var talsverður snjór, en þó þurfti ekki að moka, enda var bifreiðin í 1. kraftgir. Veður var hvasst, og gekk á með eljum. Ég sat aftur í hægra megin og Sigríður hjá mér, en Garðar sat frammí hjá bifreiðarstjóranum. Við vorum komin þar í Kinnina, sem nýbygging, gerð í haus, byrjar og vorum nýkomin út úr skafli og auður vegur framundan. Vissi ég þá ekki fyrr en ég kastaðist út og fann, að jeppinn kastaðist niður brekkuna. Síðan get ég ekki gert mér grein fyrir neinu, fyrr en ég lá í skafli, og hafði þá þakið farið af yfirbyggingu jeppans. Jeppinn fór talsvert lengra niður eftir brekkunni. Ég sá, að Sigríður lá aðeins ofar í brekkunni, og fór ég til hennar.

Hún andaði ekki, og reyndi ég þá blástursaðferð við hana. Þá fór hún að anda snöggvast, og gekk upp úr henni blóð. Garðar kom svo uppeftir, þangað sem við vorum, en hann hafði borizt lengra niður eftir, en Aðalsteinn gat lítið hreyft sig fyrst vegna verkja. Hljóp ég þá yfir heiðarhrygginn í skýli það, sem er hinum megin, og hringdi þar í neyðarsímann.

Þegar ég kom til baka, var Sigríður látin, og breiddi ég þá yfir hana teppi, sem ég var með. Guðmundur Þorláksson umdæmisverkstjóri flutti svo okkur þrjá, sem í bílnum höfðu verið, til Flateyrar, en við vorum allir meiddir og hafði kalið nokkuð, en þó einkanlega Aðalsteinn“.

Vitnið Matthías Sturluson hefur ekki komið fyrir dóminn til að staðfesta skýrslu sína og þess ekki óskað af lögmönnum aðilja.

Framburður vitnisins Garðars Þorsteinsson er í aðalatriðum svohljóðandi:

„Ég get enga grein gert mér fyrir því, hvernig slysið vildi til. Skyggni var slæmt, og vissi ég ekkert, fyrr en bíllinn valt. Ég geri mér ekki grein fyrir því, hvernig ég fór út úr bílnum. Sennilega hef ég misst meðvitund um stund af höfuðhöggi, sem ég fékk. Sigríður andaði stutta stund, eftir að Matthías fór frá okkur, en eftir það var ekkert lífsmark með henni“.

Vitnið Garðar hafði kynnt sér skýrslu vitnisins Matthíasar Sturlusonar varðandi slysið og hafði ekkert við hana að athuga.

Enn fremur skýrir vitnið svo frá fyrir dómnum:

„Það var eljagangur og dimmt á og skafrenningur, er slysið varð.

Ég hafði gengið nokkurn spöl á undan bifreiðinni og var rétt kominn upp í hana, áður en slysið varð, og var ég ekki var við ísingu á veginum eða að svo mikill snjór væri framundan, að ekki væri hægt að komast leiðar sinnar.

Ekki man ég eftir því, að það hafi komið til tals að snúa við. Mér fannst vegurinn, þar sem slysið varð, ekki hafa verið mjög þröngur vegna snjós að því leyti sem ég get gert mér grein fyrir því. Ég man ekki, hvernig bifreiðin var búin til hjólanna, og minnir, að rúður bifreiðarinnar hafi verið lokaðar, en ekki man ég, hvort ísing hafi verið á rúðunum. Ekki mundi ég telja óvanalegt að fara umrædda ferð, og hef ég áður farið yfir Breiðadalsheiði við svipaðar aðstæður í snjó“.

Aðspurt kvaðst vitnið ekki hafa orðið vart við bilun í bifreiðinni eða að nokkuð hafi verið athugavert við bifreiðarstjórnann og ökulag hans í þessari ferð.

Vitnið Guðmundur Bernharð Þorláksson, vegavinnustjóri umdæmisins, skýrir svo frá:

„... og ætlaði ég að aka upp að slysstaðnum, en það var alveg útilokað. Sátu þeir síðan í bifreið minni, á meðan ég hljóp að slysstaðnum, en þá voru norðanmenn búnir að búa um lík Sigríðar í sjúkrakörfu.

Ég reyndi að skoða slysstaðinn, en á honum var skafrenningur, svo að erfitt var að sjá hjólför, en hins vegar sá ég, hvar bifreið Aðalsteins hafði farið út af veginum, enda var þar greinilegt far eftir hana. Það var snjóþæfingur þar, sem bifreiðin fór út af, og hefur sennilega bætzt við snjór eftir slysið, og eru þarna oft snögg umskipti á veðri.

Snjórinn á veginum var frá mjóalegg upp í hné, driftir á milli. Vegurinn var jafnbreiður í Kinninni, þar sem slysið varð, og engin sérstök hindrun frekar en annars staðar, en hvorki ísing né skarð eða þ. h. Vegurinn hafði verið mokaður daginn áður, og hafði skafið og fennt í hann. Það gekk á með dimmum eljum og hjart á milli. Ég mun hafa verið á slysstaðnum rétt um tólfleytið á hádegi. Ég reyndi tvisvar að komast áleiðis til Ísafjarðar, en hætti svo við, þar sem ég var með slasaða menn í bifreiðinni. Bifreið mín er af Bronco-jeppa gerð, árgerð 1966.

Ég sá ekki bílflakið í þetta skiptið eða síðar, en ég hlutaðist til um að lána vél til að sækja flakið. Mig minnir, að flakið af bifreiðinni hafi verið sótt þann 27. desember 1968. ... Veginum hefur ekki verið breytt, síðan slysið varð. Það er ekki óvanalegt að fara svona ferð við þessar aðstæður og stundum verið farið í verra veðri yfir heiðina“.

Þann 26. janúar 1971 tók settur hreppstjóri Flateyrarhrepps skýrslur af þremur mönnum, sem voru við að flytja flak bifreiðarinnar Í 94, sbr. dskj. nr. 22. Umboðsmenn samþykktu að taka þessar skýrslur gildar, eins og þær hefðu verið gefnar fyrir dómi, og verða framburðir þessara þriggja manna raktir hér í aðalatriðum.

Vitnisburður Benjamíns Gunnars Oddssonar er svohljóðandi:

„Ekki treystir mættur sér til að dæma um ástand hjóla- og stýrisútbúnaðar nefndrar bifreiðar að svo löngum tíma liðnum, en telur sig þó muna, að afstaða framhjóla hvors til annars hafi verið með eðlilegum hætti og þau hafi ekki verið úr sambandi hvort við annað. Vegna aðstæðna á staðnum kom ekki til að stýra þyrfti jeppanum, þegar jarðýtan dró hann, og telur mættur sig ekki geta borið um það, hvort stýrið hafi verið virkt. Hins vegar telur hann, að hjól bifreiðarinnar hafi verið virk og í eðlilegum stöðum, sbr. það, sem að framan segir um framhjól. ... Mættur óskar eftir því, að það komi fram í skýrslunni, að þeim félögum hafi á engan hátt verið falið að skoða nefnda bifreið og eigi hann því erfitt með að dæma um ástand hennar eftir svo langan tíma“.

Framburður Guðbergs Guðnasonar er orðréttur svohljóðandi: „Aðspurður um þau atriði, sem fram höfðu komið í skýrslu Benjamíns, gaf mættur um þau frásögn, sem í öllu var samhljóða skýrslu Benjamíns. Nánar aðspurður um ástand hjóla og stýrisbúnaðar jeppans telur hann sig hafa tekið í stýri bílsins og gengið úr skugga um, að það væri virkt.

Telur hann sig geta fullyrt, að bæði stýrisbúnaður og hemlabúnaður jeppans hafi verkað á eðlilegan hátt og verið í sambandi, því hann hafi athugað hvort tveggja. Hins vegar telur hann, að hjólabúnaður hafi verið skekktur og aflagaður eftir veltuna, þó að framhjól væru í sambandi við stýrið. Framburður Benjamíns var nú lesinn upp fyrir Guðbergi, og hafði hann ekkert við hann að athuga, en gaf nokkru fyllri frásögn af örðugleikum við að komast að bílflakinu. Virðist ekki ástæða til að rekja það hér“.

Vitnisburður Gísla Böðvarssonar er í aðalatriðum:

„Aðspurður um ástand hjóla- og stýrisbúnaðar jeppabifreiðarinnar telur hann sig eiga erfitt með að fullyrði neitt að svo löngum tíma liðnum, en segist þó telja sig hafa tekið eftir, að stýrisendar og annar útbúnaður varðandi stýrið hafi verið heill. Ekki kveðst hann muna til þess, að hann hafi kannað sérstaklega ástand stýrisútbúnaðar né heldur að félagar sínir hafi gert það“.

Vitnið Jóhann Jason Kárasen lögreglumaður kveðst hafa komið á slysstað kl. 1220 og hafa orðið að ganga síðasta spölinn á norðanverðri heiðinni vegna ófærðar. Hann skýrði svo frá:

„Þar sem slys þetta varð, var talsverð fönn á veginum og þyngslafæri á köflum. Þá var vegurinn svellaður undir snjónum. Veðrið var norðaustangola og snjókoma með köflum og talsverður skafrenningur, frost um 10 stig. ...

Eftir förum bifr. á veginum, sem talsvert var skafið í, virðist sem að hún hafi snögglega beygt til vinstri og farið sem næst þversum útaf og þannig stungizt fram yfir sig og farið allmargar veltur niður bratta hlíðina, en að lokum staðnæmzt á hjólunum. Trúlegt er, að bifr. hafi spólað og snúizt við það á veginum. ...

Nokkru eftir að við komum á slysstaðinn, kom þar Veturliði Veturliðason o. fl. á bifr. Í 16 og einnig Guðmundur Þorláksson, verkstjóri, er var að koma að vestan, ekki komst hann alla leið á staðinn á bifreið sinni vegna ófærðar. ...

Ekki var gerð afstöðuteikning af vettvangi“.

Sama vitni skýrir svo frá, að bifreiðin hafi smáfærzt nær vegarbrúninni, og byggir það álit sitt á hjólförum, er það sá í snjónum, er það kom á slysstað. Vitnið kvaðst ekki geta sagt neitt

nákvæmlega um, hversu löng hjólförin voru, en gizkar á, að þau hafi verið um 10 m á lengd.

Vitninu voru sýndar ljósmyndir á dskj. nr. 12, og taldi það, að bifreiðin hefði farið út af veginum, þar sem menn standa á honum á ljósmynd nr. 2. Fyrir ofan þá upp að hlíðinni hafi verið ófært bifreiðum vegna snjóa og þæfingsfærð fyrir bifreið, þar sem þeir standa, og ekki verið fært nema fyrir jeppa og háar bifreiðar. Þá kveður vitnið nokkru norðar en bifreiðin fór út af hafa verið ófært öllum bifreiðum alveg norður yfir háheiðina.

Framangreint vitni gaf skriflega skýrslu sama dag og slysið skeði, sbr. dskj. nr. 20, en sú skýrsla kom ekki í leitirnar fyrr en síðar, og gerði það því aðra skriflega skýrslu eftir minni, sem er á dskj. nr. 11. Þegar skýrslan á dskj. nr. 20 kom í leitirnar, lýsti vitnið því yfir, að taka bæri hana fram yfir skýrslu á dskj. nr. 11.

Í skýrslu sinni á dskj. nr. 11 skýrir vitnið svo frá:

„Þar sem slys þetta skeði, hagar þannig til, að vegurinn, sem er allbreiður, eða um 6 m, liggur utan í fjallshlíð, og var þarna alllangur kafli beinn, og hefur bifreiðin verið að smá færast nær og nær vegarbrúninni, þar til hún hefur farið út af og oltið margar veltur og loks stöðvazt niður undir jafnsléttu í kvosinni“.

Lagt hefur verið fram vottorð um veður á Þórustöðum, Galtarvita og Suðureyri 21. desember 1968.

Á öllum stöðunum er snjókoma og NA eða N átt, 3—7 vindstig milli veðurathugana, þ. e. milli kl. 0900—1500, en slysið skeði um kl. 1100. Allir framangreindir veðurathugunarstaðir eru í nokkurri fjarlægð frá slysstaðnum og gefa því ekki glöggar upplýsingar um, hvernig veðrið var raunverulega á slysstað.

Lagt hefur verið fram vottorð frá Bifreiðaeftirliti ríkisins á dskj. nr. 14, sem vottar, að bifreiðin Í 94, Willys jeppi 1942, hafi verið skoðuð 23. júlí 1968 og hafi þá verið í lagi.

Rökstuðningur stefnenda.

Stefnendur styðja stefnukröfur sínar eftirfarandi rökum:

Aðili og vitni hafa lýst aðstæðum á þann veg, þ. e. stefndi Aðalsteinn Guðmundsson og farþegar bifreiðarinnar Í 94, þeir Matthías Sturluson og Garðar Þorsteinsson, að veður hafi verið hvasst og gengið á með dimmum eljum og skyggni verið afar slæmt. Enn fremur hafi verið mikill snjór á veginum og færð afar slæm, en þeir hafi getað haldið ferðinni áfram með því að hafa bifreiðina í 1. kraftgír og aka sem tæpast á vegarbrúninni, er krækt var fyrir stærstu snjóskafalana, svo og að þeir hafi ekki

getað gert sér glögga grein fyrir aðdraganda slyssins vegna þessara aðstæðna. Stefndi Aðalsteinn telur einu skýringuna á slysinu vera þá, að stýrisbúnaður bifreiðarinnar hafi ekki þolað hina miklu áreynslu af snjóakstrinum og brotnað eða með öðrum hætti farið úr sambandi, og byggir hann því bótaábyrgðina aðallega á 1. mgr. 69. gr., sbr. 1. mgr. 67. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, þ. e. að þeim, sem ábyrgð ber á ökutæki, sé skylt að bæta tjón af völdum slyss, sem leiðir af bilun eða galla ökutækis.

Verði hins vegar ekki fallizt á þá skoðun, að slysið hafi hlotizt af bilun eða galla jeppabifreiðarinnar, sem leiða mundi til bótaábyrgðar samkvæmt 1. mgr. 69. gr., sbr. 1. mgr. 67. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, verða orsakir slyssins ekki raktar nema til bótaábyrgðar samkvæmt 3. mgr. 69. gr. umferðarlaga. Í því sambandi sé rétt að benda á, að skyggni var svo slæmt, að skömmu áður en slysið vildi til, var gengið fyrir bifreiðinni til að vísa veginn og við slík skilyrði hafi verið gáleysi að halda ferðinni áfram um svo hættulegan fjallveg. Því fremur hafi verið hættulegt, þar sem aka þurfti mjög tæpt á vegarbrúninni til að komast fram hjá snjósköflum á veginum, en fyrir neðan var hengiflug og snarbrattar grjóturðir.

Verður því ekki hjá því komizt að telja, að það hafi verið gáleysi að halda ferðinni áfram við fyrrgreindar aðstæður.

Að lokum kveða stefnendur, að ekki verði með nokkru móti gerð sú krafa til Sigríðar heitinnar, sem sat í aftursæti bifreiðarinnar og hafði því litla möguleika á að meta akstursskilyrði, að hún hefði áhrif á áframhald ferðarinnar, sem eiginmaður hennar stjórnaði, og sé því á engan hátt meðábyrgð því, hvernig fór.

Samkvæmt ofangreindu telja stefnendur stefndu sem eiganda og vátryggjanda bifreiðarinnar bótaskylda á tjóni stefnenda samkvæmt 1. mgr. 69. gr. umferðarlaga nr. 40 frá 23. apríl 1968, sbr. 2. mgr. 74. gr. sömu laga.

Enn fremur telja stefnendur, að stefndi Aðalsteinn hafi gerzt brotlegur við reglur um búnað bifreiðar samkvæmt 5. gr., e lið, umferðarlaga og reglugerð nr. 51/1964, 9. gr., 4. mgr., um að hafa tæki til að þýða ísingu af rúðum bifreiðarinnar og þar sem engin utanaðkomandi áhrif hafi komið fram við slysið, sé það sönnun þess, að um hafi verið að ræða alvarlegt gáleysi af hendi stefnda Aðalsteins.

Stefnukröfur.

1. Tjón barnanna vegna missis fyrirvinnu, þ. e. móður sinnar,

samkvæmt eftirfarandi útreikningi Bjarna Þórðarsonar, cand. act., frá 19. október 1969:

„Sigríður Sturludóttir er sögð fædd 17. október 1932 og hefur samkvæmt því verið 36 ára að aldri, er hún lézt.

Samkvæmt vottorði hreppstjóra Flateyrarhrepps lét hún eftir sig 6 börn:

Ólöfu H. Aðalsteinsd., f. 10. 8. 1956.

Sturlu F. Aðalsteinsson, f. 31. 1. 1959.

Ólaf G. Aðalsteinsson, f. 26. 5. 1960.

Guðmund Aðalsteinsson, f. 12. 7. 1962.

Sigurósk R. Aðalsteinsd., f. 12. 2. 1964.

Stúlku Aðalsteinsd., f. 17. 12. 1966.

Útreikningurinn er miðaður við þá upphæð framfærslueyris, er gera megí ráð fyrir, að hvert barn hafi misst við fráfali Sigríðar, við barnalífeyri samkvæmt lögum um almannatryggingar, en hann nemur nú kr. 1.573.00 á mánuði, eða kr. 18.876.00 á ári. Gert er ráð fyrir, að hvert barn hefði notið þessa framfærslueyris til 16 ára aldurs.

Verðmæti þannig áætlaðs framfærslueyris reiknast mér nema á dánardegi Sigríðar:

Vegna Ólafar	kr. 60.250.00
— Sturlu	— 93.470.00
— Ólafs	— 108.388.00
— Guðmundar	— 130.029.00
— Siguróskar	— 144.039.00
— Stúlku, f. 17/12 '66 ..	— 165.484.00

Samtals kr. 701.660.00

Ef önnur upphæð er lögð til grundvallar framfærslueyri en hér er miðað við, má finna verðmætið á dánardægri með formúlunni $vF = \frac{F}{B} \cdot vB$, þar sem vF er verðmæti miðað við framfærslueyri F , B er barnalífeyrir og vB er verðmæti samkvæmt töflunni hér að ofan. (Rétt er að taka fram, að á tímabilinu frá 21. des. til 31. des. 1968 nam mánaðarlegur barnalífeyrir kr. 1.344.50, þannig að sé sú upphæð lögð til grundvallar það tímabil, lækkar verðmæti framfærslueyris vegna hvers barns um kr. 76).

Við útreikninginn eru notaðir 7% vextir p. a., dánarlíkur ís-

lenskra kvenna samkvæmt reynslu árána 1951—1960 og líkur fyrir missi starfsorku samkvæmt sænskri reynslu“.

Stefnandi hefur gert heildarkröfu fyrir börnin, þar með taldar bætur fyrir röskun á stöðu og högum, kr. 100.000.00 fyrir hvert barn, eða samtals kr. 600.000.00 + kr. 701.660.00 = kr. 1.301.660.00, en ekki sundurliðað hana fyrir hvert barn, sem hefði þó verið æskilegt. Þrátt fyrir það telur dómurinn rétt að kveða upp efnisdóm í málinu.

2. Kostnaður, kr. 2.500.00, verður tekinn til athugunar í sambandi við málskostnað sakarinnar.

Kröfur stefndu og rökstuðningur.

A. Stefndu gera þær dómkröfur, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnenda og málskostnaður verði látinn niður falla.

B. Rökstuðningur.

Stefndi Aðalsteinn Guðmundsson og hin látna eiginkona hans áttu saman sex börn, fædd á tímabilinu 1956 til 1966, sbr. dskj. nr. 6. Samkvæmt ósk stefnda Aðalsteins hefur yfirfjárráðandinn í Ísafjarðarsýslu skipað Hjört Hjálmarsson, hreppstjóra á Flat-eyri, lögráðamann barnanna, sbr. heimild í 25. gr. laga nr. 95/1947, og hefur hann fyrir hönd barnanna höfðað mál þetta gegn föðurnum sem eiganda bifreiðarinnar Í 94 og gegn ábyrgðartryggjanda bifreiðarinnar, Sjóváttryggingarfélagi Íslands h/f, samkvæmt heimild í 74. gr., 2. mgr., umferðarlaga til greiðslu á bótum vegna fjártjóns barnanna og röskunar á stöðu og högum vegna missis framfæranda.

Samband stefndu, Aðalsteins og „Sjóvá“, er á þann veg háttað, að Aðalsteinn hefur keypt hjá tryggingarfélaginu ábyrgðartryggingu þá, sem mælt er fyrir um í 70. gr., 1. mgr. umferðarlaga, en samkvæmt 3. mgr. þeirrar greinar og váttryggingarskilmálunum er með tryggingunni tryggð greiðsla, að því leyti sem til hrekkur á hverri þeirri bótakröfu, sem falla kann á stefnda Aðalstein samkvæmt umferðarlögum eða almennum skaðabótareglum.

Þá taka stefndu fram, að það sé viðurkennd regla íslenzks réttar (Hrd. XL. 449), að eiginkona, sem er farþegi í bifreið eiginmanns síns, geti átt bótakröfu á hendur eiginmanni sínum og ábyrgðartryggjanda bifreiðar hans vegna tjóns, sem hún kynni að verða fyrir og rakið verður til ólögmætrar og saknæmrar háttsemi eiginmanns við notkun ökutækisins. Það sé viðurkennd regla í skaðabótarétti, að þeir, sem séu að einhverju eða öllu leyti á framfærslu manns, sem bíður bana af háttsemi þriðja manns, sem hann ber fébótaábyrgð á, geti eignast kröfu um

bætur fyrir fjárhagslegt tjón, sem þeir bíða við missi framfær- andans og fyrir röskun á stöðu og högum. Heimild þessi er í 264. gr., 2. mgr., almennra hegningarlaga nr. 19/1940.

Stefndu telja, að réttur barnanna til bóta úr hendi stefnda Sjóvátryggingarfélags Íslands h/f geti ekki orðið ríkari en réttur þeirra á hendur föður sínum, enda greiðsluskylda vátryggingar- félagsins algerlega háð bótaskyldu vátryggingartakans.

Erfitt sé, ef til kæmi, að ákveða fjárhæð fjárhagslegs tjóns og miska barnanna, þar sem ekki er við fordæmi að styðjast til hliðsjónar, enda sérstætt, að bótakrefjendur geri kröfur um bætur fyrir missi annars aðalframfæranda síns, sbr. 3. gr. framfærslu- laga nr. 80/1946, á hendur hinum framfæranda sínum, sbr. sama lagaákvæði.

Verði Aðalsteinn talinn hafa valdið slysinu af stórkostlegu gáleysi, þá eignast tryggingarfélagið endurköfurétt á hendur honum, sbr. 73. gr. umferðarlaga, sem nefnd samkvæmt 76. gr. umferðarlaga kveður á um, hvort beita skuli.

Stefndu halda því fram, að sérregla 67. gr., 1. mgr., umferðar- laga um hlutlæga bótaábyrgð eiganda ökutækis verði samkvæmt 2. mgr. sömu greinar ekki beitt um slys eða tjón á mönnum eða munum, er ökutækið flytur, nema flutt sé gegn gjaldi. Í ferð þeirri með bifreiðinni Í 94 hinn 21. desember 1968, er Sigríður Sturludóttir beið bana, var hún farþegi í bifreið eiginmanns síns, Aðalsteins, og kom ekkert gjald fyrir flutninginn, enda því ekki haldið fram af stefnendum.

Ekki séu heldur nein skilyrði fyrir hendi, er veiti heimild til, að jafnað verði til þess, að hún hafi verið farþegi gegn gjaldi. Bótaábyrgð verði því ekki felld á stefndu samkvæmt reglum um hlutlæga ábyrgð á tjóninu, sbr. 1. mgr. 67. gr. umferðarlaga. Telja stefndu því, að úrlausnarefnið sé, hvort skilyrði séu til þess að beita almennum skaðabóta reglum, sbr. 69. gr., 3. mgr., umferðar- laga, þ. e. saknæmisreglan í þessu tilvik sé fyrir hendi, eins og stefnendur halda fram, og kveður gáleysi stefnda Aðalsteins fólgið í því, að hann hafi stefnt farþegum sínum í hættu með ferðinni til Ísafjarðar vegna óveðurs, slæms skyggnis, slæmrar færðar og með því að ofreyna bifreiðina, en það kunni að hafa leitt til bilunar stýrisbúnaðar hennar.

Víkja stefndu síðan að málsástæðum þessum hverri fyrir sig og nægir að vísa til framburðar stefnda Aðalsteins og vitna hér að framan, hvernig þeim atriðum er lýst, en þó minnzt á eftir- farandi:

a) Veðurfar og skyggni.

Stefndu telja ekkert ámælisvert við að leggja upp í ferðina til Ísafjarðar vegna veðurfars og skyggnis með þrjá farþega í jeppabifreið á keðjum og snjóhjólbörðum og þess sé að gæta, að Aðalsteinn þekkti leiðina, svo og farþegarnir, vel, og verður því ekki fébótaábyrgð felld á stefndu fyrir það eitt að leggja á Breiðadalsheiðina við þessar aðstæður, enda algengt, að svo sé gert á þessum slóðum og ekki talið óforsvaranlegt, ef búnaður bifreiðar er í lagi. Ekki hafi heldur komið fram, að farþegar í bifreiðinni hafi talið ástæðu til að snúa við vegna veðurs.

b) Færð.

Samkvæmt lýsingu vitna hafi færðin ekki verið á annan veg en venjulegt er á þessum árstíma, og gaf hún stefnda Aðalsteini ekki tilefni til að hætta við ferðina eða snúa við.

c) Búnaður bifreiðarinnar.

Jeppabifreiðin hafi verið búin öllum þeim öryggisbúnaði, sem beztur telst, þ. e. með snjódekk að aftan og með keðjur að framan, og ekkert hafi komið fram, sem bendi til, að búnaður þessi eða annar búnaður eða tæki í bifreiðinni hafi verið í ólagi eða bilað. Stefnendur beri því tvímælalaust sönnunarbyrðina fyrir þeim staðhæfingum, að tæki bílsins hafi bilað, en að því hafi hvorki verið leiddar sönnur né líkur.

d) Akstur bifreiðar.

Stefndi Aðalsteinn ók hægt allan tímann, enda bifreiðin í 1. kraftgír, og er því mótmælt, að hann hafi ekið tæpt á vegarbrún, er slysið varð.

Samkvæmt þessu telja stefndu, að skilyrði bresti til að fella á þá fébótaábyrgð á tjóni því, sem stefnendur kunni að hafa orðið fyrir við andlát Sigríðar heitinnar, og beri því að sýkna stefndu.

Ef hins vegar verði ekki fallizt á þessa skoðun stefndu og stefndi hafi sýnt af sér gáleysi með ökuferð þessari og fellt á stefndu fébótaábyrgð af þeim sökum einum, þá rísi sú spurning, hvort eiginkona Aðalsteins hafi ekki samþykkt að taka á sig áhættu þá, sem ferðalaginu fylgdi, og afsalað sér bótarétti, ef illa færi.

Verði litið svo á, þá verði að taka afstöðu til þess, hvort samþykki áhættunnar sé bindandi fyrir stefnendur og hvort það firri þá bótarétti.

Rökstuðningur stefndu gegn einstökum kröfuliðum stefnenda. Um 1. kröfulið, kr. 701.660.00.

Aður hefur verið lýst, hvernig fjárhæð þessi er fengin. Eins

og áður hefur verið greint frá, þá eru móðir og faðir framfærsluskyld að lögum gagnvart börnum sínum.

Á heimili stefnda Aðalsteins var málum þannig háttað, að móðir barnanna annaðist heimilisstörf, en aflaði ekki tekna utan heimilis, enda margir í heimili. Stefndi Aðalsteinn vann hins vegar að öflun tekna utan heimilis til framfæris sér og sínum, og heldur hann heimilinu saman áfram með ráðskonu.

Takist honum að veita börnum sama aðbúnað og meðan móðir þeirra var á lifi, þá hafa börnin ekki orðið fyrir fjárhagslegu tjóni. Hafa beri í huga m. a., að samkvæmt 16. gr., 4. mgr., laga um almannatryggingar nr. 40/1963 mundi Tryggingastofnun ríkisins væntanlega greiða vegna barnanna allt að fullum barnalífeyri þeim til framfæris vegna fráfalls móðurinnar. Enn fremur beri að hafa í huga, að stefnda Aðalsteini er skylt að lögum að annast framfærslu barna sinna, en komi til þess, að hann yrði í þessu tilfelli talinn hafa sýnt af sér stórfellt gáleysi, mætti e. t. v. vænta þess, að endurkröfunefnd samkvæmt 76. gr. umferðarlaga kvæði á um að beita skyldi endurkröfurétti, sbr. 73. gr. umferðarlaga, en það gæti leitt til þess, að geta stefnda Aðalsteins til að efna framfærsluskylduna gagnvart börnunum lamaðist og væru þá stefnendur ekki betur settir fjárhagslega. Yrði váttryggingarfélagið hins vegar dæmt til að greiða bætur, án þess að endurkröfuréttur yrði virkur, þá dregur það úr framfærsluábyrgðum stefnda Aðalsteins og hann hefði beint eða óbeint hag af því að verða dæmdur bótaskyldur gagnvart börnunum, en slík niðurstaða bryti í bága við þau sjónarmið, sem reglur skaðabótaréttarins hvíla á, einkum varnarsjónarmiðin.

Slík niðurstaða yrði ekki heldur í samræmi við markmið ábyrgðartrygginga samkvæmt umferðarlögum, sem er ætlað að tryggja að 3ji aðili, sem fyrir tjóni verður, fái það bætt, en ekki að bæta váttryggingartaka tjón það, sem hann veldur sjálfum sér.

Samkvæmt framansögðu halda stefndu því fram, að ekki hafi verið færð næg rök fyrir því, að dæma beri þeim greiðsluskyldu vegna þess kröfuliðar, og beri því að sýkna þá af honum.

Verði hins vegar talið, að stefnendur eigi fjárkröfur undir þessum lið, þá mótmæla stefndu kröfufjárhæðum sem allt of háum og krefjast stórfelldrar lækkunar. Þá telja stefndu, að reikningsgrundvöllur, sem notaður er á dskj. nr. 8, sé órökstuddur og engin tilraun hafi verið gerð til að sýna fram á, að samband sé milli tjóns barnanna og meðalmeðlags á hverjum tíma og

dómstólar hafi ekki fallizt á þennan reikningsgrundvöll, heldur ákveðið eftir atvikum öllum, hvernig beri að meta bætur til barna fyrir missi framfæranda og röskun á stöðu og högum, sbr. Hrd. XL. 671.

Um 2. lið. Miskabætur, kr. 100.000.00, vegna hvers barns telja stefndu, að það sé vafasamt, að börnin hafi orðið fyrir röskun á stöðu og högum af því að missa móður sína, og kröfufjárhæðum mótmælt sem allt of háum og krafizt lækkunar, ef til kemur, og verði þá höfð hliðsjón af dómvenjum og öllum aðstæðum.

Um 3. lið. Útlagður kostnaður.

Stefndu mótmæla ekki þessum kröfulið tölulega og telja hann eiga að teljast til málskostnaðar, en ekki tjóns.

Að lokum geta stefndu þess, að stefndi Aðalsteinn hafi keypt hjá stefnda Sjóvátryggingarfélagi Íslands h/f ökumanns- og farþegatryggingu, en bætur samkvæmt tryggingu þessari verði greiddar börnum, ef þau fái ekki tjón sitt bætt af lögboðnu ábyrgðartryggingunni.

Rétt þykir, áður en fjallað verður um niðurstöður málsins, að geta um nokkrar tilvitnanir lögmanns stefndu, sem kom fram í flutningi málsins:

1. Ernst Andersen: Ægteskabsret II., Kbh. 1956, bls. 207:

„Fremsættelse af erstatningskrav kommer man i praksis oftest ud for i forbindelse med motorulykker. Ved almindelige familieansvarsforsikringer er policerne formuleret således, at selskaberne ikke dækker det erstatningsansvar, som en ægtefælle kan ifalde overfor den anden efter reglerne om ansvar for tingsskade, og nogle selskabar går videre og dækker heller ikke ansvaret for personskade. Men ved den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer ligger det anderledes, idet der hverken i motorloven eller i de nu brugte policer er gjort undtagelse for erstatningskrav fra ægtefællen. Det må honoreres når de sædvanlige erstatningsbetingelser er opfyldt, dog at hustruen som „gratis passager“ har bevisbyrden for, at ansvarsbetingelserne er tilstede, medens motorlovens ordning ellers går ud på, at motorføreren må bevise ansvarsfrihed. Det er tvivlsomt, om der i praksis er en forskel svarende til den, der gøres i motorloven.

Når hustruen kører med i automobilet, skønt hun ved, at manden er påvirket af spiritus, kan hun ikke fremsætte noget krav om erstatning for personskade tilføjjet ved motorulykke, og denne regel har praktisk betydning.

En vis betydning har det vel også, at selskabet i andre tilfælde af grov uagtsomhed *skal gøre regres* mod skadevolder.

Regreskravet kan ikke bringes i modregning mod krav fra skadelidte, selvom ægtefællerne lever i almindeligt formuefællesskab“.

2. O. H. Borum: Familieretten II., Kbh. 1946 (2. udg.), bls. 255:

... „Saadant erstatningskrav vil i praksis særlig have betydning, hvor skadevolderen har tegnet ansvarsforsikring. Dette er ikke helt uden betænkelighed, da skadevolderen derved selv kommer til at nyde godt af erstatningen.

Saa vel af denne grund som i det hele af hensyn til det nære interessefællesskab mellem ægtefæller bør erstatning kun tilkendes, hvor der foreligger forsæt eller grov uagtsomhed, jfr. Bentsen II. S. 74“.

3. a) H. Vinding Kruse: Erstatningsretten II. Del Kbh. 1965, bls. 424:

„Ved erstatningskrav i anledning af tab af *forsørger og begravelsesudgifter* indeholder lovgivningen lidet eller intet om spørgsmålet, hvorvidt de efterladte skal tåle identifikation med hensyn til egen skyld hos den afdøde forsørger ... (tilvitnanir í lög) ... kan dog med lidt god vilje læses som en identifikationsregel. I retspraksis er det imidlertid fast antaget, at der i disse tilfælde skal ske identifikation. Reglen genfindes i de fleste retsforfatninger. Den gælder også ved „akcept af risiko“, jfr. U. 1960 537. H, og sikkert også ved ansvarsfraskrivelse for uagtsomme skadetilføjelser“.

b) bls. 489.

„Har den dræbte forsørger udvist „*egen skyld*“ eller foreligger der ansvarsfraskrivelse eller accept af risiko, må de efterladte tåle *identifikation*, jfr. ovf. S. 424. f.

4. Jørgen Trolle: Risiko & Skyld: Kbh. 1960, bls. 323.

Ekki er ástæða til að taka þessa tilvitnun upp í dóminn.

Niðurstaða.

A. Stefnendur byggja í fyrsta lagi kröfu sína á 69. gr., 1. mgr., sbr. 67. gr., 2. mgr., sbr. 1. mgr., sömu greinar.

Ábyrgðarreglan samkvæmt nefndri 2. mgr. 67. gr., sbr. 1. mgr. sömu greinar, gildir ekki um slys eða tjón á mönnum eða munum, er ökutækið fluttur, nema flutt sé gegn gjaldi.

Sigríður heitin Sturludóttir var farþegi í bifreiðinni í 94, eign þeirra hjóna, stefnda Aðalsteins Guðmundssonar og hennar, og

kom ekkert gjald fyrir flutninginn, enda því ekki haldið fram af stefnendum. Enn fremur eru engin skilyrði fyrir hendi til að jafnað verði til þess, að hún hafi verið farþegi gegn gjaldi, og verður því ekki felld bótaábyrgð á stefndu samkvæmt reglum um hlutlæga ábyrgð á tjóninu, sbr. 1. mgr. 67. gr. umferðarlaga.

Í þessu sambandi skiptir engu máli, þótt ferðin hafi verið almennt hættuleg eða ekki í umrætt skipti.

B. Í öðru lagi byggja stefnendur kröfu sína á almennum skaðabótareglum, sbr. 69. gr., 3. mgr., umferðarlaga nr. 40/1968, þ. e. hvort saknæmisreglan sé fyrir hendi.

Farþegar bifreiðarinnar Í 94, stefndi Aðalsteinn og vitnin Matthías Sturluson og Garðar Þorsteinsson eru allir sammála um það, að þeir geti ekki gert sér grein fyrir því, hvernig slysið skeði.

Eina skýringin, sem stefndi Aðalsteinn hefur látið í ljós, er sú, að stýri bifreiðarinnar hafi farið úr sambandi, þar sem mikið hafði reynt á það við aksturinn, en vitnin Benjamín Gunnar Oddsson, Guðbergur Guðnason og Gísli Böðvarsson bera öll, að afstaða framhjóla hvors til annars hafi verið eðlileg, þegar þeir fluttu flak bifreiðarinnar af slysstaðnum, og að þau hafi ekki verið úr sambandi og verið virk og í eðlilegum stöðum.

Vitnið Guðbergur kveðst hafa tekið í stýri bifreiðarinnar og gengið úr skugga um, að það væri virkt. Telur vitnið sig geta fullyrt, að bæði stýrisbúnaður og hemlabúnaður hafi virkað á eðlilegan hátt og verið í sambandi, því hann hafi athugað hvort tveggja.

Vitnið Gísli Böðvarsson segist þó telja sig hafa tekið eftir, að stýrisendar og annar útbúnaður varðandi stýrið hafi verið heill, þótt hann eigi erfitt með að fullyrða það.

Samkvæmt ofanrituðu verður að telja, að orsakir slyssins verði ekki raktar til bilunar ökutækisins, og stefnendur hafa á engan hátt sýnt fram á, að svo kunni að vera. Hvíllir sönnunarbyrðin á stefnendum í þessu tilviki, sbr. tilvitnun í Ernst Andersen hér að framan.

Samkvæmt framburði farþega bifreiðarinnar virðist búnaður bifreiðarinnar til ferðarinnar svo og hraði hennar vera óaðfinn-anlegur. Bifreiðin er búin snjódekkjum að aftan og snjókeðjum að framan, hefur fengið athugasemdalaus skoðun Bifreiðaeftirlitsins þann 23. júlí 1968, sbr. dskj. nr. 14, og henni ekið hægt í 1. kraftgír. Stefndi Aðalsteinn kveður, að nokkur ísing hafi mynd-azt á rúðum bifreiðarinnar, en vitnið Garðar Þorsteinsson minnir,

að rúður bifreiðarinnar hafi verið lokaðar (sic), en man ekki, hvort ísing hafi verið á rúðum hennar. Engin sérstök tæki voru í bifreiðinni til að verjast ísingu á rúðum hennar, en telja verður ósannað, að um ísingu hafi verið að ræða í umrætt skipti og orsök slyssins verði ekki rakin til hennar.

Þá mætti hugsa sér, að um gáleysi hafi verið að ræða að leggja í ferðina eða halda henni áfram við þær aðstæður, sem þarna voru, en því er ekki til að dreifa, þegar tekið er tillit til framburðar vitnanna Garðars Þorsteinssonar og Guðmundar Bernharðs Þorlákssonar vegavinnuverkstjóra, en Garðar segir: „Ekki mundi ég telja óvanalegt að fara umrædda ferð, og hef ég áður farið yfir Breiðadalsheiðina við svipaðar aðstæður í snjó,“ — og „Ekki man ég eftir því, að það hafi komið til tals að snúa við“, og Guðmundur Bernharð segir: „Það er ekki óvanalegt að fara svona ferð við þessar aðstæður og stundum verið farið í verra veðri yfir heiðina“.

Enn fremur verður að telja, að Sigríður heitin hafi vitað nákvæmlega að hverju hún gekk og þar með um þá áhættu, sem hún tók, þegar hún lagði í ferðina (sérstaklega þegar tekið er tillit til þess, að hún er fædd og uppalin í Neðri-Breiðadal, sem er næstur bær við heiðina, og hefur alla sína ævi búið í Öfundarfirði, síðast á Flateyri), og var gjörkunnug öllum aðstæðum, svo og kemur ekki fram, að hún hafi haft orð á því að fara ekki þessa ferð eða snúa við.

Stefndu halda fram í greinargerð sinni, að engin vettvangsrannsókn hafi farið fram né rannsókn á flaki bifreiðarinnar, svo sem rétt hefði verið, sbr. 2. gr., 12. tl., laga nr. 82/1961, til upplýsingar á orsökum slyssins. Þegar þetta var skrifað, höfðu stefndu ekki í höndum lögregluskýrslu á dskj. nr. 20 eða skýrslur hreppstjóra Flateyrarhrepps, sem teknar voru af þeim mönnum, sem sóttu bifreiðarflakið. Dómurinn telur öruggustu heimildina um orsök slyssins vera vettvangsrannsókn lögreglumannsins Jóhanns Jasonar Kárasonar á dskj. nr. 20: „Þar sem slys þetta varð, var talsverð fönn á veginum og þyngslafæri á köflum. Þá var vegurinn svellaður undir snjónum. Veðrið var NA-gola og snjócoma á köflum, talsverður skafrenningur, frost 10 stig. ...

Eftir förum bifreiðarinnar á veginum, sem talsvert var skafið í, virðist sem hún hafi snögglega beygt til vinstri og farið sem næst þversum útaf og þannig stungizt fram yfir sig. ... Trúlegt er, að bifreiðin hafi spólað og snúizt við það á veginum“.

Að lokum skal tekið fram, að vitnið Garðar Þorsteinsson segist

aðspurt ekki hafa orðið vart við bilun í bifreiðinni eða að nokkuð hafi verið athugavert við bifreiðarstjórnann og ökulag hans í þessari ferð.

Samkvæmt ofanrituðu brestur sönnun fyrir því, að orsakir slyssins verði raktar til mistaka eða gáleysis ökumanns bifreiðarinnar í 94, Aðalsteins Guðmundssonar.

Þar sem telja verður, að hér hafi hvorki verið um að ræða vanbúnað ökutækisins, sem notað var, né handvömm ökumannsins og réttarreglur annars leiða eigi til fóbótaábyrgðar stefndu á tjóni stefnenda, ber að sýkna stefndu af kröfum stefnenda í máli þessu.

C. Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður, enda hafa stefndu ekki krafizt málskostnaðar.

D. Málskostnaður. Talsmaður stefndu hefur lagt fram tvo reikninga yfir kostnað við málareksturinn, kr. 18.663.00 á dskj. nr. 21 og kr. 9.233.00 á dskj. nr. 23, samtals kr. 27.896.00. Rétt þykir að draga frá þessari fjárhæð reiknaða dagpeninga, kr. 10.000.00, og bæta við kr. 2.500.00, sbr. dskj. nr. 5, svo að útlagður kostnaður er því kr. 20.396.00.

Málflutningslaun skipaðs talsmanns stefnenda fyrir héraðsdómi ásamt útlögðum kostnaði, sem ákveðst kr. 95.000.00, greiðist úr ríkissjóði.

Dómsorð:

Stefndu, Aðalsteinn Guðmundsson og Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f, skulu vera sýknir af kröfum stefnenda, Hjartar Hjálmarssonar f. h. Ólafar H., Sturlu F., Ólafs G., Guðmundar, Siguróskar E. og Sigríðar K. Aðalsteinsbarna, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Málflutningslaun talsmanns stefnenda, Jóhanns Ragnarssonar hæstaréttarlögmanns, ásamt útlögðum kostnaði, kr. 95.000.00, greiðast úr ríkissjóði.