

Fimmtudaginn 22. maí 1997.

Nr. 92/1997.

Ákærvaldið(Hallvarður Einvarðsson ríkissaksóknari)
gegn**Hirti Unasyni**

(Guðni Á. Haraldsson hrl.)

Bifreiðar. Umferðarslys. Manntjón.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Haraldur Henrysson, Guðrún Erlendsdóttir, Hjörtur Torfason, Hrafn Bragason og Pétur Kr. Hafstein.

Málinu hefur verið skotið til Hæstaréttar með stefnu 20. febrúar 1997 að ósk ákærða að fengnu áfrýjunarleyfi 17. sama mánaðar og einnig af hálfu ákærvaldsins. Um tilgang áfrýjunar skírskotar ákærði til a-, b- og c-liðar 147. gr. laga nr. 19/1991 um meðferð opinberra mála, sbr. lög nr. 37/1994.

Ákærvaldið krefst þess, að ákærði verið sakfelldur samkvæmt ákæru og dæmdur til sviptingar ökuréttar og til refsingar, er verði þyngd frá því, sem á var kveðið í héraðsdómi.

Ákærði krefst aðallega sýknu af öllum kröfum ákærvaldsins, en til vara þess, að refsing á hendur sér verði ákveðin svo væg sem lög leyfa.

I.

Mál þetta varðar umferðarslys á Norðurlandsvegi við Hofgil í Hrútafirði að kvöldi sunnudags 22. október 1995, þegar hópibifreið Norðurleiðar-Landleiða hf. í áætlunarferð frá Reykjavík til Akureyrar rann út af veginum og valt með 41 farþega innanborðs auk ákærða, sem var ökumaður bifreiðarinnar. Í slysinu létu tveir farþeganna lífið, og allir hinir urðu fyrir meiri eða minni háttar líkamsáverkum. Ákærði sjálfur hlaut einnig alvarlega áverka á höfði og fæti. Í veltunni varð bifreiðin fyrir skemmdum, og allar rúður hennar brustu eða losnuðu. Yfirbygging hennar lagðist þó ekki

saman, svo að mannskaði yrði af. Hlutust áverkar farþeganna aðallega af því, er þeir köstuðust til inni í bifreiðinni eða út úr henni.

Við slysið var lögregla þegar kvödd á vettvang ásamt læknum og björgunarmönnum. Virðist rannsókn þess af hálfu lögreglunnar eins ýtarleg og við varð komið. Skoðun á slysstað takmarkaðist þó af því, að ummerki á veginum höfðu spillst nokkuð af umferð björgunarliðs og ljósmyndir, sem teknar voru á vettvangi, nýttust ekki til síðari athugunar. Við rannsóknina komu meðal annars fram upplýsingar og umsagnir frá Bifreiðaskoðun Íslands hf., Veðurstofu Íslands og Vegagerð ríkisins.

Með bréfi 23. október 1995 skipaði dómsmálaráðherra að höfðu samráði við samgönguráðuneytið sérstaka nefnd þriggja manna til að fara með rannsókn vegna slyssins. Tekið var fram, að rannsókninni væri ekki ætlað að koma í stað lögbundinnar rannsóknar af hálfu sýslumanns og lögreglu, og virðist nefndin einkum hafa átt að kanna orsakir og afleiðingar slyssins með hliðsjón af öryggi í fólksflutningum og gera tillögur um æskilegar úrbætur á því sviði, ef efni þættu til. Nefndin skilaði álitum til ráðherra 2. nóvember 1995 og taldi, að „orsök slyssins megi rekja til nokkurra samverkandi þátta, þ. e. krapaflots, vindhviðu, hjólbarða og hraða bifreiðarinnar, þannig að hún fór út af veginum og valt“. Fyrir þessari niðurstöðu eru ekki færð sérstök rök og vægi hvers þáttar ekki metið, en álitum nefndarinnar fylgja ýmis gögn, sem hún aflaði sér, og tillögur um aðgerðir til aukins umferðaröryggis.

Að beiðni skipaðs verjanda ákærða lét Verkfræðistofnun Háskóla Íslands frá sér fara í október 1996 greinargerð um slysið, og unnu hana verkfræðingarnir Ragnar Sigbjörnsson prófessor og Jónas Þór Snæbjörnsson. Í samantekt þeirra kemur fram, að slysið hafi orðið vegna margra samverkandi þátta, sem flokka megi í þrjá meginhluta, er lúti að bifreiðinni, vindinum og veginum. Niðurstöður stöðugleikagreiningar bendi eindregið til þess, að við ríkjandi aðstaður hafi verið miklar líkur á slysi og það orðið allt að einu, þótt hraði bifreiðarinnar hefði verið umtalsvert minni en hann var samkvæmt ökurita. Þeir telja ekki unnt að fullyrða, að „lægri ökuhraði hefði komið í veg fyrir slysið“ eða „betri hjólbarðar hefðu hindrað slysið“. Hnigi viss rök að því, að ökumaður hafi haft mjög takmarkaða möguleika á því að koma í veg fyrir slys.

II.

Atvikum máls er lýst í hinum áfrýjaða dómi. Eins og þar greinir, ók ákærði áætlunarbifreið frá Akureyri í Staðarskála og tók þar við stjórn bifeiðarinnar R-4722, sem kom að sunnan. Hafði hann ekið henni um 8 km áleiðis til Akureyrar, þegar slysið varð. Vegarkafllinn er hluti af aðalþjóðvegi landsins. Fram er komið, að hann hafi verið gerður í núverandi mynd á árunum 1970-1975 og lagður bundnu slitlagi nokkrum árum síðar. Sé hönnun hans miðuð við 7,5 m breidd á yfirborði, þannig, að slitlag sé 6 m, en malaraxlir 0,75 m til hvorrar handar.

Í Hofgili liggur vegurinn yfir ræsi úr búrústáli, sem stendur út úr vegkantinum. Fór bifeiðin út af rétt sunnan við ræsið, og rakst afturhorn hennar á ræsisendann, þegar hún valt. Á leið yfir gilið fylgir vegurinn ekki legu landsins, heldur er hann byggður upp til að halda sem jafnastri hæð. Sú jöfnun er þó ekki til fulls, heldur er hábunga á veginum rúmlega 300 m sunnan ræsisins, og hallar honum lítillega niður í móti, þar til komið er norður fyrir ræsið. Mældist hallinn um 2% við athugun eftir slysið. Á slysstað stendur vegurinn hátt yfir landinu til hvorrar handar, og var kanturinn að vestanverðu 5-6 m á hæð. Þar var vegurinn einnig þrengri en víðast hvar að því leyti, að vegaxlir voru mjórri. Mældist heildarbreidd vegaryfirborðs við ræsið 6,47 m, en 7,32 m um 40 metrum sunnar. Nærri gilinu sveigir vegurinn nokkuð til hægri í langri og aflíðandi beygju. Er hún lögð án breytingar á þverhalla yfirborðs frá beinum vegi, þannig, að akbrautin er hæst í miðju með halla til hvorrar handar. Mældist sá halli rúmlega 3,5% í nánd við slysstað. Af hálfu Vegagerðar ríkisins er til þess vísað, að samkvæmt norskum hönnunarreglum, er hún hafi stuðst við, sé talið óþarft að láta akbraut alla hallast inn á við í svo rúmri beygju, þótt miðað sé við 80 eða 90 km/klst. sem ökuhraða um brautina.

Um áhrif veðurs á akstur á þessum slóðum er það fram komið, að þarna séu nokkrar líkur á veðrabrigðum, þegar ríkjandi átt sé eins og hér var. Þegar vindur á Húnaflóa sé af norðaustri, geti það gerst vegna landslagsins, að vindurinn breytist til norðanáttar utanvert í Hrútafirði og leggi þannig inn fjörðinn. Í greinargerð Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands er á það bent, að slysstaðurinn sé suðvestur af nyrstu hæðarbrúnum á Hrútafjarðarhálsi, þaðan sem háls-

inum halli til norðurs niður á láglendi. Telja höfundar líklegt, að vindur hafi staðið beint á móti bifreiðinni fram til þess, að hún nálgast slysstað, en síðan skáhallt frá hægri.

III.

Ákærði átti að baki langan starfsferil sem ökumaður á umræddri áætlunarleið og var því kunnugur staðhátum og fór auk þess leiðina fyrr um daginn í gagnstæða átt. Í málinu er ekki fram komið, að vegurinn um Hofgil hafi almennt verið talinn hættulegur. Á hinn bóginn er ljóst, að hann var varúðar verður í því færi, sem hér var við að eiga. Þurfti ökumaður meðal annars að taka tillit til breytinga á veghæð og vegarstefnu.

Í héraðsdómi er afstaða tekin til einstakra þátta þeirrar lýsingar á ferð bifreiðarinnar og akstursskilyrðum á slysstað, sem við er miðað í ákæruskjali, og má á hana fallast í meginatriðum. Þannig verður að telja ósannað, að hraði bifreiðarinnar hafi verið umfram 60 km/klst., svo að nokkru nemi, og sé ekki unnt að miða við ökurita hennar. Í annan stað verður að telja sannað, að vindhviða frá hægri hafi skolið á bifreiðinni, eins og um getur í ákæru, og átt þátt í því, að hún lenti út af veginum. Þó hafi vindstyrkur ekki verið slíkur, að hann einn hafi ráðið því, hvernig fór, án tillits til annarra atriða, er máli skiptu um aksturinn. Verður á það fallist, að miða beri við þann framburð ákærða, að hviðuna hafi borið að í upphafi þess, að bifreiðina bar af leið, en frásögnum farþega um áhrif af vindi ber ekki saman. Enn fremur verður talið rétt að leggja til grundvallar, að krapí hafi verið á akbrautinni, en sést hafi í slitlag í hjólförum. Loks verður að telja, að hjólbörðum bifreiðarinnar hafi verið áfátt miðað við akstursaðstæður í þetta sinn, og bar að taka tillit til þess við aksturinn.

Samkvæmt umsögn veðurfræðings var veður á svæðinu ekki óvenjulegt eftir árstíma og jafnframt svipað og spáð hafði verið. Er frásögn ákærða á sömu leið. Hvassviðri var af norðlægri átt með nokkrum eljagangi og slyddu, en að færi á akbrautinni er áður vikið. Stuðlaði hvort tveggja að því ásamt náttmyrkri, sem á var komið, að akstursskilyrði á leið bifreiðarinnar voru óhagstæð. Lýsing ákærða á atvikum fram að slysinu bendir til, að hann hafi verið til-
tölulega ugglaus um ferðina og ekki átt þess von, að bifreið og far-

þegum væri sérstök hættu búin, ef ökuhraða væri haldið í sæmilegu hófi. Framburður sumra ökumanna, sem leið áttu um veginn, styður þetta viðhorf. Á hinn bóginn taldi bóndinn á Þóroddsstöðum, næsta bæ norðan við slysstað, akstursaðstæður hafa verið mjög slæmar og raunar með allra versta móti, en hann hafði farið þjóðveginn fyrir um daginn.

Ljóst er af því, sem fram er komið í málinu, að ákærða bar að gæta sérstakrar varúðar við akstur sinn vegna aðstæðna á þeim slóðum, þar sem óhappið varð. Þegar atvik að slysinu eru virt í heild, verður að telja sannað, að hann hafi að nokkru vanmetið þá erfiðleika, sem við var að etja á slysstað, og ekið án nægilegrar aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður. Samkvæmt þessu hefur ákærði brotið gegn 1. mgr. 4. gr. og 1. mgr., sbr. h-lið 2. mgr., 36. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sem ákæra miðar við, og unnið til refsingar samkvæmt 1. mgr. 100. gr. sömu laga. Er þá meðal annars tekið tillit til þess, sem fyrir var sagt um aðgát vegna hjólabúnaðar bifreiðarinnar.

Ákærði hafði ekki tök á að ráða því, hvaða hjólbarðar væru hafðir undir bifreiðinni í þetta sinn. Hjólbarðarnir fullnægðu þeim lágmarksskilyrðum, sem sett voru í reglugerð nr. 411/1993 um gerð og búnað ökutækja, og ekki er sýnt fram á, að ákærði hefði átt að setja keðjur á hjólbarðana, þegar hann tók við bifreiðinni. Af þessum ástæðum ber að hafna því, að hann verði sakfelldur fyrir brot gegn 1. mgr., sbr. 1. málslíð 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga, sbr. lög nr. 44/1993.

Þegar litið er til allra atvika og það virt, að slysið verður að miklu leyti rakið til náttúruafla og aðstæðna á veginum, sem erfitt var að varast, verður ekki talið, að jafnframt broti sínu á fyrrgreindum ákvæðum umferðarlaga hafi ákærði einnig brotið gegn 215. gr. og 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 vegna þess tjóns á lífi og limum, sem í slysinu varð. Þá verður hann ekki talinn hafa raskað öryggi bifreiðarinnar eða umferðaröryggi á þjóðveginum með þeim hætti, að fellt verði undir ákvæði 168. gr. laganna.

Háttsemi þá, sem ákærði er hér sakfelldur fyrir, ber að virða í einu lagi, og á 77. gr. almennra hegningarlaga því ekki við. Með hliðsjón af því, sem áður var rakið, þykir rétt að ákvarða refsingu hans eins og gert er í hinum áfrýjaða dómi. Jafnframt verður fallist á

þá niðurstöðu dómsins, að hafna beri kröfu um sviptingu ökuréttar samkvæmt 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga.

Rétt þykir eftir úrslitum málsins, að ákvæði héraðsdóms um sakarkostnað í héraði verði staðfest með þeirri breytingu, að ákærði greiði kostnaðinn að hálfu, en að hálfu falli hann á ríkissjóð.

Ákærði greiði áfrýjunarkostnað sakarinnar að hálfu á móti ríkissjóði, eins og um er mælt í dómsorði.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Hjörtur Unason, greiði 50.000 króna sekt í ríkissjóð, og komi 10 daga varðhald í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan fjögurra vikna frá birtingu dóms þessa.

Ákvæði hins áfrýjaða dóms um sakarkostnað á að vera óraskað, en þó þannig, að ákærði greiði kostnaðinn að hálfu, en að hálfu verði hann greiddur úr ríkissjóði.

Ákærði greiði helming alls áfrýjunarkostnaðar sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun í ríkissjóð, alls 100.000 krónur, og málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Guðna Á. Haraldssonar hæstaréttarlögmans, alls 100.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Norðurlands vestra 11. desember 1996.

I.

Mál þetta, sem tekið var til dóms að loknum munnlegum flutningi 22. nóvember sl., er höfðað hér fyrir dómi með ákæru ríkissaksóknara, dagsettri 30. maí 1996, á hendur Hirti Unasyni, kt. 251047-3089, Lerkilundi 13, Akureyri, „fyrir brot gegn lífi og líkama, röskun á umferðaröryggi og umferðarlagabrot með því að aka að kvöldi sunnudagsins 22. október 1995 hópferðabifreiðinni R-4722 með 41 farþega innanborðs of hratt miðað við aðstæður og án nægjanlegrar aðgæslu norður þjóðveg 1 í Hrótafirði, en þá var strekkingsvindur, og gekk á með snörpum vindhviðum, vegurinn blautur og háll og mikið snjókráp á honum, og var búnaði hjóla bifreiðarinnar áfátt miðað við akstursaðstæður. Leiddi þetta til þess, er vindhviða skall á bifreiðinni í Hofgili, að hún lenti þar út af veginum og valt.

Við þetta köstuðust farþegarnir Kristín Halldórsdóttir, fædd 30. mars 1935, og Laufey Marteinsdóttir, fædd 28. janúar 1960, út úr bifreiðinni. Hlaut Kristín hryggbrot, sköddun á mænu, höfuðkúpubrot, heilaskemmd, rifjabrot og lungnablæðingar, en Laufey, sem lenti undir bifreiðinni, hlaut

miklar innvortis blæðingar í brjóstholi og kviðarholi, og létust konurnar samstundis af þessum áverkum.

Aðrir farþegar köstuðust ýmist til í bifreiðinni eða lentu út úr henni og hlutu áverka, sem hér er rakið:

1) Anna Jóhannesdóttir, fædd 20. maí 1944, hlaut brot í nefbein, skurð á vinstri kinn, marðist um vinstra auga, á vinstri kinn, hægri litla fingri og vinstri hnéskel.

2) Árni Þór Arnarson, fæddur 16. september 1979, marðist á brjósti og hlaut smásár á höndum.

3) Ása Lind Elíasdóttir, fædd 1. september 1988, hlaut sár, hrúfl og mar á baki.

4) Áslaug Jóhannsdóttir, fædd 16. febrúar 1938, hlaut skurðsár á höfði, brot á þremur hálsliðum og lömun í hálstaug.

5) Ásta Laufey Haraldsdóttir, fædd 15. júlí 1920, hlaut skurðsár á höfði, rifbeinsbrotnaði og marðist á vinstri kálfa og fæti.

6) Benedikt Þór Jónsson, fæddur 12. desember 1939, hlaut brot á vinstri framhandlegg, brjóstlið og rifbeinum, smáskurð á vinstri hendi og tognun á hálsi.

7) Bergþór Pálsson, fæddur 28. maí 1978, viðbeinsbrotnaði vinstra megin, hlaut sár á vinstri augabrún og marðist á vinstri síðu.

8) Bjarni Magnússon, fæddur 1. desember 1947, brotnaði á mjaðmargrind hægra megin og á lendhrygg.

9) Elín Kjartansdóttir, fædd 13. september 1934, hlaut sár á höfði, brot á vinstra viðbeini og vinstra herðablaði, áverkamerki á hægri öxl, mörg rif-brot og brot í hryggjarliðum 8 og 11 í brjósthrygg og 1 í lendhrygg.

10) Ester Ingvarsdóttir, fædd 27. janúar 1978, tognaði í hálsliðum.

11) Eyrún Ösp Hauksdóttir, fædd 18. júní 1984, marðist vinstra megin í andliti, marðist og bólgnadi yfir vinstra hné og tognadi á hálsi.

12) Fríða Dögg Hauksdóttir, fædd 24. apríl 1980, hrúflaðist og bólgnadi á hnjám og tognadi í vinstri öxl.

13) Guðmundur Már Þorvarðarson, fæddur 5. janúar 1976, tognadi á lið milli vinstra viðbeins og herðablaðs.

14) Guðni Eiríkur Guðmundsson, fæddur 3. febrúar 1979, skrámaðist í andliti, á hálsi og vinstri fótlegg, hlaut sár yfir vinstra herðablaði og bólgnadi þar undir, smásár á höndum og mar og smásár á brjósti.

15) Guðríður Gunnarsdóttir Ringsted, fædd 19. október 1978, viðbeinsbrotnaði.

16) Halla Kristín Árnadóttir, fædd 24. desember 1978, hlaut mar og skrámur vinstra megin á brjóstakassa og skrámur á vinstri síðu.

17) Halldór Gunnlaugsson, fæddur 26. september 1976, marðist á brjóst-kassa og hlaut smásár á höndum.

18) Hans Meinhard Jensen, fæddur 15. október 1932, hlaut sár á hægri handarbak með sinaáverka út í litla fingur, skrámaðist á hægri olnboga, marðist á höfði og á baki hægri megin.

19) Heiðrún Högnadóttir, fædd 11. október 1978, tognaði á hálsi.

20) Hjördís Indriðadóttir, fædd 22. mars 1943, brákaðist á nokkrum rifjum neðst hægri megin.

21) Ingimar Elíasson, fæddur 7. desember 1983, hlaut sár á vinstri auga-brún og löngutöng hægri handar og skrapsár og mar á hægri fæti.

22) Kristín Sjöfn Hauksdóttir, fædd 5. júlí 1983, ökklabrotnaði vinstra megin, marðist og bólгнаði um ökkla upp eftir fótlegg, marðist á baki og hægri fótlegg og hlaut sár og hrufl undir nefi, á hvirfli og höndum.

23) Kári Viðarsson, fæddur 27. október 1979, brotnaði á hægri öln ofan úlnliðar, marðist og bólгнаði um hægri auga, hlaut sár á hægri hönd og tognaði á háls hrygg.

24) Kristín Lúðvíksdóttir, fædd 6. október 1928, hlaut brot á vinstra við-beini, sprungu í vinstra mjaðmarbein og marðist á handlegg og fótum.

25) Margrét Ásmundsdóttir, fædd 28. desember 1962, tognaði á hálsi.

26) Margrét Leifsdóttir, fædd 12. febrúar 1938, hlaut sár í hársvörð, marðist í andliti og á hálsi, á vinstri fæti, baki og hægri síðu og hruflaðist í andliti og á höndum.

27) María Jóna Gunnarsdóttir, fædd 25. mars 1977, hlaut sprungu í rif-bein vinstra megin baklægt, mar og sár á vinstri fótlegg, og upp úr lend-hryggjarlið kvarnaðist.

28) Njáll Runólfsson, fæddur 28. mars 1962, brotnaði á lendarlið, marðist og hruflaðist á öxl, handlegg, fótlegg og eyra.

29) Ólöf Kristjánsdóttir, fædd 18. janúar 1980, hlaut mörg skurðsár í andlit, brot í vinstra herðablað, tognun á hálsi og skrámur á höndum.

30) Ragnheiður Margrét Ólafsdóttir, fædd 13. apríl 1915, brotnaði á báðum viðbeinum, á liðbol í brjósthygg og fimm rifjum, hlaut loftbrjóst og mörg skurðsár í andlit, sem varð að sauma með 25 sporum.

31) Rannveig Rós Bjarnadóttir, fædd 23. apríl 1979, viðbeinsbrotnaði vinstra megin, marðist á mjóbaki og vinstri síðu, og liðbönd í öxl slitnuðu.

32) Rósa Jóhannsdóttir, fædd 28. september 1979, marðist á hægri læri og vinstri mjöðm.

33) Rúnar Örn Guðmundsson, fæddur 22. september 1979, hlaut sár í hársvörð, marðist á vinstri öxl og hruflaðist á vinstri olnboga.

34) Sighvatur Sigfússon, fæddur 4. nóvember 1968, marðist yfir bringu-beini og hægri herðablaði og skrámaðist á höndum.

35) Sigursteinn Þorsteinsson, fæddur 15. september 1971, marðist og tagnaði í vinstri öxl og hné.

36) Stefán Árnason, fæddur 18. desember 1952, hlaut brot á fimm rifbeinum vinstra megin, mar á vinstra lunga, mar á vinstri öxl og bak og sár á hægri eyra.

37) Stella Hrönn Jóhannsdóttir, fædd 9. maí 1974, viðbeinsbrotnaði vinstra megin.

38) Þórður Rafn Þórðarson, fæddur 9. júní 1977, tagnaði á hálsi og baki og marðist víða.

39) Þórólfur Þorsteinsson, fæddur 24. janúar 1935, viðbeinsbrotnaði vinstra megin.

Telst þetta varða við 215. gr., 219. gr. og 168. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, 1. mgr. 4. gr., 1. og 2. mgr., staflíð h, 36. gr. og 1. mgr., sbr. 1. málslið 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. lög nr. 44/1993 og gr. 16.02, töluíð 1, reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 411/1993, sbr. 1. mgr. 60. gr. umferðarlaga, allt sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga.

Þess er krafist, að ákærði verði dæmdur til refsingar og til sviptingar ökuréttar samkvæmt 101. gr. umferðarlaga“.

Verjandi ákærða krefst aðallega sýknu af öllum kröfum ákæruvaldsins, en til vara vægustu refsingar, sem lög leyfa. Í báðum tilvikum krefst hann málsvarnarlauna að mati réttarins.

II.

Málavextir.

Sunnudaginn 22. október klukkan 21.12 barst lögreglunni á Blönduósi tilkynning frá sjúkrahúsinu á Hvammstanga um alvarlegt umferðarslys við bæinn Brautarholt í Hrótafirði, en þar hefði hópferðabifreið frá Norðurleið hf. verið ekið út af Þjóðvegi nr. 1. Þess var getið, að ekki væri vitað, hversu margir farþegar væru í bifreiðinni. Lögreglumaðurinn Hermann Ívarsson, sem tók við tilkynningunni og var staddur á Hvammstanga, talaði við Gísla Þórörn Júlíusson lækni, sem var að leggja af stað á slysstað. Þeim kom saman um, að lögreglan kallaði út allt tiltækt sjúkralið á Blönduósi, en Gísli myndi sjá um að kalla út björgunarsveitir í Vestur-Húnavatnssýslu. Hermann hafði síðan samband við Kristján Þorbjörnsson yfirlögregluþjón og óskaði eftir, að lögreglan kæmi á staðinn með ljós og önnur tæki lögreglunnar, sem gætu komið að gagni. Hermann setti sig einnig í samband við Vegagerðina á Hvammstanga, sem sendi tvo bíla með snjótönn og einn veghefil til að ryðja veginn. Einnig var almannavarnanefnd V.-Húnavatnssýslu kölluð út, og stjórnaði Kjartan Þorkelsson sýslumaður aðgerðum hennar.

Þegar lögregla kom á vettvang frá Hvammstanga, sem er í u. þ. b. 25 kílómetra fjarlægð frá slysstað, en hún var um 15 mínútur á leiðinni þangað, voru allir farþegar komnir út úr bifreiðinni, tveir sjúkrabílar ásamt tveimur læknum komnir á staðinn og ein tækjabifreið. Vegfarendur, sem áttu leið þarna um, voru þegar farnir að aðstoða við að hlúa að slösuðum. Farþegar voru fluttir af slysstað og heim að Þóroddsstöðum og Brautarholti, en það eru næstu bæir við slysstað. Þeir, sem voru mest slasaðir, voru fluttir í Staðarskála, og þaðan voru níu fluttir með þýrlum Landhelgisgæslunnar til Reykjavíkur. Aðrir voru fluttir með sjúkrabifreiðum á sjúkrahúsin á Hvammstanga, Blönduósi og Akranesi.

Á slysstað háttar þannig til, að vegkanturinn er nokkuð hár, 5–6 metrar, þar sem hann er hæstur í Hofgili. Samkvæmt skýrslu lögreglu virðist sem bifreiðin hafi farið skáhallt yfir veginn og u. þ. b. 40 metra í vinstri vegaröxl, áður en hún fór út af og valt heilan hring og endaði á vinstri hlið.

Í frumskýrslu lögreglu er aðstæðum á vegi lýst á þann hátt, að verið hafi myrkur, en vegur olíuborinn, blautur og háll; einnig er þess getið, að krapsnjór hafi verið á veginum. Norðaustanátt var í innanverðum Hrítafirði á þessum tíma, og virðist sem hún hafi verið nokkuð hvöss.

Við eftirgrennsan lögreglu kom í ljós, að 41 farþegi hafði verið í hópferðabifreiðinni auk ökumanns, ákærða í máli þessu. Létust tveir farþeganna samstundis af völdum áverka, sem þeir hlutu, og allir aðrir farþegar urðu fyrir einhverjum meiðslum, eins og rakið er í ákæru, en hún er í samræmi við niðurstöðu krufningarskýrslna um þá farþega, er létust, og einnig í samræmi við læknisvottorð annarra farþega.

Bifreiðin, sem er af Scania-gerð, hópferðabifreið 2, árgerð 1987, með skráningarnúmerið R-4722 og tekur 44 farþega auk ökumanns, var að koma frá Reykjavík og á leið til Akureyrar. Hafði Óskar Stefánsson ekið bifreiðinni úr Reykjavík og í Staðarskála í Hrítafirði. Þar hafi orðið u. þ. b. 40 mínútna viðdvöl, og voru farþegar komnir inn í rútuna, því að hún var tilbúin til að halda áfram, þegar ákærði kom þangað til að taka við akstrinum til Akureyrar.

Framburður ákærða og vitna fyrir dóminum.

Ákærði ber, að hann hafi ekið áætlunarbifreiðum frá Reykjavík til Akureyrar allt frá árinu 1977 og því farið þarna um allt að 2.000 sinnum og gjörþekki allar aðstæður á þessari leið. Þá kveðst hann oft hafa ekið þessari sömu bifreið og því þekkt hana vel. Hann kveðst hafa tekið við hópferðabifreiðinni í Staðarskála, en hann hafi komið með aðra rútú frá Akureyri. Hann hafi verið frekar seinn fyrir og farþegar komnir inn í bifreiðina. Hafi hann því haft þar mjög stutta viðdvöl. Þegar hann ók af stað frá Staðar-

skála, hafi hann prófað að hemla lauslega, en annað hafi hann ekki athugað við bifreiðina. Um það spurður kveðst hann ekki hafa skoðað hjólbarða bifreiðarinnar eða talað um þá við Óskar Stefánsson, sem ók bifreiðinni norður. Hann ber, að krap hafi verið á veginum, en telur, að hjólför hafi verið auð. Kveðst hann hafa ekið inn (suður) Hrútafjörð án allra vandræða. Ákærði ber, að allt hafi verið með eðlilegum hætti, þegar hann ók út Hrútafjörð, þar til sterk vindhviða skall á bifreiðinni og feykti henni þvert yfir veginn. Kveðst hann þá hafa reynt að ná bifreiðinni aftur inn á veginn, en það ekki tekist. Hann telur sig hafa verið á eðlilegri ferð án þess þó, að hann geti fullyrt neitt um hraðann. Ákærði telur fullvíst, að hann hefði ekið sína leið án vandræða, ef þessi vindhviða hefði ekki komið, enda hafi hann ekið miðað við aðstæður, hjólför verið blaut, en auð og laus við hálku, en krap í vegköntum. Í þessu tilviki hafi hraði bifreiðarinnar ekki skipt neinu máli. Hins vegar telur hann, að vindur hafi ekki verið meiri en oft áður eða búast megi við á þessum stað og árstíma. Spurður um hjólbarða bifreiðarinnar telur ákærði þá alveg hafa staðist akstursaðstæður, eins og þær voru á þessum tíma. Hann hafi aftur á móti átt von á að þurfa að setja keðjur undir, þegar hann kæmi að Vatnsskarði. Ákærði kveðst ekki geta giskað á, hversu langur tími leið, frá því að hann missti stjórn á bifreiðinni og þar til hún var komin út í vegaröxlina vinstra megin, en hann hafi verið mjög stuttur. Annars kvaðst hann ekki muna nægilega vel í smáatriðum eftir því, sem þarna gerðist.

Ákærði kveðst ekki kannast við, að bifreiðin hafi, áður en slysið varð, runnið til á leiðinni frá Staðarskála. Hann kvaðst hafa talað við bifreiðarstjóra, sem var á leið norður nokkuð á undan sér, og hafi sá ekki sagt neina ástæðu til að hafa keðjur á þessum vegarkafli.

Vitnið Þórarinn Þorvaldsson, bóndi og hreppstjóri að Þorvaldsstöðum, sem eru u. þ. b. 1 kílómetra norðan við slysstaðinn, kveður akstursaðstæður hafa verið mjög slæmar, með allra versta móti, umrætt sinn, krapaelgur á veginum og ísing undir. Hann segist hafa farið tvær til þrjár ferðir til Hvammstanga þennan dag og komið heim milli klukkan 19 og 20. Hann kveður umferð hafa verið mun meiri til suðurs þennan dag, eins og algengt sé á sunnudögum, og hafi haldist slóð á þeirri akrein. Af þessum sökum hafi krapaelgurinn frá þeirri umferð spýst mjög yfir á hinn vegarhelming og akstursskilyrði því verið verri til norðurs. Hann telur krapann, sem var mjög blautur, hafa verið allt að 10 cm að þykkt, þar sem bílar hefðu ekki náð að mynda hjólför. Vitnið, sem búið hefur að Þorvaldsstöðum í rúm 60 ár, segir hafa verið norðaustanátt með slydduhraglanda og einhverjum éljagangi, hita rétt yfir frostmarki, 0 til 1 gráða, og allt yfirborð jarðar mjög

blautt. Aðspurður segir hann allajafna ekki misvindasamt á þessu svæði, en þó helst í norðaustanátt, að vindstrengir komi. Hann telur sig, er hann ók til Hvammstanga á jeppabifreið með hestakerru, hafa verið á u. þ. b. 50–60 km hraða. Hann greinir frá því, að er hann fór á slysstað frá heimili sínu, hafi verið einhver krapí í hjólförum, en þó hafi sést vel í veginn, þegar ekið var til suðurs, en eitthvað verr, ef ekið var til norðurs; annars kveðst hann ekki geta fullyrt um þetta.

Vitnið Böðvar Þorvaldsson bóndi, Akurbrekku, Staðarhreppi, en þar hefur hann búið í 70 ár, kveðst hafa ekið frá Staðarskála 4 til 5 mínútum á eftir hópferðabifreiðinni. Hann segir, að snjóað hafi fyrr um daginn, en um kvöldið hafi bleytt í og gengið á með slydduéljum. Strekkingsvindur hafi verið af norðaustri. Krapí hafi verið á veginum, sérstaklega norðan til í Hrútafirðinum, en hversu mikill í sentímetrum, getur hann ekki sagt til um. Hann segir, að vegna meiri umferðar til suðurs hafi krapinn slest yfir á vegarhelming þeirra, sem óku til norðurs. Vitnið kveður þetta svæði ekki misvindasamt, en þó hafi gengið á með hryðjum þennan dag. Vitnið segir, að krapí hafi verið í hjólförum, en kveðst ekki geta fullyrt, hvort hjól höfðu veggrip, en bifreið sín hafi verið með drif á öllum hjólum og á negldum vetrarborðum.

Vitnið Hermann Ívarsson lögreglumaður ber, að mikill krapí hafi verið á veginum þetta kvöld og af þeim sökum hafi hann kallað út tæki frá Vega-gerðinni til að ryðja veginn, til að auðveldara væri að flytja slasaða af vettvangi. Hann hafi því þurft að aka hægar en ef færi væri venjulegt. Veður hafi verið heldur skárri á slysstað en á Hvammstanga og krapí minni og blautari, eftir því sem komið var vestar og sunnar, en þó greinilega meiri á austurkanti vegarins. Á slysstað hafi verið greinileg för eftir rútuna, en þar hafi krapinn runnið fljótt til. Hann kveður hjólför hafa verið á miðjum veginum eins og oft, þegar færð er með þessum hætti. Vitnið sagði erfitt að gera sér grein fyrir því, hvort hálka var á veginum eða hvort krapí safnaðist í mynstur hjólbarðanna, sem varð til þess, að vegurinn varð háll. Aðspurður um hjólbarða hópferðabifreiðarinnar kveður hann það sitt mat, að þeir hafi verið slitnir, og miðað við færi, eins og það var, hefði verið rétt að vera með neglda hjólbarða.

Vitnið Kristján Þorbjörnsson yfirlögregluþjónn kveðst hafa komið á slysstað nokkru eftir slysið, og hafi þá vegurinn sunnan til í Hrútafirði verið orðinn auður, en krapí í vegaröxlum, enda hafi þá verið búið að aka þar mikið. Að mati vitnisins voru hjólbarðar rútunnar ekki fullnægjandi miðað við akstursskilyrði, og teldi hann krapa hafa safnast milli hjólbarða og vegar, þannig, að bifreiðin hafi misst veggrip og rútan af þeim sökum flotið upp, eins og hann kallar það.

Vitnið Sigmundur Sigurðsson lögregluvarðstjóri kveðst hafa verið í lög-reglubifreiðinni með Hermanní Ívarssyni. Hann segir blautt snjókráp hafa verið á veginum og hálku. Færðin hafi verið verri á Hvammstanga, en lagast, þegar þeir komu í Hrútafjörðinn.

Vitnið Njáll Runólfsson var farþegi í hópferðabifreiðinni þetta sinn. Hann kveðst hafa setið hægra megin aftarlega og ekki hafa orðið var við neitt, fyrr en bíllinn var að fara út af veginum. Hann segir krapasull hafa verið við Staðarskála og krap á veginum, án þess að hann hafi veitt því nokkra sérstaka athygli.

Vitnið Guðrún Margrét Leifsdóttir var farþegi í bifreiðinni. Hún segir, að við Staðarskála hafi verið mikill krapí á ísuðum veginum, en annars hafi hún ekki veitt veginum sérstaka athygli. Hún segir bifreiðinni hafa verið ekið hratt, en hún hafi hugsað með sér, að bílstjóranum lægi á. Hann hafi ekið allt of hratt miðað við aðstæður. Hún kveðst hafa í tvígang litið upp úr bók, sem hún var að lesa, vegna þess að henni fannst bifreiðinni ekið hratt. Aðspurð kveðst hún ekki hafa orðið vör við, að vindur ætti sök á slysinu. Vindur hafi ekki verið mikill þarna og í Staðarskála verið gola.

Vitnið Þórður Rafn Þórðarson var farþegi í bifreiðinni. Hann segir, að við Staðarskála hafi verið nýfallinn snjór. Aðspurður um hraða rútunnar segir hann, að hann hafi verið „í hærri kantinum“. Hann segist hafa reynt að sofna, en þá fundið, að vindur skall á hægri hlið rútunnar, og hafi það verið mjög mikil vindhviða. Hafi þá rútan farið yfir til vinstri og síðan, kannski á 2 sekúndum, út af veginum. Fram að þessu hafi bifreiðin verið stöðug.

Vitnið Bergþór Pálsson var farþegi í bifreiðinni. Hann kveðst hafa heyrt, þegar ekið var frá Staðarskála, að slabb væri á veginum. Hann telur, að hjólför hafi verið á veginum, en getur ekki sagt til um, hversu djúp þau voru. Hann segist ekki hafa veitt því neina eftirtekt, hversu hratt var ekið, en taldi hraðann ekkert óvenjulegan. Aðspurður kveðst hann ekki muna eftir vindhviðu, sem hefði haft áhrif á bílinn.

Vitnið Kári Viðarsson var meðal farþega í bifreiðinni. Hann segir snjókomu hafa verið þetta kvöld og greinilegt krap á veginum og hálku, slæma færð. Hann sagði bílinn hafa runnið til að aftan, skömmu eftir að hann lagði af stað frá Staðarskála. Hann telur hafa verið mikið rok og sviptivinda, sem hafi tekið í bílinn. Annars hafi ekkert verið óvenjulegt við þessa ferð.

Vitnið Guðni Eiríkur Guðmundsson var farþegi í bifreiðinni. Hann kveðst lítið muna eftir veðri, en telur „smá-sviptivinda hafa verið í Hrútafirðinum“, eins og hann komst að orði. Þá segir hann hafa verið frekar

slæma hálku og krapa. Aðdragandi slyssins hafi verið með þeim hætti, að rútan fór að rása til á veginum og síðan farið yfir í vinstri vegkant og verið lengi að berjast um þar og svo farið út af. Hann kveðst telja, að sviptivindur hafi haft úrslitaáhrif á það, að rútan fór út af veginum, án þess þó að hann hafi fundið sérstaklega fyrir vindhviðu, þegar rútan fór út af.

Vitnið Bjarni Halldór Magnússon var meðal farþega í bifreiðinni og hafði einnig komið með ákærða frá Akureyri. Hann kveðst ekki muna eftir því, hvernig veður var umrætt sinn, og ekki heldur eftir færð, en það hafi verið haustveður og eitthvert krapasull á veginum, en á slysstað verið hífandi rok. Hann telur ástæðu slyssins vera þá, að rútan hafi lyfst upp undan sterkum vindsveip og fokið nokkra metra til hliðar; raunar hafi hún lyfst upp á vinstri hjólin. Hann kveðst ekki hafa orðið var við neitt óvenjulegt við færð á leið suður.

Vitnið Hans Meinhard Jensen var farþegi í bifreiðinni. Hann kveður veður hafa verið slæmt, slyddu og vind, og um færð kveður hann hafa verið slyddu eða krap á veginum. Hann kveðst ekki geta sagt til um hraða rútunnar, en rétt áður en slysið varð, hafi hann orðið var við eitthvað, sem hann veit ekki, hvað var. Sennilega hafi þetta verið vindur. Bílstjórinn hafi reynt að halda bílnum á veginum, en ekki tekist.

Vitnið Ásta Laufey Haraldsdóttir, einn farþega í bifreiðinni, segir, að vont veður hafi verið að skella á, þegar rútan var að koma í Staðarskála, rok og snjócoma. Veðrið hafi síðan versnað, eftir að lagt var af stað frá Staðarskála, óvenjumikill vindur, hviður og rokur. Hún segist ekki hafa veitt yfirborði vegarins neina athygli, en hálka hafi verið á stæðinu við Staðarskála. Um aðdraganda slyssins segir hún, að rútan hafi farið út í vinstri vegarkant og ökumaður reynt að rétta hana af. Hann hafi náð bílnum aðeins upp á veginn, en þá hafi komið vindhviða, sem feykti honum út af.

Vitnið Halldór Gunnlaugsson var meðal farþega í bifreiðinni. Hann segir, að strekkingsvindur hafi verið í Hrótafirði þetta sinn. Spurður um, hvernig yfirborð vegarins var, kveðst hann ekki muna það, en hálka hafi verið, án þess að hann treysti sér til að lýsa henni nánar. Hann segir, að rútan hafi runnið aðeins til, rétt áður en hún fór út af, en bílstjórinn verið nánast búinn að ná valdi á henni. En þá hafi komið sterk vindhviða, og eftir það hafi bílstjórinn ekki ráðið við neitt. Hann treystir sér ekki til að segja til um, hversu langt rútan fór á vinstri vegarkanti.

Vitnið Heiðrún Högnadóttir, sem var meðal farþega í bifreiðinni, segir, að svolítið hvasst hafi verið í Hrótafirði, slabb á veginum og sennilegast hálka líka. Henni fannst bílstjórinn aka mjög varlega. Um aðdraganda að

slysinu segir hún, að vindhviða hafi komið sem högg á rútuna, og við það hafi hún runnið yfir til vinstri og bílstjórinn misst vald á henni, en fram að þeim tíma fannst henni bílstjórinn hafa fullt vald á rútunni.

Vitnið Sigursteinn Þorsteinsson, sem var farþegi í bifreiðinni, segir, að við Staðarskála hafi verið hvasst og slydda. Á veginum hafi verið þykkur krapí, en hjólför í báðar áttir, og í þeim hafi sést í veginn. Hann segir bifreiðina hafa farið yfir í vinstri kant, og þegar vinstri hjólin voru komin út af þeim megin, hafi komið vindhviða, sem feykti bílnum út af.

Vitnið Ágúst Edinól Kristófersson bifreiðarstjóri kveðst hafa ekið um Hrútafjörð þennan dag milli klukkan 19.30 og 20.00. Hann segir, að gengið hafi á með slydduéljum og frekar farið að hvesa í hryðjunum, krapí á veginum, en autt í hjólförum fyrir einn bíl á miðjum vegi. Hann kveður bílinn alltaf hafa haft veggrip; hann hafi athugað það með því að hemla, en ekkert hafi verið að því að aka við þessar aðstæður. Hann segir, að hópferðabifreiðin, sem hann ók, 54 manna bíll, hafi verið á negldum vetrardekkjum og hann hafi ekið á u. þ. b. 80 km hraða án vandkvæða.

Björn Jóhannesson bifreiðarstjóri kveðst hafa farið frá Blönduósi til Reykjavíkur á 32 manna bifreið um kl. 16.30 þennan dag, og hafi hann því verið við Staðarskála u. þ. b. klukkustund síðar. Hann segir akstursskilyrði hafa verið þokkaleg, hjólför auð og án ísingar, veggrip hafi verið gott í hjólförum, en krapasull í vegköntum. Aðspurður kveður hann bifreiðina hafa verið búna þokkalegum ónegldum snjódekkjum. Hann kveðst hafa ekið á um 80 km hraða, og hafi það að sínu mati verið eðlilegur hraði og hann haft fullt vald á bifreiðinni.

Vitnið Vilhelm Valgeir Guðbjartsson bifreiðarstjóri kveðst hafa farið kl. 17.00 frá Reykjavík og verið samferða Norðurleiðarbifreiðinni í Staðarskála á 14 manna rútu. Hann kveður krapaelg hafa verið á veginum, en bíllinn samt greinilega haft veggrip og hjólför verið auð. Hann telur hæfilegan hraða hafa verið 50–60 km miðað við klukkustund, en bifreið sín hafi verið á sumardekkjum. Aðspurður kveðst hann ekki hafa orðið var við mikinn vind.

Vitnið Þóroddur Gunnþórsson bifreiðarstjóri kveðst hafa verið um kl. 20.00 í Staðarskála á leið norður á Nissan-Patrol-jeppabifreið. Hann kveðst ekki muna vel eftir veðri, en telur, að verið hafi strekkingsvindur og slydda. Auð hjólför í báðar áttir hafi verið á veginum, en slabb utan við þau. Aðspurður um, hvort hann hafi orðið var við vindhviður, segist hann hafa orðið var við eina hviðu á þeim stað, sem hann telur rútuna hafa farið út af. Hann kveðst hafa ekið á u. þ. b. 70–80 km hraða.

Vitnið Sverrir Eyfjörð Torfason bifreiðarstjóri kveðst hafa verið á leið

frá Reykjavík til Akureyrar á 20 manna bifreið og verið við Staðarskála um kl. 19.30–20.00 umræddan dag. Hann segist hafa rætt um veður og færi við ákærða. Hann kveðst hafa sagt ákærða, að ekki væri ástæða til að gera neinar sérstakar ráðstafanir, t. d. að setja á keðjur eða þ. h. Hann segir hjólför hafa verið auð, en annars krap á veginum. Hann hafi prófað hemlunarskilyrði og þau reynst í góðu lagi. Hann hafi ekið á u. þ. b. 70–80 km hraða. Aðspurður kveðst hann hafa verið á negldum snjódekkjum. Hann kveðst ekki muna, hvort hjólför voru í báðar áttir eða á miðjum vegi.

Vitnið Pétur Karlsson bifreiðarstjóri kveðst hafa farið um Hrutafjörð þennan dag. Hann hafi lagt af stað á hópferðabifreið frá Varmahlíð í Skagafirði um kl. 13.00 og frá Staðarskála um kl. 15.00. Hann segir, að í Hrutafirði hafi verið strekkingsvindur og smá-éljagangur, smá-ísing á veginum utan við hjólför. Hann kveðst hafa talað við bílstjóra Norðurleiðarrútnunnar, sem hafi spurt sig um færð, og hann þá sagt, að hún væri ekkert til að hafa áhyggjur af.

Vitnið Eggert Karlsson bifreiðarstjóri átti leið um Hrutafjörð þennan dag um kl. 13.30. Hann segir færð hafa verið góða, smá-éljagang, en krapí hafi verið farinn að koma á veginn, en ekkert á veginum til þess að gera.

Vitnið Jón Hjalti Ásmundsson, verkfræðingur hjá Bifreiðaskoðun Íslands, skoðaði hópferðabifreiðina eftir slysið og er einn höfunda skýrslu, sem gerð er af Bifreiðaskoðun Íslands og liggur frammi í málinu. Hann segir hjólbarða rútunnar hafa verið með snjómynstri, en staðfesti þá skoðun sína, að afturhjárbarðar rútunnar hefðu ekki verið fullnægjandi til aksturs að vetrarlagi, þrátt fyrir það að þeir stæðust ákvæði reglugerðar um gerð og búnað ökutækja um mynsturdýpt. Að hans mati var hægt að auka veggrip í snjó og hálku með því að hafa meiri mynsturdýpt, nagla, keðjur eða aka hagar.

Um ökuritann segir vitnið, að erfitt sé að ákvarða nákvæmlega, hversu hratt bifreiðin fór, þegar hún fór út af. Hins vegar megi sjá, að henni hafi verið ekið á bilinu 80–90 km hraða skömmu fyrir slys, en skrifnálin hafi gengið til og farið í gegnum ökuritaspjaldið á einum stað, svo að ekki sé unnt að segja til um, hvort hún hafi hrist upp í einhvern ákveðinn hraða, þegar slysið varð. Þá megi sjá, að nálin hafi gengið aðeins til baka, sem sé ekki eðlilegt. Þessi hristingur valdi því, að ekki er unnt að fullyrða um hraða bifreiðarinnar nákvæmlega, þegar slysið varð, en ljóst sé, að nálin skrái hraða alveg niður í 60 km. Hann segir ökuritann tengdan við hjól bifreiðarinnar og skrá hraða eftir snúningi þeirra. Fari hann niður í núll, ef hjól læsast við hemlun.

Vitnið segir, að nú sé í gildi reglugerð um ökurita og allt um ísetningu,

tæknilega útfærslu hans, löggildingu um heimild til að setja hann í bifreiðar o. þ. h. Þessi reglugerð hefði hins vegar ekki enn tekið gildi, þegar slysið varð, og því hefði ekkert fyrirtæki haft faggildingu til að setja ökurita í bifreiðar. Hann kveðst ekki vita, hvort fyrirtækið, sem setti ökuritann í þessa bifreið, hafi haft kunnáttu til þess, Hann segir, að við skoðun bifreiðarinnar eftir slys hafi skoðunarmenn ekki kannað, hvernig ökuritinn var settur í. Aðspurður kveður hann ekkert hafa verið athugavert við öryggisbúnað bifreiðarinnar, þegar hún var skoðuð eftir slys. Þá segir hann bifreiðina hafa verið búnað svokallaðri hemlalæsivörn (ABS-hemlakkerfi), en það sé hannað til þess, að bílstjóri geti frekar stýrt bifreiðinni, þegar hann hemlar eins og mögulegt er. Samkvæmt ákvæðum reglugerðar hafi þessi búnaður ekki verið skyldubúnaður í bifreiðum af þessari gerð fyrr en með árgerð 1994 og síðar.

Vitnið Leifur Sveinsson, starfsmaður tæknideildar Bifreiðaskoðunar Íslands, skoðaði hópferðabifreiðina eftir slys.

Hann kveðst ekki geta fullyrt, að hjólbarðar rútunnar hafi ekki veitt fullnægjandi grip í snjó og hálfu, sú fullyrðing sé frekar komin frá vitninu Jóni Hjalta Ásmundssyni. Hins vegar veiti meira mynstur í hjólbörðum betra grip. Um hemlalæsivörninna og ökuritann og hvað lesa megir af honum, skýrir hann frá mjög á sömu lund og vitnið Jón Hjalte. Hann segir líklegast, að ökuritinn hafi orðið fyrir höggi, þegar rútan valt, og þá hafi myndast lítið krass og nálin gengið aðeins aftur á bak.

Vitnið Guðmundur Kristófersson bifvélavirki skoðaði rútuna eftir slys ásamt vitnunum Jóni Hjalta og Lárusi Sveinssyni. Hann ber, að hjólbarðar rútunnar hafi staðist ákvæði reglugerðar um mynsturdýpt. Hins vegar kveðst hann ekki geta fullyrt neitt um, hvernig hjólbarðarnir reyndust í færð eins og hún var, þegar slysið varð, þar sem þeir hafi ekki prófað þá.

Vitnið Magnús Einarsson yfirlögregluþjónn var einn þriggja manna í rannsóknarnefnd, sem dómsmálaráðherra skipaði vegna slyss þessa. Hann kveður nefndarmenn hafa skoðað bifreiðina eftir slysið, en fram að þeim tíma hafi hún verið í læstri geymslu. Hann segir, eins og stendur í skýrslu nefndarinnar, að fjórir samverkandi þættir hafi valdið slysinu, krapaflot, vindhviðu, hraða bifreiðarinnar og dekkjabúnað hennar. Hann kveður dekkinn hafa staðist ákvæði reglugerðar um mynsturdýpt, en hins vegar hafi þau verið orðin svo slitin, að þau hafi ekki verið nægilega góð miðað við aðstæður eins og þær voru. Þá segir hann, að skornar hafi verið raufar í dekkinn til að auka mynstrið í þeim. Um krapaflotið segir hann, að krapinn á milli dekkja og yfirborðs vegar valdi því, að bifreiðin missi viðnám við vegaryfirborð. Hafi það gerst hér og átt þátt í slysinu, án þess þó að nefndar-

menn hefðu getað prófað þetta atriði sérstaklega, enda hafi bifreiðin verið óökufær. Um yfirborð vegarins kveður hann nefndina hafi farið eftir upplýsingum, sem hún hafi fengið í viðtölum við fjölda manna. Þeir hafi talið, að vegurinn hafi verið háll, án þess að á honum væri ísing. Hins vegar hafi þeir ekki talið, að hjólför hafi verið auð. Hefði svo verið, telur hann, að ökumanninum hefði átt að takast að halda bifreiðinni á veginum. Um hraðann segir hann nefndina hafa miðað við, að bifreiðinni hafi verið ekið með 60–90 km hraða. Ökuritinn bendi til 90 km hraða, en ákærði hafi sagt, að hann hefði ekið á 60 km hraða. Sjálfur telji hann ökuritann gefa rétta tölu, án þess að nefndarmenn hafi þekkingu til að segja til um, hvort hann hafi verið réttur. Um áhrif vinds á slysið kveður hann stuðst við upplýsingar frá Veðurstofu Íslands og vottorð frá veðurathugunarstöðvum í næsta nágrenni við slysstað.

Vitnið Brynjólfur Árni Mogensen forstöðulæknir var einn rannsóknar-nefndarmanna. Var framburður hans í öllum meginatriðum samhljóða framburði vitnisins Magnúsar Einarssonar, og sömu sögu er að segja um framburð vitnisins Kristjáns Vigfússonar, sem einnig var í rannsóknar-nefndinni.

Vitnið Trausti Jónsson veðurfræðingur segir, að þennan dag hafi nokkuð stífur vindstrengur gengið vestur með norðurströndinni og vestur á Breiða-fjörð og Vestfirði. Á þeim tíma, sem slysið varð, megi ætla, að hámark strengsins hafi verið að ganga yfir. Þá megi ætla, að slysstaður sé syðst á þessu svæði. Þannig hafi verið gott veður á Nautabúi, Lýtingsstaðahreppi í Skagafirði, en mun verra á Bergsstöðum, sem eru nær Sauðárkróki. Hann segir ástæðulaust að draga í efa vottorð veðurathugunarmanns á Hlaðhamri, sem sé nánast gegnt slysstað handan Hrutafjarðar. Samkvæmt þessu vottorði var vindstyrkur á Hlaðhamri kl. 21.00 þennan dag 6 vindstig. Þó beri að hafa í huga, að veðurhæð sé almennt minni, ef vindur stendur af hafi, en þegar hann stendur af landi. Allar veðurathuganir vestan og norðan við staðinn hafi sýnt 8, 9 og 10 vindstig. Hann segir ekkert sérstakt í landslagi þarna, sem valdið geti því, að þetta svæði sé sérstaklega misvinda-samt. Hins vegar beri að hafa í huga, að vindstig séu meðalvindhraði í 10 mínútur, en í rokem megi margfalda vindhraðann með ákveðnum kviku-stuðli, og í þessu tilfelli telji hann stuðulinn 1,3 í neðri kantinum. Þess vegna megi gera ráð fyrir, að vindhraði hafi verið allt að 30 metrar á sekúndu, án þess að nokkuð verði fullyrt í þessu efni. Hann segir Veðurstofuna ekki hafa séð ástæðu til að vara sérstaklega við þessu veðri, enda hafi það ekki verið óvenjulegt miðað við árstíma, og spáð verið þessu veðri. Aðspurður segir hann, að hiti hafi verið nálægt 1,8 gráðum, en í krapanum, sem hann

kveðst ekkert vita um, sé hitastigið 0 eins og alltaf, þegar ís eða snjór bráðnar.

Vitnið Jónas Snæbjörnsson, umdæmisverkfræðingur hjá Vegagerðinni á Norðurlandi vestra á þeim tíma, sem slysið varð, kveður veginn á þessum stað hafa verið með venjulegum hætti miðað við aldur og árstíma, ekkert óvenjulegt við hann. Hins vegar væri hann breiðari, ef hann væri lagður nú, því að nú sé gert ráð fyrir, að vegaraxlir, sem séu einkum hugsaðar sem öryggissvæði, séu 75 cm að breidd og slitlag 6 m. Samkvæmt mælingum megi hins vegar sjá, að heildarbreidd vegarins er ekki nema 6,47 metrar við ræsið.

Aðspurður kveður hann krapafloft vera þekkt vandamál.

Vitnið Ragnar Sigbjörnsson, prófessor við Háskóla Íslands, vann greinargerð ásamt Jónasi Þór Snæbjörnssyni um slysið að beiðni verjanda ákærða.

Vitnið greinir frá því, að við gerð skýrslunnar hafi höfundur notast við myndbandsupptöku, sem gerð var eftir slysið, m. a. viðtöl, sem þar eru tekin, og einnig það, sem fyrir liggur í málsgögnum. Þeir hafi ekki unnið sérstaka rannsókn um yfirborð vegarins, t. d. með því að tala við vitni eða aðra, sem komu að málinu. Hann greinir frá því, að þeir hafi miðað við, að yfirborð vegarins hafi verið blautt, en samkvæmt þeim gögnum, sem þeir höfðu undir höndum, sé ósennilegt, að mikill krapa hafi verið á veginum. Því hafi þeir talið eðlilegt að nota núningsstuðullinn 0,4 til 0,33 eftir hraða bifreiðarinnar. Hafi mikill krapa verið, geti vel verið, að svokölluð ökuflýting hafi orðið, þ. e., að bifreiðin missi veggrip á öllum hjólum, og þá sé núningsstuðull orðinn nánast núll. Líklegra sé, að ökuflýting verði fyrir á framhjólum en afturhjólum. Aftur á móti sé ósennilegt miðað við myndirnar, að ökuflýting hafi orðið, og því telji þeir aðra ástæðu líklegri fyrir slysinu. Hann segir einnig mega gera ráð fyrir, að núningsstuðull lækki við aukinn ökuhraða og einnig normalkraftur. Aðspurður kveður hann í skýrslunni gert ráð fyrir því, að bifreiðin hafi fyrst leitað út í hægri kant, og sé það gert vegna þess, sem fram kemur í viðtölum á myndbandinu. Hins vegar breyti það engu um niðurstöðu skýrslunnar, þótt bifreiðin hafi einungis farið til vinstri.

Aðspurður um vindátt kveður hann hana studda veðurathugunum, sem fyrir liggja í málinu, en einnig því, að inni í Hrótafirði séu norðlægar og suðlægar áttir ríkjandi. En á þeim stað, sem slysið varð, sé vindur að breytast, sé að beygja inn fjörðinn úr norðaustanátt í norðanátt. Hann segir þá hafa notað hviðustuðullinn 15%, og sé það heldur minna en fékkst við mælingar, sem þeir gerðu á slysstað, en þeir hafi vegna árstíma og minni vinds við mælinguna talið þennan stuðul nær lagi.

Aðspurður um framdekk rútunnar segir hann, að þeir hafi í gögnum málsins séð, að þau væru nýleg, og því miðað við það. Hefðu þau verið slitnari, hefði niðurstaða þeirra einungis orðið lakari sem því næmi, þ. e. a. s. lægri núningsstuðull milli dekkja og vegar.

Um breidd akvegarins sé það að segja, að hún hafi einkum áhrif á afhafnafrelsi ökumanns; ef vegur er breiðari, hafi hann meira ráðrúm til að stjórna bifreiðinni.

Hann segir niðurstöðu þeirra vera þá, að veggrip hafi tapast á framhjólum, og þess vegna hafi bifreiðin verið stjórnlaus. Að því leyti sé það hið sama og gerast myndi við ökuflýtingu, en þá séu núningsstuðlar lægri, og því hefði slysið getað orðið við minni vind, en eftir því sem núningsstuðull minnki, aukist áhrif vindsins. Almennt sé rétt að horfa svo á málið, að við erfiðari skilyrði, blautari veg, meiri krpa, meiri snjó, lækki núningsstuðull. Ef um ökuflýtingu hefði verið að ræða, hefði engu máli skipt, þó að bifreiðin hefði verið á negldum snjóhjólbörðum. Betra sé að vera á negldum snjóhjólbörðum, ef ísing er á vegi, en verra, ef vegur er þurr.

Vitnið Jónas Þór Snæbjörnsson, hinn höfundur greinargerðarinnar, staðfesti, að skýrslan hefði verið unnin eftir bestu vitund skýrsluhöfunda, og bar um það, er hann var spurður, á sama veg og vitnið Ragnar Sigbjörnsson.

Vitnið Óskar Jens Stefánsson bifreiðarstjóri ók hópferðabifreiðinni, sem ákærði tók við í Staðarskála, þangað frá Reykjavík. Hann segir engar sérstakar reglur um það hjá Norðurleið hf., hvenær sett séu vetrardekk undir bíla fyrirtækisins. Hann kveðst hafa velt því fyrir sér, hvort bifreiðin væri útbúin til vetraraksturs, og niðurstaða sín orðið, að hún væri það. Búið hafi verið að útbúa hana til vetraraksturs, hún hafi verið á snjódekkjum. Dekkin hafi að sínu mati verið í góðu lagi, en ekki sé algilt, að bílar fyrirtækisins séu á negldum dekkjum. Hann segir framkvæmdastjóra félagsins hafa valið þessa bifreið sérstaklega til þessar ferðar. Aðspurður um ökuritann í bifreiðinni kveðst hann hafa vitað af honum, hins vegar hafi sér ekki verið kunnugt um, að spjald væri í honum, og ekki fengið neinar leiðbeiningar um, hvað ætti að gera við það, t. d., hvort taka ætti það úr og setja nýtt kort í við Staðarskála.

Vitnið Þorsteinn Kolbeins, sem var staðgengill forstjóra Norðurleiðar hf. á þeim tíma, sem slysið varð, segir, að upphaflega hafi önnur bifreið átt að fara þessa ferð, en hún hafi ekki verið í standi til fararinnar, og því hafi hann sent þennan bíl. Hann segir bifreiðina hafa verið á vetrardekkjum, sennilega aðeins meira en hálfslitnum. Þá segir hann, að á haustin, þegar von er á snjó og slíku, séu bílar fyrirtækisins undirbúnir fyrir vetrarakstur.

Eftir fyrsta nóvember séu allir bílar komnir á nagladekk. Ef ekki hefði þurft að nota bílinn í þessa ferð, hefði hann verið settur á vetrarbúnað eftir þessa helgi. Þessi dekk hafi alls ekki átt að vera undir bílnum um veturinn.

Aðspurður segir hann, að á þessum tíma hafi þeir að ósk hins opinbera verið að skipta um ökurita í öllum bílum Norðurleiðar hf. Fyrirtækið hafi á þessum tíma ekki verið búíð að gefa út nein fyrirmæli um, hvernig ætti að fara með ökuritana, enda þeir ekki komnir í alla bíla þess. Hann kveðst ekki muna nákvæmlega, hvenær spjaldið, sem var í bílnum þennan dag, var sett í hann.

III.

Niðurstaða.

Ákæra er á því reist, að ákærði hafi raskað umferðaröryggi, ekið of hratt miðað við aðstæður og án nægjanlegrar aðgæslu og að búnaði hjóla bifreiðarinnar hafi verið áfátt miðað við akstursaðstæður, sem lýst er í ákæru. Hafi þetta leitt til þess, er vindhviða skall á bifreiðinni, að hún lenti út af veginum og valt. Verður nú vikið að einstökum þáttum efnislýsingarinnar.

Um ökuhraða.

Fram hefur komið, að í hópferðabifreiðinni, sem ákærði ók, var ökuriti. Af ökurita má sjá, á hvaða tíma dags og hversu hratt bifreið er ekið. Í reglugerð nr. 236/1995 um aksturs- og hvíldartíma ökumanna o. fl. í innanlandsflutningum og við flutning innan evrópska efnahagssvæðisins er að finna ákvæði þess efnis, að bifreið sem þessi skuli búin ökurita. Gildistöku ákvæðisins var hins vegar frestað, því að ekki var skylt að vera með ökurita fyrr en eftir 15. nóvember 1995. Í málinu liggur ekki fyrir, að ökuriti sá, sem í bifreiðinni var, hafi verið settur í hana eins og reglur gera ráð fyrir, og þá liggur ekki heldur fyrir, hvort hann var prófaður á réttan hátt, enda var ekkert verkstæði komið með löggildingu til að annast þetta. Þá liggur ekki heldur fyrir, að sá, sem setti ökuritann í, hafi haft til þess næga þekkingu. Af þessum sökum er ekki víst, að ökuritinn hafi verið réttur, og er það því álit dómsins, að ekki verði skráning ökuritans lögð til grundvallar um hraða bifreiðarinnar umrætt sinn.

Eins og að framan er rakið, gátu vitni ekki borið með neinni vissu, hversu hratt bifreiðinni var ekið. Sumum fannst ekið of hratt, öðrum mjög varlega, en mörg voru sammála um, að ekkert hefði verið óvenjulegt við akstur ákærða. Fyrir dóminum kvaðst ákærði ekkert geta fullyrt um hraða bifreiðarinnar, þegar slysið varð. Hann taldi hins vegar, að hraðinn, sem fram kemur á spjaldinu úr ökuritanum, 80–90 km, hafi verið of mikill. Hann bar hins vegar við skýrslutöku hjá lögreglu, að hann hefði skömmu

fyrir slysið verið á u. þ. b. 60 km hraða. Dómurinn telur því samkvæmt þessu og með vísan til framburðar vitna, að í máli þessu verði að leggja til grundvallar, að hraði bifreiðarinnar hafi verið nálægt 60 km.

Um veður.

Vitni, sem voru farþegar í rútunni, eru flest sammála um, að vindhviða hafi átt þátt í því, að bifreiðin fór út af veginum. Hins vegar er misjafnt, hvenær þau telja hana hafa skolið á bifreiðinni. Að mati sumra verður vindhviðan til þess, að ákærði missir stjórn á bifreiðinni, en aðrir telja, að vindhviðan hafi ekki komið, fyrr en bifreiðin var komin yfir á vinstri vegarhelming, og það orðið til þess, að ákærði náði ekki að rétta hana af. Ákærði ber sjálfur, að vindhviðan hafi orðið til þess, að hann missti stjórn á bifreiðinni. Af framburði vitna og ákærða sjálfs er ljóst, að vindhviða þessi var nokkuð sterk.

Heimamenn, sem komu fyrir dóminn, báru, að þetta svæði í Hrútafirði væri alls ekki misvindsamt, þó helst í norðaustanátt, eins og var, þegar slysið varð. Vitnið Trausti Jónsson veðurfræðingur telur, að vindurinn hafi miðað við 9 vindstig getað farið upp í 30 metra á sekúndu í hviðum. Þá bar hann, að þetta veður hefði ekki verið neitt óvenjulegt og því verið spáð af Veðurstofunni og ekki talin ástæða til að vara sérstaklega við því. Af þessum sökum verður ekki talið, að veður hafi á einhvern hátt verið svo óvenjulegt, að ekki hafi mátt sjá það fyrir. Þá telur dómurinn, að vindstyrkur einn og sér hafi ekki verið þannig, að hann einn hafi valdið slysinu án tillits til annarra þátta, svo sem ökuhraða, aðstæðna á vegi og dekkjabúnaðar, eins og niðurstöður í skýrslu Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands gefa í skyn. Hins vegar telur dómurinn sannað með framburði ákærða og vitna, að sterk vindhviða hafi skolið á bifreiðinni með þeim afleiðingum, að hún fór út af veginum, eins og í ákæru greinir.

Um yfirborð vegarins.

Flest vitnanna, sem komu fyrir dóminn, báru, að verið hefði krapí (slabb) á veginum. Þannig bar Hermann Ívarsson lögreglumaður, að krapinn hefði verið 5–7 cm þykkur. Þykir því ekki óvarlegt að leggja til grundvallar, að krapí hafi verið á veginum, þegar slysið varð. Hins vegar ber að hafa í huga, að tæki frá Vegagerðinni voru kölluð út til að ryðja veginn, og mikla umferð að og frá slystað eftir slysið. Þetta verður til þess, að við mat á ástandi yfirborðs vegarins, er slysið varð, er ekki unnt að leggja til grundvallar myndir, sem fréttamenn tóku nokkru eftir slysið. Flest vitnanna eru sammála um, að hjólför hafi verið auð, þ. e., að sést hafi í yfirborð vegarins í hjólförum. Vitnið Ragnar Sigbjörnsson, annar höfunda greinargerðar, sem Verkfræðistofnun Háskóla Íslands vann vegna slyssins, bar, að þeir

hefðu lagt til grundvallar í útreikningum sínum, að vegurinn hefði verið blautur. Aðspurður, hvaða áhrif það hefði, að krapí hafi verið á veginum, svaraði hann því, að þá hefði núningssuðullinn lækkað og vindurinn haft meiri áhrif. Um yfirborð vegarins kvað hann þá hafa miðað við myndbandsupptöku af veginum og það, sem fram hefði komið hjá vitnum um það.

Rétt þykir að leggja til grundvallar, að krapí hafi verið á veginum og sést í slitlag í hjólförum. Þó virðist ekki hafa verið ísing undir krapanum og vegurinn af þeim sökum ekki flugháll. Hins vegar verður að horfa til þess, að vegurinn var einungis auður í hjólförum, en annars krapí á honum. Krapinn veldur því, að um leið og bifreiðin fer út úr hjólförum, er orðið hált undir henni, og af þeim sökum lætur hún mun verr að stjórn en ella.

Um hjólbarða bifreiðarinnar.

Með framburði vitna og ákærða sjálfs er rétt að leggja til grundvallar, að hjólbarðar bifreiðarinnar hafi verið með snjómynstri. Hins vegar má sjá af ljósmyndum, að þeir voru nokkuð slitnir og afturhjólbardar slitnari. Framdekk höfðu verið negld, en engir naglar voru eftir í þeim, þegar slysið varð. Að sögn ákærða skoðaði hann ekki dekkinn, áður en hann lagði af stað. Hann telur aftur á móti, að þau hafi staðist akstursaðstæður, eins og þær voru á þessum stað, og ekki verið ástæða til að setja keðjur undir. Framhefur komið, að dekkinn standast ákvæði reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 411/1993, að því er lágmarksmynsturðýpt varðar. Hins vegar er ljóst, að þau voru fjarri því að vera eins og best verður á kosið með tilliti til árstíma og aðstæðna, eins og þær voru greint sinn. Þannig bar vitnið Þorsteinn Kolbeins, staðgengill forstjóra Norðurleiðar hf., að ekki hefði verið farið að búa þessa bifreið undir vetrarakstur, en almennt sé miðað við hjá fyrirtækinu, að allir bílar séu komnir á negld vetrardekk eftir 1. nóvember ár hvert. Þessi bifreið hefði verið sett á slík dekk helgina eftir slysið, hefði það ekki orðið. Bifreiðarstjórar hjá Sérleyfisbílum Akureyrar hf. báru, að hjá því fyrirtæki væri miðað við, að bílar fyrirtækisins væru komnir á negld vetrardekk eftir 15. október, og þannig voru bílar þeirra útbúnir þennan dag. Dómurinn telur, að við mat á því, hvort hjólabúnaður bifreiðar sé í lagi, verði að taka mið af akstursaðstæðum, ökuhraða, árstíma o. fl. þáttum. Í þessu sambandi styður dómaframkvæmd það álit dómsins, að í máli þessu beri að gera meiri kröfur til hjólabúnaðar en svo, að hann fullnægi lágmarkskröfum skv. reglugerð, svo sem rakið var. Þá er upplýst af hálfu eignanda bifreiðarinnar, að hún var ekki búin undir vetrarakstur. Með hliðsjón af öllu ofanrituðu telur dómurinn sannað, að búnaði hjóla bifreiðarinnar hafi verið áfátt miðað við akstursaðstæður.

Samkvæmt því, sem áður er getið, telur dómurinn rétt að leggja til grundvallar, að ákærði hafi við erfið akstursskilyrði ekið á um 60 km hraða, er slysið varð. Vitnisburður margra farþega styður framburð ákærða um það, að hann hafi misst stjórn á bifreiðinni, er vindhviðan skall á henni. Eftir það var bifreiðin í raun stjórnlaus. Einu gildir, hvort bifreiðin rann út af veginum vegna háliku eða hvort ökufleyting varð. Í báðum tilvikum var bifreiðin í raun stjórnlaus og ákærða ókleift að stjórna henni þrátt fyrir tilraunir í þá átt. Dómurinn telur hins vegar ljóst, að hefði ökuhraði verið minni og hjólbarðar betri við þær akstursaðstæður, sem voru, hefði bifreiðin ekki hafnað utan vegar, enda telur dómurinn, svo sem áður er rakið, vindstyrkinn ekki eina orsök slyssins. Dómurinn telur, að ákærða hafi borið að aka sérstaklega varlega við þær aðstæður, sem voru. Eins og vitnisburður Trausta Jónssonar veðurfræðings ber með sér, verður ekki þvertekið fyrir, að vindhraði hafi í rokem náð 30 metrum á sekúndu, sem er mjög sterkur vindur. Hafi vindhraði náð slíkum styrk í roku, hlýtur ákærði að hafa orðið hans var áður og því þurft að miða ökuhraða við það, en vitni báru um sterkan byljóttan vind á þessum tíma. Þegar allt þetta er virt, telur dómurinn sannað, að ákærði hafi ekið of hratt miðað við aðstæður og án nægjanlegrar aðgæslu og hjólabúnaði verið áfátt miðað við akstursaðstæður, eins og í ákæru greinir. Hins vegar telur dómurinn vindhviðuna, sem skall á bílnum, hafa átt mestan þátt í því, hvernig fór, og hefur dómurinn það í huga, er gáleysisstíg verknadar ákærða er metið.

Með háttsemi sinni hefur ákærði gerst brotlegur við 215. gr., 1. mgr. 219. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940, 1. mgr. 4. gr., 1. og 2. mgr., staflíð h, 36. gr. og 1. mgr., sbr. 1. málslíð 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, sbr. lög nr. 44/1993 og gr. 16.02, tölulíð 1, reglugerðar um gerð og búnað ökutækja nr. 411/1993, sbr. 1. mgr. 60. gr. umferðarlaga, allt sbr. 1. mgr. 100. gr. umferðarlaga. Hins vegar þykir ákærði ekki með háttsemi sinni hafa brotið gegn 168. gr. almennra hegningarlaga, en það brot er almannahættubrot, sem beinist að ótilteknum fjölda manna, og enda þótt 41 farþegi hafi verið í bifreiðinni, verður það eitt ekki til þess, að brot ákærða falli undir nefnda 168. gr.

Sakaferill.

Ákærði hefur ekki sætt refsingu, sem áhrif hafi á ákvörðun refsingar í máli þessu.

Refsing.

Ákærði hefur unnið sér til refsingar samkvæmt þeim lagagreinum, sem að framan eru raktar, og verður refsing hans ákveðin með hliðsjón af 77. gr. almennra hegningarlaga, og þykir hún hæfilega ákveðin 50.000 króna sekt til ríkissjóðs, en 10 daga varðhald komi í stað sektarinnar, verði hún ekki greidd innan fjögurra vikna frá birtingu dómsins að telja.

Ökuréttarsvipting.

Í 1. mgr. 101. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 segir, að svipta skuli mann rétti til að stjórna vélknúnu ökutæki, sem ökuskráirteini þurfi til, ef hann hefur orðið sekur um mjög víttaverðan akstur slíks ökutækis eða telja verður með hliðsjón af eðli brotsins eða annars framferðis hans sem ökumanns vélknúins ökutækis varhugavert, að hann stjórni vélknúnu ökutæki. Ekkert af efnisskilyrðum ofangreindrar greinar þykir eiga við um ákærða, og ber því að sýkna hann af kröfu um sviptingu ökuréttar.

Sakarkostnaður.

Með hliðsjón af niðurstöðu málsins ber að dæma ákærða til greiðslu sakarkostnaðar. Í yfirliti sýslumannsins á Blönduósi um sakarkostnað eru reikningar frá Rannsóknastofu háskólans vegna krufningar á líki Laufeyjar Marteinsdóttur, farþega í bifreiðinni, að fjárhæð 49.725 krónur, kostnaður vegna flutnings líksins til krufningar 21.100 krónur, ferðareiknings vegna sama 8.050 krónur, kostnaður vegna etanol-ákvörðunar í þvagi og blóði og matsgerðar vegna Kristínar Halldórsdóttur, að fjárhæð 16.132 kr. Ekki liggur fyrir, af hvaða sökum stofnað var til þessa kostnaðar í þágu rannsóknar málsins, enda liggur fyrir fullnægjandi vottorð vegna líkskoðunar. Þá hefur ekki verið gerð grein fyrir, af hvaða sökum ljósrítunarkostnaður, að fjárhæð 21.280 krónur, er talinn til sakarkostnaðar. Ofangreindir liðir teljast því ekki til sakarkostnaðar. Annan sakarkostnað, þar með talinn kostnað vegna greinargerðar Verkfræðistofnunar Háskóla Íslands, að fjárhæð 186.793 kr., ber ákærða að greiða. Þá ber að dæma ákærða til að greiða málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns, Guðna Haraldssonar hæstaréttarlögmanns, 500.000 krónur, að viðbættum virðisaukaskatti svo og saksóknarlaun til ríkissjóðs, 350.000 krónur. Við ákvörðun málsvarnar- og saksóknarlauna hefur verið tekið tillit til þess tíma, sem fór í ferðalög sakflytjenda.

Dóminn kveða upp Halldór Halldórsson héraðsdómari sem dómsformaður og Guðjón St. Marteinsson héraðsdómari og dr. Jens Bjarnason verkfræðingur sem meðdómsmenn.

D ó m s o r ð:

Ákærði, Hjörtur Unason, greiði 50.000 króna sekt í ríkissjóð, en 10 daga varðhald komi í stað sektar, verði hún ekki greidd innan fjögurra vikna.

Ákærði er sýknaður af kröfu um sviptingu ökuréttar.

Ákærði greiði allan sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda síns Guðna Haraldssonar hæstaréttarlögmanns, 500.000 krónur, og 350.000 krónur í saksóknarlaun til ríkissjóðs.