

Fimmtudaginn 18. janúar 1996.

Nr. 223/1994.

Samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs

(Sigurbjörn Magnússon hdl.)

(Guðrún Margrét Árnadóttir hrl.)

gegn

Jakobi Þorsteinssyni

(Steingrímur Þormóðsson hdl.) og

Jakob Þorsteinsson

gegn

samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og

Vátryggingafélagi Íslands hf.

(Hákon Árnason hrl.)

Bifreiðar. Vátrygging. Skaðabótamál. Örorka. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Haraldur Henrysson, Arnljótur Björnsson, Garðar Gíslason, Guðrún Erlendsdóttir og Hjörtur Torfason.

Aðaláfrýjendur skutu máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 17. maí 1994. Þeir krefjast aðallega sýknu af öllum kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar úr hans hendi í héraði og fyrir Hæstarétti. Til vara krefjast þeir sýknu að svo stöddu af kröfum gagnáfrýjanda um „solidaríska“ ábyrgð með Vátryggingafélagi Íslands hf. og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti. Til þrautavara krefjast þeir þess, að kröfur gagnáfrýjanda verði lækkaðar og málskostnaður felldur niður í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 9. júní 1994. Hann krefst þess aðallega, að gagnstefndu verði in solidum dæmdir til þess að greiða sér 7.968.040 krónur með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá 27. febrúar 1992 til greiðsludags. Til vara krefst hann þess, að gagnstefndu samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs verði in solidum dæmdir til þess að greiða sér 7.291.385 krónur með sömu dráttarvöxtum og greinir í aðalkröfu. Í báðum tilvikum krefst

gagnáfrýjandi þess, að gagnstefndu verði in solidum dæmdir til þess að greiða málskostnað, eins og málið væri ekki gjafsóknarmál, en með bréfi dóms- og kirkjumálaráðuneytis 4. janúar 1996 var gagnáfrýjanda veitt gjafsókn fyrir Hæstarétti.

Gagnstefndi Vátryggingafélag Íslands hf. krefst aðallega staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti, en til vara krefst hann þess, að kröfur gagnáfrýjanda verði lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Nokkur ný skjöl hafa verið lögð fyrir Hæstarétt, þar á meðal nýr útreikningur Jóns Erlings Þorlákssonar tryggingafræðings á örorkutjóni gagnáfrýjanda, dagsettur 20. desember 1995, þar sem reiknað er með 4,5% framtíðarávöxtun bóta vegna varanlegrar örorku.

I.

Atvikum málsins er lýst í héraðsdómi, og gerðust þau fyrir gildistöku skaðabótalaga nr. 50/1993. Eins og þar er lýst, vann gagnáfrýjandi sem bifreiðarstjóri hjá Vegagerð ríkisins á Ísafirði. Var hann að stjórna snjóruðningsbifreiðinni Í 4045 á Hnífsdalsvegi laugardaginn 27. janúar 1990, þegar hún varð fyrir snjóflóði og valt niður í fjöru.

Gagnáfrýjandi byggir kröfur sínar aðallega á 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Í þeirri grein er mælt fyrir um skyldu eiganda skráningarskylds vélknúins ökutækis til að tryggja ökumann þess, og „gildir sú vátrygging fyrir hvern ökumann sem tækinu stjórnar. Vátryggingin skal tryggja bætur vegna slyss sem ökumaður kann að verða fyrir við starfa sinn . . .“. Ekki er um það deilt í máli þessu, að gagnáfrýjandi var við stjórn bifreiðarinnar, er slysið varð. Þar sem fullnægt er áður nefndum lagaskilyrðum fyrir greiðsluskyldu vátryggingarfélags samkvæmt slysátryggingu ökumanns, gerist hér ekki þörf á að taka frekari afstöðu til tengsla slyssins og notkunar bifreiðarinnar. Ber því að dæma gagnstefnda Vátryggingafélag Íslands hf. til þess að greiða gagnáfrýjanda slysátryggingarbætur, eins og nánar greinir hér á eftir.

II.

Gagnáfrýjandi skýrir svo frá fyrir dómi, að kvöldið fyrir slysið hafi hann fengið fyrirmæli frá rekstrarstjóra Vegagerðar ríkisins á Ísafirði um að moka Hnífsdalsveg af öryggisástæðum, „sem ég taldi

mjög eðlilegt“. Fór gagnáfrýjandi að þessum fyrirmælum og kvaðst ekki hafa séð ástæðu til að hafa samband við yfirmann sinn, áður en hann lagði af stað. Gagnáfrýjandi bar einnig, að veður hefði verið „ekkert slæmt á okkar mælikvarða á Vestfjörðum“, er hann hóf vinnu að morgni slysdags. Kvaðst hann oft hafa unnið í miklu verra veðri, og hefði þetta verið „talið ágætasta veður til að moka“. Gagnáfrýjandi sagðist ekki hafa orðið var við neitt sérstakt eða óvenjulegt, er hann var á leið sinni frá Hnífsdal til Ísafjarðar.

Þegar lítið er til þessa og annars, sem fram er komið í málinu, þykir ekki í ljós leitt, að veðurhorfur eða aðrar aðstæður hafi gefið tilefni til þess að hætta við að moka eða gera aðrar ráðstafanir vegna snjóflóðahættu. Verður því fallist á þá niðurstöðu héraðsdóms, að slys gagnáfrýjanda verði ekki rakið til gáleysis starfsmanna Vegagerðar ríkisins.

Alkunna er, að víða hér á landi valda snjóflóð manntjóni, skemmdum á mannvirkjum og ýmsum öðrum skaða. Tjón af þessum völdum getur hlotist á mönnum eða munum á umferðarleiðum og einnig utan vega. Því er lýst í héraðsdómi, að snjóflóðahætta sé á Hnífsdalsvegi við vissar aðstæður. Dómstólar hafa hrundið kröfum um að fella skaðabótaskyldu án sakar á atvinnurekendur eða aðra vegna slysa, sem menn hafa orðið fyrir við vinnu á sjó eða landi af völdum náttúruafla. Ekki verður talið, að í þessu máli séu rök til að víkja frá þeirri dómaframkvæmd. Ber því að sýkna aðaláfrýjendur af kröfum gagnáfrýjanda.

III.

Með vísan til forsendna héraðsdóms er fallist á, að varanleg læknisfræðileg örorka gagnáfrýjanda, sem einungis verði rakin til slyssins, sé 20%.

Í kröfugerð sinni fyrir Hæstarétti tekur gagnáfrýjandi fram, að verði ekki fallist á þann grundvöll, sem hann reisir kröfur sínar á, þ. e. 30% varanlega örorku og vaxtafót, sem við er stuðst, geri hann þá kröfu, að bætur verði miðaðar við 20% örorku og tjónsútreikning Jóns Erlings Þorlákssonar frá 20. desember 1995, sem gerir ráð fyrir 4,5% framtíðarávöxtun bóta. Samkvæmt því er höfuðstóll aðalkröfu 7.828.440 krónur og varakröfu 7.151.785 krónur. Endanlegar dómkröfur gagnáfrýjanda í héraði voru 6.542.271 króna auk

vaxta, og var þá gert ráð fyrir 35% frádrætti vegna eingreiðslu og skatthagræðis. Gagnstefndu hafa mótmælt hækkun krafna fyrir Hæstarétti. Með vísan til 111. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, sbr. 45. gr., verður gagnáfrýjandi talinn bundinn við þá fjárhæð, sem krafist var í héraði.

IV.

Við úrlausn kröfugerðar gagnáfrýjanda verður miðað við örorku-tjónsútreikning Jóns Erlings Þorlákssonar tryggingafræðings frá 20. desember 1995, þar sem tjónið er reiknað á grundvelli 20% varanlegrar örorku og notaðir 4,5% vextir og vaxtavextir eftir útreikningsdag. Höfuðstólsverðmæti vinnutekjutaps á slysdegi er þar áætlað að svo:

1. Vegna tímabundinnar örorku	378.700 krónur.
2. Vegna varanlegrar örorku	6.666.500 krónur.
3. Vegna tapaðra lífeyrisréttinda	400.000 krónur.

Fram er komið, að gagnáfrýjandi fékk greiddar 211.675 krónur frá vinnuveitanda sínum eftir slysið. Krafa um bætur fyrir tímabundið atvinnutjón er reist á útreikningi tryggingafræðingsins. Af hálfu gagnáfrýjanda hafa ekki verið lögð fram fullnægjandi gögn um það, hve lengi hann var frá vinnu vegna slyssins eða hvernig launagreiðslum til hans var háttað þann tíma. Hann hefur því ekki sýnt fram á, að fjártjón hans vegna tímabundins missis tekna hafi numið hærri fjárhæð en fyrrnefndri launagreiðslu. Verða honum því ekki dæmdar bætur fyrir tímabundna örorku.

Rétt þykir að taka kröfu gagnáfrýjanda um bætur fyrir varanlega örorku og vegna tapaðra lífeyrisréttinda til greina með 4.500.000 krónum, og hefur þá verið tekið tillit til frádráttar vegna hagræðis við eingreiðslu bóta og skattfrelsis þeirra. Draga ber frá 605.085 krónur, sem eru greiðsla frá Tryggingastofnun ríkisins, og 676.655 krónur, sem eru greiðsla váttryggingarbóta samkvæmt kjarasamningi Vegagerðar ríkisins og Alpýðusambands Íslands. Miskabætur þykja hæfilega ákveðnar í héraðsdómi, 200.000 krónur. Samkvæmt framan-sögðu er bótaskyld tjón gagnáfrýjanda 3.418.260 krónur. Ber gagnstefnda að greiða honum þá fjárhæð með vöxtum, svo sem nánar greinir í dómsorði.

Eftir þessum málalokum er rétt, að gagnstefndi greiði málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals 800.000 krónur, er renni í ríkissjóð. Gjafsóknarkostnaður gagnáfrýjanda í héraði og fyrir Hæstarétti greiðist úr ríkissjóði, svo sem nánar er greint í dómsorði. Við ákvörðun málskostnaðar hefur ekki verið tekið tillit til virðisaukaskatts. Málskostnaður fellur að öðru leyti niður.

D ó m s o r ð :

Aðaláfrýjendur, samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, skulu vera sýknir af kröfum gagnáfrýjanda, Jakobs Þorsteinssonar.

Gagnstefndi Vátryggingafélag Íslands hf. greiði gagnáfrýjanda 3.418.260 krónur með vöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 27. febrúar 1990 til uppsögu þessa dóms, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laganna frá þeim degi til greiðsludags. Gagnstefndi greiði 800.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem renni í ríkissjóð. Gjafsóknarkostnaður stefnanda í héraði og gagnáfrýjanda hér fyrir dómi greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun talsmanns hans, Steingríms Þormóðssonar héraðsdómslögmanns, samtals 800.000 krónur.

S é r a t k v æ ð i Hjartar Torfasonar

Slysátrygging vátryggingarfélags samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 á við, þegar ökumaður er að starfi við stjórn ökutækis og verður fyrir slysi, sem hlýst af notkun þess, sbr. 1. mgr. 88. gr. og 1. mgr. 91. gr. laganna. Gagnáfrýjandi sat undir stýri í snjóruðningsbifreið Vegagerðar ríkisins við mokstur á Hnífsdalsvegi, þegar snjóflóð féll úr Eyrarhlíð og hreif bifreiðina með sér út af veginum á ferð hennar. Þótt telja verði ósannað, að hávaði og titringur frá bifreiðinni hafi sett flóðið af stað, verður sá möguleiki ekki útilokaður. Hann ræður hins vegar ekki úrslitum um það, hvort slysið verði tengt við notkun ökutækisins, heldur verður að líta til aðstæðna við

vegin og þess, sem almennt gerist um hættur á umferðarleiddum. Alkunna er, að snjóflóð eru algeng í Eyrarhlíð og hafa oft áhrif á umferð um Hnífsdalsveg, sem þó þarf að vera opin að staðaldri. Samkvæmt opinberum gögnum var veður mjög óhagstætt á þessum slóðum og snjóflóðahætta virk, þegar gagnáfrýjandi gekk til starfa að morgni 27. janúar 1990. Hnífsdalsvegi hafði þó ekki verið lokað fyrir almennri umferð, heldur var það gert síðar sama dag og veginum þá haldið opnum fyrir neyðarumferð. Þegar þetta er virt ásamt öðru, er máli skiptir, verður snjóflóðið ekki talið svo óvæntur eða stórkostlegur atburður, að efni séu til að greina það frá öðrum hættum, sem orðið geta til truflunar við almenna umferð, án þess að tjón þeim tengt verði talið falla utan váttrygginga samkvæmt umferðarlögum. Að þessu athuguðu er ég því samþykkur, að dæma beri gagnstefnda til greiðslu slysátryggingarbóta.

Með vinnu gagnáfrýjanda á Hnífsdalsvegi var honum og ökutækinu stefnt í alvarlega hættu, sem var dæmigerð fyrir þennan þátt í starfi hans hjá Vegagerð ríkisins. Telja verður, að gagnáfrýjanda hafi ekki verið ætlandi að meta þessa hættu til hlítar og hafi verið við því búist samkvæmt starfsvenjum stofnunarinnar, að hann hæfist handa um mokstur þennan morgun, ef veður þætti fært til þess á annað borð. Með skírskotun til þessa og til forsendna hins áfrýjaða dóms fellst ég á þá niðurstöðu dómenda í héraði, að Vegagerð ríkisins og ríkissjóður beri skaðabótaskyldu vegna tjóns gagnáfrýjanda.

Ég er sammála meiri hluta dómenda að öllu leyti um ákvörðun á bótum til gagnáfrýjanda og kostnaði af málinu, sbr. III. og IV. kafla í atkvæði þeirra. Tel ég málalok þannig eiga að vera þau, að gagnstefnda og aðaláfrýjendum verði gert hvorum um sig að inna þær greiðslur til gagnáfrýjanda, sem þar eru til teknar.

S é r a t k v æ ð i **Garðars Gíslasonar**

Lögfestingu skyldutryggingar ökumanns í 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 var ætlað að veita stjórnendum bifreiða og annarra vélknúinna ökutækja rétt, sem væri sambærilegur bótarétti farþega, sem slasast í ökutæki. Telja verður, að svið váttryggingarinnar sé takmarkað á sambærilegan hátt og ábyrgðartrygging samkvæmt 91. gr.

laganna, þar á meðal við bótakröfur vegna slyss, sem hlýst af notkun ökutækis, sbr. tvo dóma Hæstaréttar 1995 um túlkun á 92. gr., 23. mars í máli nr. 369/1992 og 15. júní í máli nr. 11/1993, þar sem vísað er til 1. mgr. 88. gr. laganna.

Í máli þessu er ágreiningslaust, að orsök slyssins er, að snjóflóð féll á bifreiðina og hún valt niður í fjöru. Ekkert er vitað, hvað kom snjóflóðinu af stað, og hafa engar líkur verið að því leiddar, að notkun bifreiðarinnar hafi átt þar nokkurn þátt. Snjóflóðið er því eina orsök slyssins. Gagnvart bifreiðinni er snjóflóðið sjálfstæður, tilviljunarkenndur og utanaðkomandi atburður, sem tengist ekki notkun bifreiðarinnar, akstri hennar eða nokkrum öðrum áhættuatriðum, sem dæmigerð eru fyrir ökutæki, enda réðu þau engu um atburðarásina. Ljóst er því, að slys það, sem mál þetta fjallar um, verður hvorki rakið til notkunar bifreiðar í merkingu 88. gr. umferðarlaga né talið af völdum bifreiðarinnar að öðru leyti. Ber því að fallast á þá niðurstöðu hins áfrýjaða dóms, að slysið falli utan gildissviðs váttryggingar 92. gr. umferðarlaga og að sýkna beri gagnstefnda Váttryggingafélag Íslands hf. af kröfum gagnáfrýjanda.

Ég er samþykktur því, sem segir í II. kafla atkvæðis meiri hluta dómara.

Rétt er, að málskostnaður falli niður í héraði og fyrir Hæstarétti.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 28. apríl 1994.

1. 0.

Mál þetta, sem tekið var til dóms miðvikudaginn 6. apríl sl., hefur Jakob Þorsteinsson, kt. 060944-3109, Fitjateigi 6, Hnífsdal, höfðað fyrir bæjarþingi Reykjavíkur með stefnu, birtri 11. og 12. mars 1992, á hendur samgönguráðherra fyrir hönd Vegagerðar ríkisins, kt. 680269-2899, Borgartúni 5 og 7, Reykjavík, fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs Íslands, kt. 550169-2829, Arnarhvíli, Reykjavík, og Váttryggingafélagi Íslands hf., kt. 690689-2009, Ármúla 3, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru eftirgreindar:

1. Þess er krafist, að samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs og Váttryggingafélags Íslands hf. verði in solidum dæmdir til að greiða stefnanda 6.542.271 kr. ásamt dráttarvöxtum samkvæmt vaxtalögum frá 27. janúar 1990 til greiðsludags og að vextir leggjist við höfuðstól á 12 mánaða fresti, fyrst 27. janúar 1991.

2. Verði ekki orðið við dómkröfum samkvæmt fyrsta kröfulið, krefst

stefnandi til vara, að samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs verði in solidum dæmdir til að greiða stefnanda 5.865.616 kr. ásamt dráttarvöxtum samkvæmt vaxtalögum frá 27. janúar 1990 til greiðsludags og að vextir leggist við höfuðstól á 12 mánaða fresti, fyrst 27. janúar 1991.

3. Stefnandi krefst þess, að stefndu verði in solidum dæmdir til að greiða sér málskostnað [...].

Dómkröfur stefndu samgönguráðherra f. h. Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs eru eftirgreindar:

Aðallega, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og sér jafnframt tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda að mati dómsins.

Til vara, að þeir verði sýknaðir að svo stöddu af kröfu stefnanda um „solidaríska“ ábyrgð með stefndu tryggingafélagi og sér dæmdur málskostnaður eins og í aðalkröfu.

Til þrautavara, að stefnuþjárhæðir verði lækkaðar verulega og málskostnaður í því tilviki látinn falla niður.

Dómkröfur stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. eru þær aðallega, að félagið verði sýknað af öllum kröfum stefnanda, en til vara, að stefnukröfur verði stórlega lækkaðar. Jafnframt krefst félagið málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins auk virðisaukaskatts.

Með bréfi dóms- og kirkjumálaráðuneytisins, dags. 6. apríl 1992, var stefnanda veitt gjafsókn í málinu.

Sáttaumleitanir fyrir dómi hafa ekki borið árangur.

2. 0. Málavextir.

Mál þetta er höfðað vegna slyss, er stefnandi varð fyrir laugardaginn 27. janúar 1990, er snjóruðningstæki, sem hann stjórnaði, varð fyrir snjóflóði á Hnífsdalsvegi nálægt Kvíabryggju, en snjóflóð þetta færði tækið ásamt stjórnanda þess niður í fjöru, líklega nálægt 20–30 metra vegalengd. Stefnandi vann þá sem bifreiðastjóri hjá Vegagerð ríkisins á Ísafirði. Stefnandi var 45 ára að aldri, þegar slysið varð. Var hann við vinnu sína að ryðja snjó af veginum milli Ísafjarðar og Hnífsdals. Snjóruðningstæki þetta var bifreið með sérstökum útbúnaði til snjómoksturs. Stefnandi var búsettur í Hnífsdal, og hóf hann mokstur að morgni og hreinsaði veginn til Ísafjarðar. Er þangað var komið, sneri hann við og hélt aftur til Hnífsdals, en á þeirri leið varð áðurgreint slys. Afleiðingar slyssins urðu þær, að stefnanda var metin tímabundin og varanleg örorka, og synjaði Vátryggingafélag Íslands hf., sem hafði umrætt tæki í tryggingu, um bætur án undangengins dóms, en bifreiðin var skylduvátryggð hjá félaginu, þ. á m. slysatryggingu ökumanns.

Hnífsdalsvegur mun vera upplýst gata, þar sem 1000–1500 bifreiðar fara um á sólarhring, og mun Vegagerðin láta moka þar daglega, ef þörf krefur. Hnífsdalsvegur (Eyrarhlíð) liggur með sjó fram skammt ofan sjávarmáls, en landmegin er u. þ. b. 600–700 metra há fjallshlíð með urðum og klettum.

Stefnandi mun hafa ekið bifreið Vegagerðarinnar, I-4045, 10 hjóla dráttarbifreið af MAN-gerð, 20 tonn að þyngd, 360 ha. að vélarafli (dísil), sem var með þar til gerðri snjótönn framan á, sem bifreiðin ýtti á undan sér. Var tönnin fest í fjaðrahengsli bílsins á þar til gerða plötu, sem fest var framan á bílinn. Til að halda tönninni, sem var 1½ tonn að þyngd, frá yfirborði vegarins var notuð vökvadæla. Í notkun var tönninni slakað niður og hún látin hvíla á yfirborði vegarins.

Stefnandi segir, að mikill hávaði stafi af snjómokstri, sem unninn sé með slíkri tækni. Í fyrsta lagi heyrst mikið í vél tækisins. Í öðru lagi stafi mikill hávaði frá tönninni, þegar hún sé dregin yfir hið bundna slitlag vegarins, eins og t. d. þegar tönnin rekist í steinnibbur á yfirborði vegarins eða skelli á svelli, sem vaxið hafi á veginum, þá lyftist tönnin og skelli síðan niður af miklu afli, en við þetta myndist mikill hávaði og titringur, og sé þá eins og umhverfið nōtri. Stefnandi kveðst hafa ekið tækinu norður Hnífsdalsveg og skafið veginn með tönninni, og hafi fyrirstaða verið misjafnlega mikil.

Stefnandi segir, að meðan á snjóflóðinu hafi staðið, hafi tækið oltið og stefnandi skolið til og frá í stjórnklefa tækisins, og hafi stefnandi fljótlega rotast. Stefnandi kveðst hafa rankað við sér inni í stjórnklefa tækisins, sem þá hafi verið hálffullur af snjó, og hafi hann einnig verið að mestu umlukinn sjó, þó hafi höfuð sitt staðið upp úr sjónum. Stefnandi kveðst þá hafa fyllst mikilli skelfingu og talið, að dagar sínir væru taldir. Hafi hann um leið öðlast mikinn kraft og getað rifið sig út úr stjórnhúsinu og vaðið í land, en þetta muni hann reyndar óljóst. Sér hafi verið hrikalega kalt. Síðan hafi hann klifrað upp á veginn og gengið í Hnífsdal um tveggja kílómetra leið á hálfri klukkustund og komist í frystihúsið þar, en þangað hafi komið lækni. Eftir skoðun hjá lækni í frystihúsinu, hafi læknirinn ákveðið að senda stefnands heim til vinafólks, þar sem eigið hús hans þótti vera í hættu vegna snjóflóða. Stefnandi telur, að ef hann hefði verið með öryggisbelti spennt um sig, hefði hann látið lifið í slysinu.

Stefnandi segir, að hann hafi ekki áttað sig á því strax, hverja áverka hann hafi hlotið, en fljótlega eftir að hann hafi komið heim, hafi hann fengið hálfgert taugaáfall. Þá hafi hann og fengið mikla verki víða um líkamann við minnstu hreyfingu.

Lögregla rannsakaði slysstað strax eftir slysið. Samkvæmt lögregluskýrslu var talið, að snjóflóðið hefði verið svokallað flekahlaup. Var tunga þess um

200 metrar á breidd og 1,5–2 metrar á hæð. Eftir upplýsingum frá flugvellinum á Ísafirði var veður ANA (60 gráður) 6–7 vindstig, þriggja stiga frost, snjócoma og skafrenningur og loftþrýstingur 100(?) mb. Samkvæmt snjóflóðatöflum 1988/1989 og 1989/1990 frá Veðurstofu Íslands er snjóflóðahætta virk í Eyrarhlíð af náttúrlegum orsökum, en ekki er kunnugt um önnur slys þar af völdum snjóflóða á fólki og farartækjum. Er og algengt, að snjóflóð falli af náttúrlegum orsökum við slíkar aðstæður, sem voru, er slysið varð. Til að mynda hafa fallið sex snjóflóð í Eyrarhlíð á tveimur dögum í janúar 1990, sbr. snjóflóðatöflu 1989/1990 frá Veðurstofu Íslands, þ. á m. snjóflóðið, sem féll á stefnanda.

Nokkrum mánuðum eftir slysið leitaði stefnandi til lækna í Reykjavík vegna höfuð- og bakmeiðsla auk andlegra óþæginda. Hann telur, að mestu óþægindi sín stafi af þeim innri óþægindum, sem hann hafi haft frá slysinu, en stefnandi segir, að óþægindi þessi hafi farið að hrjá sig tiltölulega stuttu eftir, að hann varð fyrir slysinu, sem séu þrálátur kvíði og spennu ásamt svefntruflunum og martröð. Stefnandi segir, að hann haldi nú þessum óþægindum niðri með lyfjum. Stefnandi tekur enn fremur fram, að enn í dag hafi hann verki, sem leiði frá hnakka, ásamt kuldatilfinningu á höfði. Þá séu mjóbaksóþægindi sér sífellt til ama.

Stefnandi kveðst hafa byrjað að vinna aftur 11. mars 1990 eftir slysið og þá byrjað mjög rólega og raunar mjög lítið hafa gert allt vorið og sumarið. Þegar kom fram á haustið og hann byrjaði aftur að vinna við snjómokstur, gafst hann upp eftir tvo mánuði, enda ráðlagt að hætta. Stefnandi kveðst þá hafa hætt vinnu hjá Vegagerðinni og flust til Reykjavíkur, en þar byrjaði hann að vinna hjá Guðmundi Jónassyni 7. mars 1991. Hann kveðst vera þar stöðvarstjóri við annan mann og aka fólksflutningabifreiðum lítils háttar, einkum á sumrin. Hann segir þetta vera miklu léttari og þægilegri vinnu en hann hafi áður haft og hann ráði vel við hana. Það sé líka talsverður munur á tekjum og segir þær vera u. þ. b. 35–40% lægri en áður. Hann kveðst vinna fullt starf, en óverulega aukavinnu.

— — —

Dómkröfur samkvæmt 1. dómkröfulið kr. 6.542.271.

Varakrafa stefnanda er samhljóða aðalkröfunni að öðru leyti en því, að frá henni dragast 676.655 kr., sem eru greiðsla tryggingabóta samkvæmt kjarasamningi Vegagerðar ríkisins og Alþýðusambands Íslands, en greiðsla þessi var innt af hendi 18. febrúar 1992 ásamt vöxtum frá slysdegi.

Stefnandi krefst dráttarvaxta á kröfu sína frá slysdegi til greiðsludags.

Um lagalegan grundvöll fyrir aðalkröfu sinni vísar stefnandi til 92. gr. umferðarlaga, eins og greinin verði skilin samkvæmt beinni lögskýringu og

orðanna hljóðan. Áréttað sé í þessu sambandi, að stefnandi hafi orðið fyrir slysinu sem launþegi í starfi sem atvinnubílstjóri. Stefnandi skírskoti í þessu samhengi til orðalags 92. gr. umferðarlaganna, en þar segi enn fremur, að eigandi vélknúins ökutækis skuli „auk slysaftryggingar ökumanns skv. lögum um almannaftryggingar“ tryggja ökumann þess og að sú vátrygging gildi fyrir hvern þann ökumann, sem tækinu stjórnir.

Stefnandi telji, að þetta orðalag sýni, að ætlun og vilji löggjafans hafi verið, að trygging samkvæmt 92. gr. umferðarlaga væri víðtækari á allan hátt en slysaftrygging samkvæmt almannaftryggingalögunum, sbr. 27. gr. laga 67/1971, sbr. a- og b-lið 29. gr. og 5. mgr. 36. gr. sömu laga. A. m. k. hafi það verið vilji löggjafans, að ökumenn hefðu samkvæmt 92. gr. umferðarlaga sama efnislega rétt og ákvæði laga nr. 67/1971 tryggi þeim. 92. gr. umferðarlaga kæmi því til viðbótar slysaftryggingu ökumanns samkvæmt lögum nr. 67/1971 og veiti ökumanni auknar fjárhagslegar bætur til viðbótar ákvæðum laga nr. 67/1971. Stefnandi líti svo á, að 92. gr. umferðarlaga verði að skilja svo, að vátrygging samkvæmt henni taki til allra slysa, sem bæta skuli eftir reglum almannaftryggingalaga um slysaftryggingu stjórnenda ökutækja, og sé einnig víðtækari.

Greinin segir, að vátrygging skuli tryggja bætur „vegna slyss, sem ökumaður kann að verða fyrir við starfa sinn“. Vátryggingabætur greiðist, þótt tjónþoli eigi ekki bótarétt eftir skaðabótaeignum. Stefnandi skírskoti til þess, að hann hafi orðið fyrir slysi við starf sitt, og reisi því kröfu sína á, að samkvæmt 92. gr. umferðarlaga beri stefnda að bæta sér tjón það, sem hann hafi hlotið í umræddu slysi.

Stefnandi haldi því einnig fram, að 1. gr. vátryggingarskilmála Vátryggingafélags Íslands hf. geti ekki þrengt gildissvið 92. gr. umferðarlaga, og vísi í því sambandi til þeirrar grundvallarreglu laga nr. 20/1954, að eigi sé heimilt að semja um frávík frá lögum nr. 20/1954, sem séu hinum vátryggða í óhag.

— — —

6. 0. Forsendur og niðurstaða.

Telja verður, að ósannað sé í máli þessu, að slys stefnanda hafi stafað af því, að hávaði og titringur frá snjóruðningsbifreiðinni I-4045 hafi sett snjóflóðið af stað, svo sem stefnandi heldur fram. Samkvæmt álitum Veðurstofu Íslands bendir ekkert til annars en snjóflóðið hafi farið af stað af náttúrlegum orsökum, veðri og vindum, og eigi því umferð I-4045 engan þátt í því. Er sérstaklega á það bent í álitum Veðurstofunnar, að truflana af akstri snjóruðningstækis við sjávarmál gæti hverfandi lítið miðað við þær náttúrlegu

truflanir, sem verði á upptakasvæði snjóflóðsins sjálfs, þ. e. ofankomu, vinds o. s. frv. Eins og fram kom við munnlegar skýrslutökur fyrir dómi, er í álitu Veðurstofu Íslands einnig stuðst við skoðanir viðurkenndra erlendra sérfræðinga og niðurstöður erlendra rannsókna um þetta efni.

Dómurinn fellst á álit Veðurstofu Íslands og telur hverfandi líkur á, að hávaði eða titringur frá snjóruðningsökutæki hafi getað komið snjóflóðinu af stað. Um hljóð frá snjóruðningsökutækinu er það að segja, að fjarlægð þess frá upptakasvæði flóðs er um 800 til 1000 metrar. Er þá tekið mið af áætluðum hraða ökutækisins og áætluðum tíma, sem það tekur flóðið að falla niður á veg. Stefnandi ók á móti vindi, sem dómurinn áætla, að hafi verið um 7 til 9 vindstig á norðan til norðaustan miðað við fram lögð dóm-skjöl með veðurmælingum í Æðey og á flugvellinum á Ísafirði. Er þá einnig höfð hliðsjón af legu Eyrarhlíðar og vindátt. Miðað við þessar forsendur telur dómurinn, að lofttitrings frá snjóruðningsökutækinu gæti hverfandi lítið á upptakasvæði snjóflóðsins í samanburði við titring frá vindi og ofankomu. Þá telur dómurinn einnig hverfandi líkur á, að titrings jarðlaga vegna snjóruðningsökutækisins gæti að neinu marki á upptakasvæðinu. Er þá höfð hliðsjón af því, að Hnífsdalsvegur er með uppbyggðri vegfyllingu, þar sem titringur deyfist meira en ella, auk fjarlægðarinnar til upptakasvæðisins. Samkvæmt þessari niðurstöðu telur dómurinn, að ekki verði á því byggt í þessu máli, að snjóruðningsbifreiðin hafi komið umræddu snjóflóði af stað.

Krafa stefnanda á hendur stefnda Vátryggingafélagi Íslands hf. er krafa um bætur úr lögboðinni slysátryggingu ökumanns hjá félaginu samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Verður 92. gr. ekki skilin svo, að vátrygging samkvæmt henni taki til allra slysa, sem bæta skal eftir reglum almannatryggingalaga nr. 67/1971 um slysátryggingu stjórnenda ökutækja, sbr. 27. gr., 29. gr. a og b og 5. mgr. 36. gr. Þótt í ákvæðum 92. gr. sé haldið orðalagi eldri umferðarlaga nr. 40/1968, þar sem ræðir um slysátryggingu ökumanns samkvæmt lögum um almannatryggingar, vísar 92. gr. ekki, gagnstætt því, sem gert var í 71. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, til reglna um Tryggingastofnun ríkisins. Mun tilgangurinn með skyldutryggingu ökumanns samkvæmt 92. gr. hafa verið að veita ökumönnum svipaða bóta-vernd og farþegum í ökutæki. Gildissvið vátryggingar samkvæmt 92. gr. og slysátryggingar laga um almannatryggingar fara því ekki saman að þessu leyti.

Um rétt stefnanda til bóta úr hendi stefnda Vátryggingafélags Íslands hf. fer eftir 92. gr. umferðarlaga, lögum um vátryggingarsamninga og skilmálum félagsins um slysátryggingu ökumanns, sbr. lokamálsgrein 6. gr. reglu-

gerðar nr. 307/1988. Eru skilmálarnir samþykktir af dómsmálaráðherra og tryggingaæftirlitinu, sbr. 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga og 40. gr. laga nr. 50/1978 um váttryggingarstarfsemi, en dómsmálaráðherra setur reglur um váttryggingarskylduna, sbr. 1. mgr. 94. gr. umferðarlaga. Verður þannig að telja, að viðurkennt sé af hálfu stjórnvalda, að skilmálarnir séu í samræmi við 92. gr. umferðarlaga og gildissvið slysaftryggingarinnar hið sama og gildissvið 92. gr. umferðarlaga. Hefur ekkert verið fært fram í máli þessu, er leiði til annarrar niðurstöðu. Í váttryggingarskilmálum segir svo orðrétt: „Félagið greiðir bætur fyrir tjón vegna umferðarslyss, sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækis . . .“ Samkvæmt almenntri málnotkun og orðskýringu teljast aðeins þau slys til umferðarslysa, sem verða af völdum umferðar. Utan gildissviðs váttryggingar samkvæmt 92. gr. umferðarlaga sem og skilmála slysaftryggingar ökumanns falla því atvik, sem ekki verða með neinu móti talin umferðarslys við stjórn ökutækis, svo sem slys við stjórn ökutækis af utanaðkomandi orsökum eins og náttúruhamförum, svo sem snjóflóðum. Í máli þessu hefur ekki verið sýnt fram á, að samband væri á milli notkunar snjóruðningsbifreiðarinnar annars vegar og slyssins hins vegar. Bifreiðin átti engan þátt í hinni tilviljunarkenndu atburðarás. Verður því ekki fallist á þá málástæðu stefnanda, að um umferðarslys hafi verið að ræða.

Hlutlæg ábyrgð eiganda ökutækis gagnvart ökumanni sem tjónþola kemur aðeins til álita, að um sé að ræða galla eða bilun í ökutækinu. Ekki hefur því verið haldið fram af stefnanda í þessu máli, að um slíkt væri að ræða, og kemur því ábyrgð af þeim sökum ekki til greina. Þar sem kröfum á grundvelli almennra skaðabótareglna, reglna um aukna húsbóndaábyrgð og reglna um ólögfasta hlutlæga ábyrgð vegna hættulegrar starfsemi snúa einöngu að Vegagerð ríkisins og ríkissjóði, eru þær stefnda Váttryggingafélagi Íslands hf. óviðkomandi. Fallist er á þá málástæðu stefnda Váttryggingafélags Íslands hf., að ekki sé að finna lagaákvæði, er geti gert stefnda Váttryggingafélag Íslands hf. meðábyrgan fyrir kröfum reistum á slíkum grundvelli, og ber því að alsýkna Váttryggingafélag Íslands hf. af kröfum stefnanda um bætur „in solidum“.

Þegar af þeim ástæðum, sem að framan eru raktar, ber að sýkna stefnanda Váttryggingafélag Íslands hf. af kröfum stefnanda.

Svo sem áður er rakið, þykir ósannað í máli þessu, að slys stefnanda hafi orðið af því, að hávaði og titringur frá snjóruðningsbifreiðinni I-4045 hafi sett snjóflóðið af stað, svo sem stefnandi haldi fram, enda hverfandi líkur til þess. Jafnframt er bent á í áliti Veðurstofu Íslands, að við þær aðstæður sem ríkt hafi, er slysið hafi orðið, sé algengt, að snjóflóð falli. Hafi átta snjóflóð

fallið í Eyrarhlíð á tveimur dögum í febrúar 1989, níu flóð í desember 1989 og sex flóð á tveimur dögum í janúar 1990, þ. á m. flóðið, sem hafi fallið á stefnanda, sbr. snjóflóðatöflur 1988/1989 og 1989/1990 frá Veðurstofu Íslands. Í snjóflóðahættumati, sem lagt hefur verið fram í málinu og unnið var fyrir Almannaþing ríkisins og staðfest í október 1992, kemur fram, að slysstaðurinn er á snjóflóðahættusvæði. Þá kemur fram í öðrum gögnum málsins og var staðfest við munnlegar skýrslutökur fyrir dómi af snjóflóðaeftirlitsmanni Ísafjarðarkaupstaðar og tveimur starfsmönnum Vegagerðar ríkisins, að veruleg snjóflóðahætta er á þessum vegi við vissar aðstæður.

Dómurinn telur, að Vegagerð ríkisins hafi ekki fylgt eigin viðmiðunarreglum um verklag til hins ýtrasta, t. d. um samráð starfsmanna, áður en hafist var handa um snjóruðning umræddan dag. Enn fremur má fullyrða, að gera hefði mátt frekari ráðstafanir í því skyni að reyna að sjá fyrir um snjóflóðahættuna við Ísafjarðardjúp á þessum tíma. Er það álit dómsins, að endurbæta mætti starfsaðferðir við mat Vegagerðarinnar á yfirvofandi snjóflóðahættu á þessu svæði, t. d. með því að hafa við aðstæður sem þessar stöðuga vakt í stjórnstöð, meðan á snjóruðningi stendur. Þótt starfsmenn Vegagerðarinnar hefðu gert betur í þessu efni, hefði sjálfur snjóflóðs- atburðurinn samt sem áður vart orðið umflúinn. Þegar meta skal, hvort Vegagerðin hefði algerlega átt að halda að sér höndum og láta snjóruðning falla niður á þessu svæði umræddan dag, verður að líta til þess, að jafnframt var það mikið öryggisatriði fyrir íbúa Hnífsdals, að veginum til Ísafjarðarkaupstaðar yrði haldið opnum, en sjúkrahjónusta, flugvöllur og lögregla er í kaupstaðnum. Dómurinn telur því, að starfsmenn Vegagerðar ríkisins hafi eftir atvikum ekki sýnt af sér ámælisvert gáleysi eða vanrækslu í þessu sambandi, og verði því ekki lögð sök á Vegagerð ríkisins í þessu máli.

Þá hefur ekki verið sýnt fram á, að stefnandi hafi sýnt sérstaka eða óþarfa ógætni við vinnu sína. Um ákvörðun hans að snúa til baka til Hnífsdals gilda sömu sjónarmið og þegar voru rakin, þ. e., að ákvörðun hans var í samræmi við þær verklagsreglur, sem viðhafðar höfðu verið, og verður ekki séð, að tjónsatburðurinn hefði orðið umflúinn, þótt aðgæsla stefnanda hefði verið ríkari. Dómurinn telur því, að stefnandi hafi ekki sýnt af sér ámælisverða háttsemi.

Á hinn bóginn telur dómurinn rétt að líta til þess, hversu almennt hættulegt það verkefni var, sem stefnandi fékkst við. Ekki er unnt að fullyrða, að starfið hafi almennt verið hættulegt vegna snjóflóða, en við sérstakar aðstæður á vissum tímum var um þá hættu að ræða. Ekki leikur vafi á, að umræddan dag var snjóflóðahætta á slysstað, enda mun snjóflóðahætta hafa verið á svæðinu þennan dag. Jafnvel þótt fyllsta öryggis hafi verið gætt,

hlaut því alltaf nokkur áhætta að vera því samfara að vinna starf það, er stefnanda var falið. Verður því að telja, að starf stefnanda við snjóruðning á Hnífsdalsvegi (Eyrarhlíð) hafi verið nokkuð áhættusamt. Starfsemi þessa verður að telja frekar óvenjulega og hættuna henni samfara nokkuð sérstaka.

Þegar lítið er til þessa svo og þess, að Vegagerð ríkisins er nokkuð vel í stakk búin til að bera bótaábyrgð í tilvikum sem þessu, þ. e. annaðhvort með kaupum á ábyrgðartryggingu eða með því að líta á tjónskostnaðinn sem hluta rekstrarkostnaðar við snjómokstur, er það niðurstaða dómsins, að bótaábyrgð vegna slyss stefnanda eigi að ráðast af grundvallarreglum skaðabótaréttarins um hlutlæga ábyrgð atvinnurekenda vegna hættulegrar starfsemi. Með tilvísun til þess ber þegar af þessum ástæðum að fallast á kröfu stefnanda um bótaábyrgð Vegagerðar ríkisins.

Í fram lögðu örorkumati Björns Önundarsonar læknis, dags. 8. janúar 1992, kemst hann að þeirri niðurstöðu, að varanleg örorka stefnanda sé 30%. Í álitsgerð Atla Þórs Ólasonar læknis, dags. 2. desember 1992, segir svo m. a. orðrétt: „Ýtarleg könnun á fyrri heilsufarssögu leiddi í ljós ein-kenni frá höfði, hálsi, brjóstbaki, mjóbaki og mjaðmargrind í a. m. k. 13 ár fyrir slysið, sem krafðist endurtekinna röntgenmynda og meðhöndlunar með lyfjum, heitum bókstrum og sjúkrapjálfun. Færð eru rök fyrir því, að hér sé um forskaða að ræða, sem hefði getað verið metinn til 5–20% varanlegrar örorku. Mælt er með að áætla þennan forskaða og meta hann til 10% varanlegrar örorku.“ Síðar í sömu álitsgerð svarar Atli þeirri spurningu, hver örorka stefnanda sé, þegar lítið sé til þeirra kosta, sem hann eigi til að afla sér tekna við vinnu, sem sanngjarnt sé að ætlast til, að hann starfi við. Er svarið orðrétt á þessa lund: „Þar sem undirritaður hefur ekki skoðað slasaða, er ekki unnt að svara þessari spurningu tæmandi. Hins vegar má nálgast svarið með því að líta svo á, að niðurstaða örorkumats Björns Önundarsonar, þ. e. 30% varanleg örorka, geti verið rétt miðað við þær forsendur, sem þá lágu fyrir. Hins vegar beri að lækka það mat um 10% varanlega örorku sem nemi þeim forskaða, sem sýnt hefur verið fram á og stafaði af óþægindum frá stoðkerfi allt frá höfði niður í mjaðmargrind. Varanleg örorka gæti því verið 20%.“

Í álitsgerð Torfa Magnússonar, sérfræðings í heila- og taugasjúkdómum, dags. 25. mars 1993, segir svo orðrétt m. a.: „Niðurstaða undirritaðs er því, að sú niðurstaða Atla og Björns, að Jakob hafi haft 30% varanlega örorku, er hann var metinn í janúar 1992, standist og jafnframt standist sú niðurstaða Atla, að 10% af þeirri örorku megi rekja til fyrri sjúkdóma.“ Í álitsgerð Brynjólfs Mogensen, sérfræðings í bæklunarsjúkdómum, dags. 2. apríl

1993, segist hann telja áðurgreinda álitssgerð Atla Þórs Ólasonar vel gerða og vera samþykkur niðurstöðum um varanlegan 10% forskaða.

Réttarmáladeild Læknaráðs hefur á fundi 19. maí 1993 ályktað, að varanleg örorka stefnanda sé réttilega metin að minnsta kosti 30%. Læknaráð taldi varanlega örorku stefnanda af völdum stoðkerfisvandamála eða annarra sjúkdóma óháð slysi hans í snjóflóðinu enga vera, en tímabundna og varanlega örorku hans, sem eingöngu verði rakin til slyssins, að minnsta kosti 30%. Þessi niðurstaða Læknaráðs er órökstudd.

Í matsgerð læknanna Ísaks G. Hallgrímssonar og Magnúsar Ólasonar, dags. 17. janúar 1994, eru öll fyrrgreind gögn tekin til athugunar, eftir að lögmenn málsaðila höfðu komið sjónarmiðum sínum á framfæri. Matsmönnum gafst kostur á að ræða við stefnanda og framkvæma á honum læknisskoðun. Verður að telja, að varanleg örorka stefnanda liggja skýrar fyrir, er matsgerð þessi er framkvæmd, þar sem þá eru liðin tæp fjögur ár, frá því er slysið varð.

Pegar framangreint er virt, þykir niðurstaða læknanna í greindri matsgerð trúverðugust, enda hefur henni ekki verið hnekkkt. Þykir því rétt að leggja hana til grundvallar í máli þessu, en matsmenn telja tímabundna læknisfræðilega örorku stefnanda eftir slysið vera 100% í sex vikur og varanlega læknisfræðilega örorku hans, sem einvörðungu sé rakin til slyssins, vera 20%.

Lagður hefur verið fram í málinu útreikningur Jóns Erlings Þorlákssonar tryggingastærðfræðings, dags. 21. janúar 1994, sem reistur er á þessari niðurstöðu matsmannanna. Höfuðstólsverðmæti í vinnutekjutapi reiknast honum á slysdegi 193.200 kr. vegna 100% tímabundinnar örorku í sex vikur og 5.063.000 kr. vegna 20% varanlegrar örorku. Verðmæti tapaðra lífeyrisréttinda vegna slyssins áætla hann 6% af höfuðstólsverðmæti taps vegna varanlegrar örorku, 303.800 kr.

Í sundurliðun kröfugerðar, sem lögð var fram í málinu 27. september 1993, er gert ráð fyrir 35% frádrætti vegna hagræðis af eingreiðslu og skattfrelsis bóta. Rétt þykir í samræmi við framangreinda niðurstöðu tryggingastærðfræðingsins að taka kröfu stefnanda um bætur fyrir varanlega örorku og vegna tapaðra lífeyrisréttinda vegna slyssins til greina með 3.500.000 kr. Þá ber að taka kröfulið vegna tímabundinnar örorku til greina að fullu, 193.200 kr. Miskabótakrafa stefnanda þykir hæfilega ákveðin 200.000 kr. Þannig nemur bótafjárhæð samtals 3.893.200 krónum. Í samræmi við sundurliðun stefnanda dragast eftirgreindar greiðslur frá: 211.675 kr., sem eru greiðsla frá atvinnurekanda, 605.085 kr., sem eru greiðsla frá Tryggingastofnun ríkisins, og 676.655 kr., sem eru greiðsla tryggingabóta til stefnanda

samkvæmt kjarasamningi Vegagerðar ríkisins og Alþýðusambands Íslands, samtals 1.493.415 kr. Samkvæmt því og í samræmi við aðild málsins ber stefndu, samgönguráðherra vegna Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs að greiða stefnanda samtals 2.399.785 kr.

Í samræmi við örorkuþjónsútreikning Jóns Erlings Þorlákssonar tryggingastærðfræðings skal fjárhæðin bera 10,72% heildarvexti frá slysdegi til útreikningsdags, 21. janúar 1994, svo sem nánar greinir í dómsorði, og 6% vexti frá þeim degi til 1. maí 1994 og síðan dráttarvexti samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags, sbr. 15. gr. vaxtalaga. Vextir leggist við höfuðstól skuldar á tólf mánaða fresti, í fyrsta sinn 1. maí 1995, sbr. 12. gr. vaxtalaga.

Eftir úrslitum málsins þykir rétt, að stefndu samgönguráðherra vegna Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs greiði 600.000 kr. í málskostnað, þ. m. t. virðisaukaskattur, er renni í ríkissjóð, en svo sem fyrr greinir, hefur stefnandi gjafsókn í málinu. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ. e. útlagður kostnaður og málflutningslaun skipaðs talsmanns hans, Steingríms Þormóðssonar héraðsdómslögmanns, samtals 600.000 kr., þ. m. t. virðisaukaskattur, greiðist úr ríkissjóði.

Ekki þykja rök til, að stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. greiði stefnanda málskostnað. Jafnframt þykir rétt, að félagið beri sjálft sinn kostnað af málinu.

Jón L. Arnalds héraðsdómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnum Árna Jónssyni verkfræðingi og Flosa Sigurðssyni verkfræðingi.

D ó m s o r ð:

Stefndu samgönguráðherra vegna Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs greiði stefnanda, Jakobi Þorsteinssyni, 2.399.785 kr. með 7% ársvöxtum frá 27. janúar 1990 til 1. mars 1990, 5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. apríl 1990, 3% ársvöxtum frá þeim degi til 1. október 1990, 2,5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1991, 3,5% ársvöxtum frá þeim degi til 21. janúar 1991, 5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. júní 1991, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. ágúst 1991, 7% ársvöxtum frá þeim degi til 11. október 1991, 4% ársvöxtum frá þeim degi til 1. nóvember 1991, 3,75% ársvöxtum frá þeim degi til 21. nóvember 1991, 3,5% ársvöxtum frá þeim degi til 1. desember 1991, 3% ársvöxtum frá þeim degi til 1. febrúar 1992, 2,5% ársvöxtum frá þeim degi til 11. febrúar 1992, 2% ársvöxtum frá þeim degi til 21. mars 1992, 1,25% ársvöxtum frá þeim degi til 1. maí 1992, 1% ársvöxtum frá þeim degi til 21. janúar 1994 og 6% ársvöxtum frá

þeim degi til 1. maí 1994, en dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Vextir leggist við höfuðstól skuldar á tólf mánaða fresti í samræmi við 12. gr. vaxtalaga, í fyrsta sinn 1. maí 1995.

Stefndi Vátryggingafélag Íslands hf. skal vera sýkn af kröfum stefnanda í máli þessu.

Stefndu samgönguráðherra vegna Vegagerðar ríkisins og fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs greiði samtals 600.000 kr. í málskostnað, þ. m. t. virðisaukaskattur, er renni í ríkissjóð. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þ. e. útlagður kostnaður og málflutningslaun skipaðs talsmanns hans, Steingríms Þormóðssonar héraðsdómslögmanns, samtals 600.000 kr., þ. m. t. virðisaukaskattur, greiðist úr ríkissjóði. Málskostnaður fellur að öðru leyti niður.
