

þing í máli þessu, greiði kr. 400.00 útitivargjald til ríkissjóðs, ef hann vill fá mál sitt tekið fyrir af nýju.

Mánudaginn 1. júní 1970.

Nr. 207/1969. **Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs**

(Bjarni Beinteinsson hdl.)

gegn

Ingibergi Kristinssyni og gagnsök

(Arnljótur Björnsson hdl.).

D ó m e n d u r:

hæstaréttardómararnir Einar Arnalds, Gizur Bergsteinsson, Gunnar Thoroddsen og Logi Einarsson og prófessor Magnús Þ. Torfason.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 6. nóvember 1969. Krefst hann sýknu af kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 16. desember 1969. Krefst hann þess, að aðaláfrýjanda verði dæmt að greiða honum kr. 591.195.00 auk 7% ársvaxta af kr. 581.437.00 frá 15. september 1964 til 1. janúar 1965, 6% ársvaxta af sömu fjárhæð frá þeim degi til 25. nóvember s. á., 6% ársvaxta af kr. 591.195.00 frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvaxta af sömu fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Fyrir Hæstarétt hefur verið lögð fram álitserð tveggja dómkvaddra manna, þeirra Finnboga Eyjólffssonar bifvéla-virkjameitara og Þóris Jónssonar forstjóra, dags. 9. maí 1970, um orsök slyssins og vætti þeirra fyrir héraðsdómi sama dag. Álitserðin er svohljóðandi:

„Samkvæmt dómkvaðningu borgardómarans í Reykjavík,

dagsettri 17. apríl 1970; höfum við undirritaðir kynnt okkur málsskjöl þau, er um getur í beiðni um gjörð þessa, og komið að þeirri niðurstöðu, að frumorsök þess, að bifreiðin VL 2880 fór út af veginum í umrætt sinn, hafi verið sú, að hjólið á innri enda snigilsáss, sem situr í sniglinum og myndar 90° horn við hann, hafi brotnað og þar með rofið sambandið milli snigils og snigilsáss, sem gerði stýrishjólið óvirkt í höndum ökumanns.

Undirritaðir hafa staðreynt með tilraun á stýrisvél af sömu gerð og var í VL 2880, að slíkt getur átt sér stað.

Skýrsla P. D. Starbird, sem við höfum fengið í hendur á frummálinu, um ástand stýrisbúnaðar VL 2880 eftir óhappið styður einnig ofangreint álit okkar.

Hins vegar gæti nokkurs misræmis milli texta þessarar skýrslu og þýðingar á henni (réttarskj.: No. 5) varðandi skilgreiningu á því, hvað hafi verið brotið í stýrisvélinni, og til þess að taka af allan vafa um, hvað P. D. Starbird á við í skýrslu sinni, látum við fylgja hér með ljósrit af blaðsíðu úr varahlutalista, sem sýnir sundurtekna stýrisvél af umræddri gerð, og höfum við merkt inn á blaðið heiti þeirra hluta, sem máli skipta í þessu sambandi.

Undirritaðir geta eftir atvikum fallið á álit P. D. Starbird í skýrslu hans, það sem segir, að hjólið á snigilsásnum hafi verið sprungið löngu fyrir óhappið, en farið alveg í sundur, þegar VL 2880 fór yfir slæmar holur, sem voru á Reykjanesbraut í þetta sinn“.

Einnig hefur verið lagt fram nýtt örorkumat 28. apríl 1970, er gert hefur Bjarni Þórðarson, cand. act., og er það svohljóðandi:

„Þér hafið óskað eftir endurreikningi á örorkutjóni Ingi-bergs Kristinssonar, þar sem tekið sé tillit til kauplagsbreytinga, er orðið hafa, síðan síðasti útreikningur var gerður 30. júní 1969.

Ég hefi umreiknað áætlaðar framtíðarvinnutekjur Ingi-bergs í þeim útreikningi með tilliti til kauplagsbreytinga 1. sept., 1. des. og 1. marz s.l. Eru þær sýndar í næstu töflu. Þar er einnig sýnt áætlað vinnutekjutap, þegar gert er ráð

fyrir, að það sé á hverjum tíma sami hundraðshluti af áætl-
uðum vinnutekjum og örorkan er metin.

	Áætlaðar vinnutekjur:	Áætlað vinnutekjutap:
1. árið eftir slysið	kr. 188.176.00	kr. 139.472.00
2. — — —	— 212.286.00	— 56.574.00
3. — — —	— 228.209.00	— 45.642.00
4. — — —	— 237.339.00	— 47.468.00
5. — — —	— 258.370.00	— 51.674.00
6. — — —	— 283.332.00	— 56.666.00
Síðan árlega	— 285.523.00	— 57.105.00

Verðmæti þannig áætlaðs vinnutekjutaps reiknast mér
nema á slysdegi:

Vegna tímabundinnar örorku	kr. 165.578.00
— varanlegrar —	— 592.024.00

Samtals kr. 757.602.00

Við útreikninginn hefur ekki verið gerður frádráttur vegna
opinberra gjalda, og ekki hefur verið tekið tillit til greiðslna
frá Tryggingastofnun ríkisins eða frá atvinnurekanda vegna
slyssins.

Reiknigrundvöllur er hinn sami og í síðasta útreikningi“.

Telja verður í ljós leitt, að slys það, sem mál þetta er
risið af, hafi hlotizt af bilun í stýrisbúnaði bifreiðarinnar
VL 2880. Bifreið þessi, er var eign varnarliðsins, var atvinnu-
tæki gagnáfrýjanda, en hann starfaði í þjónustu varnarliðs-
ins. Bifreiðareigandi ber því að lögum bótaábyrgð á tjóni
því, er af slysinu hlaut. Samkvæmt 2. tölulið 12. gr. við-
bótarsamnings um réttarstöðu liðs Bandaríkjanna og eignir
þeirra, er lögfestur var með lögum nr. 110/1951, verður því
að dæma ríkissjóð til greiðslu bótanna.

Gagnáfrýjandi sundurliðar dómkröfur sínar fyrir Hæsta-
rétti þannig:

1. Bætur fyrir örorkutjón:

Bætur fyrir missi eftir- og

næturvinnu frá 15/9—15/12
1964 svo og bætur fyrir algert
tekjutap frá 15/12 '64—12/2
'65 kr. 25.000.00

Útreiknað tjón vegna varan-
legrar örorku, sbr. bréf
Bjarna Þórðarsonar, cand.
act., dags. 28/4 '70 kr. 592.024.00

kr. 617.024.00

Frádráttur vegna hagræðis af
greiðslu bóta í einu lagi . . . — 11.231.00

kr. 605.793.00

÷ greiðslur frá Trygginga-
stofnun ríkisins — 89.356.00

kr. 516.437.00

2. Bætur fyrir þjáningar og óþægindi og rösk-
un á stöðu og högum — 65.000.00
3. Fataskemmdir — 1.200.00
4. Skjalapýðing — 1.908.00
5. Örorkumat — 1.500.00
6. Örorkutjónsútreikningur — 3.450.00
7. Læknishjálp og læknisvottorð — 1.700.00

Samtals kr. 591.195.00

Rétt þykir að ákvarða bætur samkvæmt 1. lið kr. 450.000.00.

Bætur samkvæmt 2. lið þykja hæfilega metnar í héraðs-
dómi á kr. 55.000.00.

3. og 7. liður hafa ekki sætt andmælum og verða teknir
til greina, samtals kr. 2.900.00.

4.—6. liður, samtals kr. 6.858.00, og reikningur vegna síð-
asta útreiknings örorkutjóns, kr. 600.00, eru teknir til greina
við ákvörðun málskostnaðar.

Samkvæmt þessu ber að dæma aðaláfrýjanda til að greiða
gagnáfrýjanda kr. 450.000.00 + 55.000.00 + 2.900.00, þ. e.
samtals kr. 507.900.00, ásamt 7% ársvöxtum frá 15. septem-

ber 1964 til 1. janúar 1963, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Aðaláfrýjandi greiði gagnáfrýjanda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, kr. 150.000.00.

Dómsorð:

Aðaláfrýjandi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði gagnáfrýjanda, Ingibergi Kristinssyni, kr. 507.900.00 með 7% ársvöxtum frá 15. september 1964 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags svo og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, kr. 150.000.00.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 15. október 1969.

Mál þetta, sem dómtekið var í dag, höfðaði Ingibergur Kristinsson bifreiðarstjóri, Hellisgötu 36, Hafnarfirði, fyrir bæjarþinginu með stefnu, útgefinni 6. nóvember 1966, á hendur fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs til greiðslu skaðabóta að fjárhæð kr. 517.590.00 með 7% ársvöxtum af kr. 484.032.00 frá 15. september 1964 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum af kr. 509.032.00 frá þeim degi til 12. júní 1965 og 1% vöxtum á mánuði eða broti úr mánuði af sömu fjárhæð frá þeim degi til 21. nóvember 1965 og sömu vöxtum af stefnufjárhæðinni, kr. 517.590.00, frá þeim degi til greiðsludags svo og til greiðslu málskostnaðar að skaðlausu að mati dómsins, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál. Stefnanda var veitt gjafsókn í málinu samkvæmt bréfi dómsmálaráðuneytisins, dags. 14. október 1966.

Í þinghaldi í dag hækkaði stefnandi fjárhæð stefnukröfu sinnar með samþykki stefnda án framhaldsstefnu. Krefst hann nú, að stefndi verði dæmdur til að greiða honum kr. 591.195.00 með 7% ársvöxtum af kr. 591.437.00 frá 15. september 1964 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá þeim degi til 25. nóvember 1965, 6% ársvöxtum af kr. 591.195.00 frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum af sömu fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags svo og til greiðslu málskostnaðar úr hendi stefnda að mati dómsins, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál. Til vara

krefst stefnandi annarrar lægri fjárhæðar að mati dómsins með vöxtum og málskostnaði sem í aðalkröfu.

Stefndi hefur aðallega krafizt sýknu af kröfu stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða honum málskostnað að skaðlausu, en til vara, að stefnukrafan verði stórlega lækkuð og málskostnaður verði látinn niður falla.

Málsatvik eru þau, að hinn 15. september 1964 var stefnandi, sem er starfsmaður varnarliðsins, sendur frá vörugeymslu Navy exchange á Keflavíkurlugvelli áleiðis til Reykjavíkur á bifreiðinni VL 2880, Ford vörubifreið með yfirbyggðum palli. Bifreið þessi er eign varnarliðsins, og var ferðin heimiluð af yfirmanni Navy exchange vegna flutninga tveggja þvottavéla í viðgerð og til að taka farm til baka fyrir smásöluverzlun Navy exchange. Er stefnandi hafði ekið um 8 km vegalengd frá vörugeymslunum og var staddur á Reykjanesbraut á leið yfir Vogastapa, hætti bifreiðin allt í einu að láta að stjórn og fór út af veginum með þeim afleiðingum, að hún valt. Farþegar þeir, sem í bifreiðinni voru, meiddust lítið eða ekkert, en stefnandi meiddist illa í baki. Var hann óvinnufær í sex mánuði eftir slysið og hlaut örkuml, sem metin var varanleg örorka fyrir.

Stefnandi hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að hann hafi í umrætt sinn ekið bifreiðinni rólega, eða á milli 40—45 km hraða miðað við klukkustund. Rétt áður en bifreiðin fór út af veginum, eða tæpa 30 m frá þeim stað, hafi verið hvarf í veginum. Kvaðst hann hafa orðið var við smell í undirvagni bifreiðarinnar, er hún fór yfir hvarfið, og eftir það hafi hann ekki getað haft neina stjórn á bifreiðinni, svo að hún fór út af veginum og valt á hliðina.

Hann kvaðst hafa unnið sem bifreiðarstjóri hjá varnarliðinu frá því á árinu 1957 og hafi hann aðallega ekið vöruflutninga-bifreiðum. Hann kvaðst sjálfur hafa tekið á móti vörubifreið þeirri, sem hann ók í umrætt sinn, þegar hún kom til landsins um áramótin 1960—1961, að því er hann minnti. Hann kvaðst síðan hafa ekið bifreiðinni að mestu leyti, allt þar til slysið varð, en aðrir menn, bæði bandarískir hermenn og Íslendingar, hafi þó gripið í bifreiðina og ekið henni af og til. Hann kvaðst hafa látið smyrja bifreiðina reglulega á íslenskri smurstöð, en um reglulegt viðhald á bifreiðinni hafi ekki verið að ræða af hálfu þeirrar deildar varnarliðsins, þ. e. Navy exchange, sem átti bifreiðina. Ástæða þess hafi verið sú, að Navy exchange hafi ekki haft aðgang að bifreiðaverkstæðum varnarliðsins á

Keflavíkurflugvelli fyrir bifreiðar sínar. Hann kvað framdempara vinstra megin hafa brotnað mörgum mánuðum fyrir slysið. Kvaðst hann margsinnis hafa kvartað yfir því við yfirmann sinn í vöruskemmu Navy exchange, en hann hafi ekki sinnt því og stefnandi hafi ekki sjálfur haft leyfi til þess að koma bifreiðinni á verkstæði án samþykkis yfirmanna. Hann kvað enga reglulega skoðun hafa verið framkvæmda á bifreiðinni, hvorki af hálfu varnarliðsins né Bifreiðaeftirlits ríkisins, en það embætti hafi ekkert skipt sér af bifreiðum Navy exchange. Kvað hann framdemparann hafa alveg verið lausan við öxulinn að neðan og því hafi hann verið gersamlega óvirkur. Hann kvað þá einu orsök vera til slyssins, að stýrisútbúnaður bifreiðarinnar hafi farið úr sambandi.

Vitnið Viðar Sandholt Guðjónsson hefur skýrt svo frá fyrir dómi, að hann hafi verið farþegi í bifreiðinni og setið við hlið ökumannsins. Hafi þeir verið á leið til Reykjavíkur og með þeim hafi einnig verið starfsfélagi þeirra, Ólafur Jóhannesson. Rétt áður en bifreiðin fór út af veginum, hafi hún lent í slæmu hvarfi. Ökumaðurinn, stefnandi, hafi haft orð á því, að sér fyndist eitt-hvað vera að, og virtist bifreiðin ekki láta að stjórn eftir það, unz hún lenti út af veginum. Hann gat þess til, að hraði bifreiðarinnar hafi verið um 40—50 km miðað við klukkustund, er hún lenti í umræddu hvarfi. Hann kvaðst muna, að fyrir slysið hafi stefnandi kvartað við starfsmann Navy exchange, yfirmann í vöruskemmunni, og jafnframt yfirmann stefnanda og vitnisins yfir því, að framdempari bifreiðarinnar væri úr lagi genginn. Ekki kvaðst hann muna eftir því að hafa hlýtt á þetta samtal, en hann gat þess, að stefnandi hafi mjög oft kvartað án árangurs um ýmislegt, sem aflaga fór í bifreiðinni, án þess að úr því fengist bætt. Hann kvað umrædda stofnun, Navy exchange, vera sérstaka deild á Keflavíkurflugvelli og ekki í beinu sambandi við sjálft varnarliðið, þannig að stofnunin hefði ekki fengið leyfi eða aðstöðu til þess að láta gera við bifreiðar sínar á bifreiðaverkstæðum hersins. Áður hafi þeir haft sérstakan viðgerðarmann, sem hafi átt að sjá um viðgerðir á bifreiðum stofnunarinnar, en það hafi verið mjög löngu fyrir slysið. Um það leyti, sem slysið varð, hafi enginn sérstakur viðgerðarmaður verið og stofnunin ekki haft neitt fast verkstæði til þess að senda bifreiðar sínar til, heldur hafi sú leið verið farin að leita eftir tilboðum um kostnað við ákveðin verk, sem gera þurfti við bifreiðina. Síðan hafi þurft að leita samþykkis yfirmanns stofnunarinnar fyrir

því, að taka mætti tilboðinu. Gat vitnið þess, að mjög erfitt hafi verið að fá gert við bifreiðar stofnunarinnar. Hann kvað umrædda bifreið hafa verið notaða til að flytja varning úr vöruskemmum, og kvaðst hann því hafa haft mjög góða aðstöðu til að fylgjast með bifreiðinni. Hann kvaðst einnig sjálfur hafa ekið umræddri bifreið á stundum.

Í skýrslu sinni hjá lögreglunni á Keflavíkurflugvelli gat Ólafur Jóhannesson, sem var annar farþegi í bifreiðinni, þess, að aksturslag stefnanda fyrir slysið hafi að hans dómi verið óaðfinnanlegt. Hraðinn hafi verið skikkanlegur miðað við aðstæður. Bifreiðin hafi lent í hvarfi í veginum og eftir það hafi hún ekki látið að stjórn.

Vitnið Gunnar Jóhannsson, samstarfsmaður stefnanda í vörugymslunni, kvaðst hafa fylgzt nokkuð með ástandi bifreiðarinnar. Kvaðst vitnið hafa verið búíð að vera í leyfi í nokkra daga fyrir slysið, en áður hafi stefnandi margsinnis kvartað um það við yfirmann í vöruskemmum, að framdempari bifreiðarinnar væri brotinn, og óskað eftir viðgerð á honum, en það hafi ekki fengizt gert. Yfirleitt hafi ekki verið hægt að fá gert við bifreiðina nema með miklum eftirgangsmunum og ekki fyrr en seint og síðar meir.

Magnús Wium bifreiðaeftirlitsmaður skoðaði bifreiðina eftir slysið. Í vottorði hans, dags. 17. september 1964, segir svo: „Ég athugaði hemla, og virtust þeir virka eðlilega. Við athugun á stýrisbúnaði kom í ljós, að stýrið var óvirkt, hægt var að snúa stýrishjólinu í hringi sitt á hvað, án þess að stýrisarmur hreyfðist. Sennilega hefur annað hvort stýrisstöng, sem stýrishjól er fest á, brotnað inni í stýrisvél ellegar öxull (cektor), sem togstangarmur er festur á.

Ekki var sjáanlegt, að stýrisvél hafi orðið fyrir nokkru hnjaski við útafaksturinn eða veltuna.

Ca. 20—25 m frá þeim stað, þar sem bifreiðinni var ekið út af veginum, er hvarf í veginum. Ekki er ósennilegt, að stýrisvélín hafi farið úr sambandi við það, að bifreiðin hafi lent harkalega ofan í hvarfinu“.

Eftir slysið var bifreiðin dregin að vörugymslu Navy exchange á Keflavíkurflugvelli, en þar var framkvæmd skoðun á bifreiðinni af bandarískum starfsmanni þar á vellinum. Í skýrslu, sem fyrir liggur í málinu, dskj. nr. 5, segir svo um skoðun þessa:

„Þegar stýrinu var snúið með fingrunum, kom í ljós, að engin stjórn var á framhjólunum, vegna þess að eitthvað hafði bilað

í stýrisganginum. Athugun að utan sýndi, að stýrishjólið, stýrisstöngin, stýristogstöng (ás afturúrtaks), Pitmanarmur, framstýrisendi, sambandsstöng framhjólaáss (spindill) og spindilarmur var óskemmt og í réttri stöðu. Þegar Osstrowsky T. U., CMI, USN, tók stýrisbúnaðarhúsið í sundur, kom í ljós, að lagerinn nær stýristogstönginni, sem hvílir í slitna skaftinu, var sprunginn á tveim stöðum“. Síðan segir í sömu skýrslu um meintar ástæður á þessa leið:

„a. Vegna ryðhúðar á öðrum fleti hins sprungna lagers, sem hvíldi í slitna skaftinu til að snúa stýrinu 90 til vinstri og sem orsakar hreyfingu Pitman-armsins fram og aftur, svo og hins fægða og slitna útlits á báðum brostnu flötunum er ætlað, að lagerinn hafi brostið fullkomlega, áður en slysið varð, en eigi verður ákvarðað hvenær.

b. Lager stýristogstangarinnar hefur virkað, þótt hann væri sundur, og svarað hreyfingum stýrishjólsins til stýringar framhjólaanna, meðan helmingarnir héldust nærri hvor öðrum, og haldið við stöngina vegna þess, hve þjappað var saman.

c. Ætlað er, að við höggið, þegar framhjólin komu á „þvottabrettis“-svæðið, hafi það komið fram á spindlunum, stýrisendanum, Pitmanarminum og stýristogstönginni og síðan sprungna lagernum, þannig að sambandslaust hafi orðið milli hinna sprungnu helminga lagersins og ormskaftsins, þannig að ekki hafi eftir það verið hægt að stýra bifreiðinni“.

Í tilefni af þessu var leitað álits bifreiðaeftirlitsmannanna Ágústs G. Kornéliussonar og Harðar Jónssonar um það, „hvort bifreiðaeftirlitsmaður myndi normalt hafa uppgötvað þennan leynda galla í stýrisbúnaðinum, ef hann hefði skoðað bifreiðina, eins og tíðkast í bifreiðaskoðun, eftir að sprungan kom í lagerinn, en áður en sprungurnar gengu í sundur við höggið“.

Bifreiðaeftirlitsmennirnir svara þessu á þá leið, að þeir hafi fengið ljósrit af stýrisvél úr sams konar bifreið og hér um ræðir, þeir hafi merkt inn á ljósritið með ör við slíf þá, er þeim hafi skilizt, að hafi sprungið. Segja þeir, að slíf þessi, sem sé í botni stýrisvélarinnar, sé innilokuð og sé því ekki hægt að sjá það við venjulega skoðun, hvort slífin sé sprungin eða ekki. Þessa yfirlýsingu staðfesta bifreiðaeftirlitsmennirnir síðan fyrir dómi. Ágúst G. Kornéliusson gat þess þá, að hann gæti út af fyrir sig fallizt á það álit Magnúsar Wiums, að annað hvort hafi stýrisstöng brotnað eða öxull (cektor). Hörður Jónsson kvað það álit sitt, að líklegt sé, að eitthvað meira hafi brotnað en umrædd slíf,

til þess að stýrið færi alveg úr sambandi, nema um eitthvert verulegt slit hafi verið að ræða í stýrisvélinni. Gat hann þess, að ef mikið slit hefði verið komið í stýrisvélina, þá hefði það fundizt við venjulega bílaskoðun á þann hátt, að óvenjulega mikið hlaup hefði verið í stýrisvél. Bifreið þannig á sig komna hefði Bifreiðaeftirlitið ekki leyft, að notuð væri í akstri.

Í vottorði lögreglustjórans á Keflavíkurflugvelli, dags. 29. ágúst 1967, segir meðal annars, að varnarliðið hafi öll ökutæki sín í fullri umsjón sinni og tryggingu og hafi verið svo, frá því að varnarliðið kom hingað til lands með tæki sín. Enn fremur segir, að það hafi oftlega verið kvartað yfir því, að ökutæki varnarliðsins væru ekki í skoðunarhæfu ástandi, og ef slík kvörtun hafi borizt til embættis lögreglustjóra, hafi málið verið tekið upp við varnarliðið til úrbóta hverju sinni.

Stefnandi byggir kröfur sínar í málinu á því, að orsök slyssins verði einvörðungu rakin til bilunar í stýrisbúnaði bifreiðarinnar. Stýrisbúnaður bifreiðarinnar hætti skyndilega að virka og hafi hún runnið út af veginum, án þess að stefnandi fengi við það ráðið. Af gögnum málsins sé ljóst, að bifreiðin hafi aldrei sætt skoðun, frá því er hún var tekin í notkun, og viðhald og eftirlit hafi ekki farið fram af hálfu varnarliðsins á bifreiðinni. Samkvæmt 6. gr., 4. tl., og 3. gr., 2. tl., laga nr. 110/1951 í fylgiskjali um réttarstöðu liðs Bandaríkjanna og eignir þeirra segi: „Ráðningarkjör og vinnuskilyrði einkum ... öryggisráðstafanir við vinnu, skulu fara að íslenskum lögum og venjum“. Með þessum lagaákvæðum sé varnarliðið skyldað til þess að fara að íslenskum lögum um öryggisráðstafanir og verði það varla skilið öðruvísi en svo, að á því hvíli skylda til að láta skoða bifreiðar sínar samkvæmt ákvæðum umferðarlaga. Vanræksla í því efni svo og önnur vanræksla í eftirliti með ökutækjum sínum baki varnarliðinu að sjálfsögðu bótaábyrgð. Af skoðunum þeim, sem fram fóru á bifreiðinni eftir út af aksturinn, komi í ljós, að eitthvað hafi brotnað í stýrisvélinni, en ekki sé fullyrt, hvað hafi bilað. Komi þar ýmislegt til, svo sem fram komi í skýrslu skoðunarmannanna. Það sé því alls óvíst nema þeirrar bilunar, sem varð í stýrisbúnaði bifreiðarinnar í umrætt sinn, hefði orðið vart við venjulegar skoðanir. Vafi að þessu leyti hljóti að túlkast stefnanda í hag. Ljóst sé, að þá er stefnandi var sendur á bifreiðinni í umrædda ferð, hafi hún verið óforsvaranleg til notkunar. Hún hafi verið haldin leyndum göllum og því hafi stefnandi verið settur í sérstaka hættu, en vinnuveitandi hans beri að sjálfsögðu

ábyrgð á því, að tæki þau, sem starfsmönnum eru fengin til afnota, séu í ökufæru standi. Allt þetta leiði því beint til bótaskyldu af hálfu varnarliðsins.

Af gögnum málsins sé ljóst, að stefnandi hafi í akstri sínum í umrætt sinn sýnt fyllstu aðgæzlu. Hraði bifreiðarinnar hafi verið eðlilegur og ekki meiri en efni og aðstæður leyfðu, svo sem fram komi í skýrslu stefnanda sjálfs svo og farþega þeirra, sem í bifreiðinni voru.

Í annan stað byggir stefnandi kröfur sínar í málinu á 67. gr. umferðarlaga. Stefnandi hafi verið að gegna skyldustarfi á tæki, sem haldið var leyndum galla og því hættulegt. Eigi hann því að njóta verndar greinarinnar gegn óhappi.

Stefndi styður sýknukröfu sína þeim rökum, að umrætt slys verði eingöngu rakið til ógætilegs aksturs stefnanda. Hann hafi ekið bifreiðinni of hratt miðað við ásigkomulag vegarins, sem honum var vel kunnur. Stefnandi gerþekkti bifreiðina, sem hann hafði ekið að meira eða minna leyti um margra ára skeið. Honum var og kunnugt um það, að bifreiðin var ekki skoðuð reglulega eða viðhald á henni framkvæmt. Bar honum því enn ríkari skylda til fyllstu aðgæzlu við akstur bifreiðarinnar. Í annan stað reisir stefndi sýknukröfu sína á því, að slysið hafi skeð fyrir óhappatilviljun. Eitthvað brestur í stýrisbúnaði bifreiðarinnar í þar lokaðri stýrisvél, en slíkan galla hefði ekki verið hægt að sjá við skoðun, svo sem fram komi í vottorði bifreiðaeftirlitsmannanna.

Varakrafa stefnda er á því byggð, að stefnandi eigi mestan hluta sakar af slysinu, svo og að dómkröfur hans í málinu séu allt of háar.

Eins og rakið er hér framan, skoðaði Magnús Wium bifreiðaeftirlitsmaður bifreiðina eftir slysið. Við athugun hans á stýrisbúnaði kom í ljós, að stýrið var óvirkt. Taldi Magnús sennilegt, að annað hvort hefði stýrisstöng, sem stýrishjól er fest á, brotnað inni í stýrisvél eða öxull (cektor), sem togstangararmur er festur á.

Svo sem fram kemur á dskj. nr. 5, tók bandarískur starfsmaður varnarliðsins stýrisbúnaðarhús bifreiðarinnar í sundur eftir slysið, og er eftir honum haft, að í ljós hafi komið, að lagerinn nær stýristogstönginni, sem hvílir í slitna skaftinu, var sprunginn á tveimur stöðum, en aðra ágalla er ekki getið um.

Vitnið Ágúst Korneliusson gat þess í framburði sínum, að hann gæti út af fyrir sig fallizt á það álit Magnúsar Wiums, að annað hvort hefði stýrisstöng brotnað eða öxull. Vitnið Hörður Jónsson

kvað það álit sitt, að líklegt sé, að eitthvað meira hafi brotnað en umrædd slif (lager), til þess að stýrið færi alveg úr sambandi, nema um eitthvert verulegt slit hafi verið að ræða í stýrisvélinni. Gat hann þess jafnframt, að ef mikið slit hefði verið komið í stýrisvélina, þá hefði það fundizt við venjulega bílaskoðun, en bifreið þannig á sig komna hefði Bifreiðaeftirlitið ekki leyft að notuð yrði í akstri.

Það er einróma álit hinna sérfróðu meðdómenda, að eitthvað meira hljóti að hafa farið í stýrisbúnaði bifreiðarinnar en umrædd slif, til þess að stýri bifreiðarinnar færi alveg úr sambandi.

Að þessu athuguðu svo og öðru því, er hér að framan er rakið, verður að telja, að bifreiðin hafi ekki verið í forsvaranlegu ástandi til aksturs, er stefnandi fór í umrædda ökuferð, og að bilun sú, sem varð í stýrisbúnaði hennar og var orsök slyssins, verði rakin til þess ástands hennar. Þessi atvik og ástæður leiða til ábyrgðar á hendur stefnda, sem kemur í stað bifreiðareigandans, sbr. 2. tölulið 12. gr. fylgiskjals með lögum nr. 110/1951. Þegar gögn málsins eru virt að öðru leyti, þá verður eigi talið, að stefnandi hafi sýnt af sér slíkt gáleysi við akstur bifreiðarinnar, að efni séu til að leggja hluta sakar af slysinu á hann. Ber því að leggja á stefnda óskipta fébótaábyrgð á tjóni því, er stefnandi varð fyrir af völdum slyssins.

Stefnandi sundurliðar kröfu sína þannig:

1. Bætur fyrir örorkutjón	kr. 516.437.00
2. Bætur fyrir þjáningar og óþægindi og röskun á stöðu og högum	— 65.000.00
3. Fataskemmdir	— 1.200.00
4. Skjalabýðing	— 1.908.00
5. Örorkumat	— 1.500.00
6. Örorkutjónsútreikningur	— 3.450.00
7. Læknishjálp og læknisvottorð	— 1.700.00

Samtals kr. 591.195.00

Verða nú hinir einstöku kröfuliðir teknir til meðferðar.

Um 1. Eftir slysið fór stefnandi í Slysavarðstofu Reykjavíkur, þar sem teknar voru af honum röntgenmyndir. Þær sýndu brot í níunda brjóstlið, og var hann dálítið lækkaður að framan, svo sem segir í vottorði Hauks Kristjánssonar læknis, dags. 2. apríl 1965.

Hinn 25. október 1965 var stefnandi skoðaður af Páli Sigurðs-syni lækni. Mat læknirinn síðan örorku stefnanda af völdum slyss-ins. Örorkumatið er dagsett 2. nóvember 1965, en í því segir meðal annars á þessa leið:

„Slasaði mun hafa dvalizt í sjúkrahúsinu í hálfan mánuð, en dvaldist síðan í heimahúsum.

Slasaði kom til viðtals hjá undirrituðum hinn 25/10 1965. Hann skýrir frá slysinu og meðferð, eins og lýst hefur verið. Segist hafa verið frá vinnu 5—6 mánuði, en síðan unnið svipaða vinnu og áður. Hann kveðst hafa stöðug óþægindi í baki, síðan slysið varð. Verkirnir eru mest staðbundnir í baki, en leggja stundum niður í fætur. Hann fékk dregilbol hjá gervilimasmið í september s.l. og notar hann.

Skoðun: Lágvaxinn maður, hæð 156 cm, þyngd 70 kg. Bakið er beint. Það eru eymsli á hryggstindum brjóstliða. Hreyfing er góð í mjóbaki, laseque er neikvæður báðum megin og ekki ein-kenni um þrýsting á taugarætur.

Röntgenskoðun hefur ekki verið gerð nú nýlega, en umsögn er um röntgenskoðun, gerða 21/9 1964, og segir svo í umsögn rönt-genlæknis:

„Compressions fractur á corpus á th. IX, og er hann aðallega fleygmyndaður fram á við, en enginn hliðarhalli. Fractura sést ekki í rifjum h. megin, h. crus né í col. lumbalis.

Sprungu í nefbeinum b. megin, en engin dislokatio né deviatio á septum naa. Enginn skuggi á sinusum“.

Gerð var röntgenskoðun á ný 7/1 1965, og segir svo í umsögn röntgenlæknis:

„Col. th. L.

Th. 8, 2,8 Th 9, 1,8 Th 10 3 cm að hæð að framan. Compressio því svipað og áður. Enginn hliðarhalli. Engar nýjar compr. eða fractur sjáanlegar“.

Ályktun: Hér er um að ræða 37 ára gamlan mann, sem slasast við vinnu sína fyrir rúmlega einu ári og hlýtur brot á brjóstlið. Hann var frá vinnu um það bil hálf ár eftir slysið, hefur síðan unnið svipaða vinnu og áður, en hefur sífellt óþægindi í baki. Hann notar dregilbol eftir slysið“.

Á grundvelli þessa örorkumats reiknaði Bjarni Þórðarson trygg-ingafræðingur út atvinnutjón stefnanda af völdum slyssins. Byggði hann útreikning sinn á tekjum stefnanda samkvæmt skattframtölum árin 1961, 1962 og 1963, en tekna þeirra hafði stefnandi aflað hjá varnarliðinu á Keflavíkurflugvelli. Umreikn-

aði hann vinnutekjur stefnanda með tilliti til þeirra breytinga, sem orðið höfðu á launakjörum hans, og umreiknaði þær vinnutekjur til kauplags á slysdegi, og enn fremur tók tryggingafræðingurinn tillit til vísitöluhækkunar á kaupum, sem gengu í gildi 1. desember 1965. Verðmæti áætlaðs vinnutekjutaps stefnanda reiknast tryggingafræðingnum nema á slysdegi:

Vegna tímabundinnar örorku	kr. 166.374.00
— varanlegrar örorku	— 499.184.00

Samtals kr. 665.558.00

Hinn 30. júní 1969 gerði sami tryggingafræðingur nýjan útreikning á áætluðu atvinnutjóni stefnanda vegna kauplagsbreytinga og vaxtahækkunar, er orðið hafa síðan fyrri útreikningur var gerður. Með tilliti til þess reiknast tryggingafræðingnum áætlað vinnutekjutap stefnanda nema á slysdegi:

Vegna tímabundinnar örorku	kr. 165.578.00
— varanlegrar örorku	— 571.589.00

Samtals kr. 737.167.00

Krafa í þessum lið er byggð á þessum síðasta útreikningi tryggingafræðingsins, og krefst stefnandi bóta vegna varanlegrar örorku, kr. 571.589.00, að frádregnum kr. 80.152.00, sem stefnandi hefur fengið greitt frá Tryggingastofnun ríkisins, eða samtals kr. 491.437.00. Að auki gerir stefnandi í þessum lið kröfu til tapaðrar eftir- og næturvinnu frá 15. september 1964 til 15. desember 1964, samtals kr. 25.000.00, þannig að fjárhæðin samkvæmt þessum lið nemur kr. 516.437.00.

Stefndi hefur mótmælt fjárhæð kröfuliðar þessa sem allt of háum. Bendir hann meðal annars á í því sambandi, að þær kr. 25.000.00, sem stefnandi krefst vegna tapaðrar eftir- og næturvinnu á þar greindu tímabili, sé innifalin í útreikningi tryggingafræðingsins.

Þegar virt eru gögn þau, sem þessi kröfuliður er studdur, svo og annað það, sem helzt kemur til álita við ákvörðun bóta samkvæmt honum, þykir hæfilegt að taka hann til greina með kr. 390.000.00.

Um 2. lið. Stefndi hefur mótmælt kröfulið þessum sem of háum.

Þegar virt eru meiðsli stefnanda og afleiðingar þeirra samkvæmt læknisgögnum þeim, sem rakin hafa verið, þykir hæfilegt að dæma kr. 55.000.00 í bætur samkvæmt þessum kröfulið.

Um 3. til 7. lið. Kröfuliðir þessir hafa ekki sætt andmælum af hálfu stefnda, og verða þeir því teknir til greina að öllu leyti.

Úrslit málsins verða því þau samkvæmt framansögðu, að tjón stefnanda telst nema kr. 454.700.00 (kr. 390.000.00 + 55.000.00 + 9.700.00). Verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda þá fjárhæð með vöxtum, eins og krafizt er og ekki hafa sætt andmælum, þó af breyttum fjárhæðum í samræmi við niðurstöðu.

Samkvæmt þessu ber að dæma stefnda til að greiða stefnanda málskostnað. Þykir hann hæfilega ákveðinn kr. 63.000.00 og renni til talsmanns stefnanda, Árna Gunnlaugssonar hæstaréttarlögmans, en hann hefur lagt fram annan kostnað af málarekstrinum en þann, sem tekinn er til greina í kröfuliðum stefnanda.

Emil Ágústsson borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendum Sigurgesti Guðjónssyni og Sigbór Guðjónssyni bifvélavirkjum.

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, greiði stefnanda, Ingibergi Kristinssyni, kr. 454.700.00 með 7% ársvöxtum af kr. 445.000.00 frá 15. september 1964 til 1. janúar 1965, 6% ársvöxtum af þeirri fjárhæð frá þeim degi til 25. nóvember 1965, 6% ársvöxtum af kr. 454.700.00 frá þeim degi til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum af sömu fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags svo og kr. 63.000.00 í málskostnað, er renni til talsmanns stefnanda, Árna Gunnlaugssonar hæstaréttarlögmans.

Dómi þessum ber að fullnægja innan 15 daga frá lögbirtingu hans að viðlagðri aðför að lögum.