



HÉRAÐSDÓMUR  
REYKJAVÍKUR

D Ó M U R

13. nóvember 2019

Mál nr. E-854/2018:  
Stefnandi: Carol Elizabeth Green  
(*Ragnar Baldursson lögmaður*)

Stefndu: Sterna Travel ehf.  
Vátryggingafélag Íslands hf. (réttargæsla)  
(*Svanhvít Axelsdóttir lögmaður*)

Dómari: Hildur Briem héraðsdómari

# D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur miðvikudaginn 13. nóvember 2019 í máli nr. E-854/2018:

**Carol Elizabeth Green**

*(Ragnar Baldursson lögmaður)*

**gegn**

**Sterna Travel ehf.**

**og til réttargæslu Vátryggingafélagi Íslands hf.**

*(Svanhvít Axelsdóttir lögmaður)*

Mál þetta, sem dómtekið var 9. október 2019, höfðaði Carol Elizabeth Green, 18 Litchfield Lane, Barry Hill, Mansfield, Nottinghamshire, Englandi, hinn 28. febrúar 2018, á hendur Sterna Travel ehf., Fiskislóð 31, Reykjavík, og til réttargæslu Vátryggingafélagi Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að viðurkenndur verði með dómi réttur hennar til skaðabóta úr hendi stefnda vegna tjóns er hún varð fyrir af völdum sagnæmrar og ólögmetrar háttsemi starfsmanna stefnda er þeir settu hana ásamt fleiri farþegum út úr langferðabifreið við Reynisfjöru, er var áfangastaður skipulagðrar hópferðar á vegum stefnda, við sérlega hættulegar aðstæður þar sem hún varð fyrir slysi og líkamstjóni. Þá er krafist málskostnaðar.

Stefndi, Sterna Travel ehf., krefst aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda en til vara að sök verði skipt og bótaréttur viðurkenndur í samræmi við þá sakarskiptingu. Í báðum tilvikum gerir stefndi kröfu um málskostnað úr hendi stefnanda.

Réttargæslustefndi, Vátryggingafélag Íslands hf., gerir ekki aðrar kröfur í málinu en um greiðslu málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins, enda eru ekki gerðar sérstakar kröfur á hendur félaginu.

## I

### *Málsatvik*

Helstu málsatvik eru óumdeild. Stefnandi, breskur ferðamaður, var í rútuferð á vegum hinnar stefndu ferðaskrifstofu, Sterna Travel ehf., um Suðurland þann 30.

október 2014. Upplýst er að lagt var af stað frá Reykjavík að morgni og áð við Skógarfoss. Stóð til að aka að Sólheimajökli, en hætt var við það sökum fregna af slæmu veðri þar um slóðir. Var því ekið beint að Reynisfjöru, skammt vestan Víkur í Mýrdal, en óumdeilt er að þangað mun hafa verið komið laust eftir hádegi, samkvæmt því sem fram kom við aðalmeðferð málsins, þótt nákvæm tímasetning liggi ekki fyrir. Var farþegum hleypt þar út til að skoða sig um. Hvasst var þennan dag og gekk á með hviðum. Stefnandi lýsir því svo að hún hafi, ásamt fleirum, gengið eftir göngustíg frá bílastæði að fjörunni og komið við í helli sem mun vera í fjörunni nálægt þar sem stígurinn endar, en á bakleiðinni hafi hún tekist á loft í einni vindhviðunni, kastast á steina og slasast við það á öxl. Henni var komið undir læknishendur í Vík í Mýrdal, en hefur síðan þá glímt við axlarmein og fengið meðhöndlun við því í heimalandi sínu.

Deilt er um það hvort starfsmenn stefnda eigi sök á því hvernig fór. Byggir stefnandi á því að óveður hafi geisað á svæðinu og að óforsvaranlegt hafi verið að hleypa ferðamönnum út úr rútunni til að skoða sig um í Reynisfjöru. Stefndi byggir hins vegar á því að engar viðvaranir tengdar veðri hafi verið á þeirri leið sem fara átti, hvorki daginn áður né að morgni ferðadags. Hins vegar hafi veðurspá gert ráð fyrir nokkru hvassviðri sem myndi koma að landinu að kvöldi ferðadags, eða um kl. 18:30, en gert hafi verið ráð fyrir að ferðinni yrði lokið fyrir þann tíma.

Þótt ekki sé deilt um það að hvasst var í reynd og hviðusamt dregur stefndi í efa að fall stefnanda hafi orsakast af vindhviðu einni saman, en hafi svo verið sé um hreina óhappatilviljun að ræða. Ella hljóti slysið að verða rakið til gáleysis stefnanda sjálftrar.

Stefnandi tilkynnti stefnda um tjónið með bréfi dagsettu 15. júlí 2015 og réttargæslustefnda með bréfi dagsettu 2. september 2015, en fyrir liggur að stefndi hafði ábyrgðartryggingu hjá réttargæslustefnda á þeim tíma sem um ræðir. Var óskað eftir afstöðu tryggingafélagsins til bótaábyrgðar. Með bréfi réttargæslustefnda, dags. 28. apríl 2016, var bótaábyrgð hafnað.

Stefnandi bar málið undir úrskurðarnefnd í váttryggingamálum með málskoti 21. júní 2017. Réttargæslustefndi sendi úrskurðarnefndinni athugasemdir sínar 19. júlí s.á. Úrskurðarnefndin komst að þeirri niðurstöðu 17. ágúst s.á. að aðilar skyldu bera tjónið að jöfnu. Um sök stefnda sagði svo í úrskurðinum að haldið hefði verið niður í Reynisfjöru þrátt fyrir slæma veðurspá og að þegar þangað kom hefði bifreiðarstjóra og leiðsögumanni mátt vera ljóst að veður væri með þeim hætti að vægast sagt óráðlegt væri að hleypa farþegum út úr bílnum. Skipuleggjendur og stjórnendur

ferðarinnar teldust hafa sýnt af sér gáleysi þegar ferðafólkinu var hleypt út úr bílnum, án þess að aðstæður væru áður kannaðar rækilega. Aftur á móti hafi stefnandi tekið áhættu með því að fara niður í Reynisfjöru, þrátt fyrir að henni mætti vera ljóst að það væri ekki áhættulaust.

Með tilkynningu til úrskurðarnefndarinnar 30. ágúst 2017 hafnaði réttargæslustefndi því að hlíta úrskurði hennar. Kveðst stefnandi því tilneydd að höfða mál þetta til að leita réttar síns.

## II

### *Málsástæður stefnanda*

Stefnandi byggir á því að algjört óveður hafi geisað á svæðinu þegar umrædd ferð var farin. Sérfræðingar sem skipuleggi og bjóði upp á slíkar ferðir hafi mátt sjá í hendi sér að veruleg hættu væri á að slys hlytust af og að sérstaklega þyrfti að gæta að ferðamönnum sem ekki þekktu aðstæður og ofsa íslenskra náttúruafla. Sérstaklega hafi starfsmenn stefnanda átt að vera á varðbergi á einmitt þessum stað, sem þekktur sé fyrir háa slysatíðni þegar ókunnugir séu á ferð og einmitt við þær aðstæður sem hafi verið uppi á þessum tíma.

Svo virðist sem leiðsögumaður og bílstjóri hafi gert sér grein fyrir hættunni og haft efasemdir um að skynsamlegt væri að halda áfram en að framkvæmdastjóri stefnda hafi gefið þeim fyrirmæli um gera það þó að hættulegar aðstæður hafi blasað við. Að leita að viðvörðunum á netinu, eins og virðist hafa verið gert, í stað þess að treysta starfsmönnum á vettvangi sé stórkostlegt gáleysi.

Fararstjóri ferðarinnar hafi einnig sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að senda fólk út úr langferðabifreið við þessar aðstæður og niður í fjöruna. Sé líkamstjón stefnanda að rekja til þeirra mistaka.

Stefnandi vísar til gagna frá Veðurstofu Íslands sem sýni að á þeim tíma sem stefnanda var vísað í fjöruna hafi vindstyrkur á mælingastöðvunum á Vatnsskarðshólum og Reynisfjalli, sem séu í næsta nágrenni fjörunnar, verið yfir tuttugu metrar á sekúndu og farið yfir 35 metra í hviðum og jafnvel yfir 40 metra þegar mest var. Þá staðfesti veðurspár Veðurstofu Íslands að óveðri hafði verið spáð og því hafi verið algjört glapræði að leggja í ferðina og senda ferðamenn í fjöruna. Veðrið hafi svo reynst enn verra en slæmar veðurspár hafi gert ráð fyrir.

Stefnandi sé samþykkt rökum úrskurðarnefndar váttryggingamála um sök stefnda en fallist ekki á rökstuðning nefndarinnar fyrir hennar eigin sök. Nefndin hafi

byggt á því að miðað við verklag og venjur í hópferðum verði að ætla að leiðsögumaður hafi varað við aðstæðum þegar stefnandi var komin út úr bifreiðinni, eins og komi fram í lýsingu bifreiðarstjóra og leiðsögumanns á atvikum í gögnum málsins. Stefnandi byggir á því að það sé ósannað, þvert á móti hafi aðeins verið bent á að ekki væri skynsamlegt að fara með börn niður að sjónum. Viðvörðun hafi því aðeins tekið til barna en ekki til fullorðinna farþega.

Stefnandi, sem keypti sér ferð, ráðgjöf og leiðsögn stefnda, hafi mátt treysta því að öryggi hennar væri ekki ógnað og að leiðsögumenn og aðrir starfsmenn myndu gæta varkárni, vara hana við með tryggum hætti og koma í veg fyrir að hún lenti í aðstæðum sem ógnuðu öryggi hennar.

Stefnandi byggir á því, og telur óumdeilt, að stefndi beri ábyrgð á tjóni hennar, verði háttsemi starfsmanna hans talin saknæm og bótaskyld. Fyrir liggir að ábyrgðartrygging stefnda hjá réttargæslustefnda taki til þessa atviks.

Dómkröfur sínar kveðst stefnandi byggja á meginreglum íslensks skaðabótaréttar, almennu sakarreglunni og þeim reglum er kveða á um bótaskyldu, húsbóndaábyrgð o.fl. Auk þess kveðst stefnandi byggja, eftir því sem við eigi, á ákvæðum laga nr. 73/2005 um skipan ferðamála og laga nr. 73/2001 um fólksflutninga og farmflutninga á landi. Krafa um málskostnað sé byggð á ákvæðum XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, og um varnarþing og aðilasamlag vísist til 33. gr. og 1. mgr. 19. gr. sömu laga.

### III

#### *Málsástæður stefnda*

Í greinargerð sem sett er fram sameiginlega af hálfu stefnda og réttargæslustefnda er tekið fram að réttargæslustefndi taki undir rök og málsástæður stefnda. Stefnandi kveðst mótmæla öllum kröfum og málsástæðum stefnanda og eru málsástæður hans eftirfarandi.

#### *Sönnun og sönnunarbyrði*

Stefndi bendir á að um mál þetta fari eftir almennum sönnunarreglum skaðabótaréttar utan samninga. Leiði af þeim reglum að sönnunarbyrðin hvíli óskipt á stefnanda um að slysið sé að rekja til atvika sem stefndi beri að lögum skaðabótaábyrgð á. Takist slík sönnun ekki komi ekki til bótaréttar úr ábyrgðartryggingu stefnda hjá VÍS.

#### *Aðalkrafa – sýkna*

Til stuðnings aðalkröfu sinni um sýknu kveðst stefndi vilja í upphafi vekja athygli á því að það sé í sjálfu sér ósannað að stefnandi hafi slasast við það að vindhviða feykti henni um koll. Kunni ástæða þess að stefnandi datt allt eins hafa verið önnur, svo sem að hún hafi hrasað um eitthvað í fjörunni eða misstigið sig.

Óháð því hvort fall stefnanda hafi hlotist af vindhviðu eða einhverju öðru byggi stefndi á því að ósannað sé í málinu að það hafi orðið af ástæðum sem stefndi beri skaðabótaábyrgð á. Augljóslega sé um að ræða atvik sem eingöngu sé að rekja til óhappatilviks sem engum verði gert að bera skaðabótaábyrgð á og/eða atriða sem séu alfarið á ábyrgð stefnanda sjálfrar.

Stefndi mótmælir sem rangri staðhæfingu í stefnu um að framkvæmdastjóri stefnda hafi, þrátt fyrir viðvaranir tengdar veðri, krafist þess að farið yrði í ferðina. Hið rétta sé að ferðin hafi verið farin á tilskildum tíma að morgni 30. apríl [sic, á að vera október; innsk. dómara] 2014 og hafi þá ekkert bent til þess að eitthvað gæti verið að veðri á leiðinni. Engar efasemdir hafi því verið uppi um það hvort fara ætti í ferðina eða ekki.

Stefndi bendir á að heimasíða Veðurstofu Íslands sé helsta heimild um veður hér á landi og sé vandséð hvernig hægt sé að afla áreiðanlegra upplýsinga um þessi atriði með öðrum hætti. Hann mótmælir því að saknæm háttsemi felist í því að skoða þá heimasíðu í því skyni að kanna veður og athuga hvort viðvaranir hafi verið gefnar út.

Það hafi verið fyrst þegar hópurinn var staddur í Skógum að fréttist að veður væri að versna, a.m.k. á jökli. Þá hafi verið haft samband við framkvæmdastjóra stefnda til að kanna hvort veðurveðranir hefðu verið gefnar út fyrir svæðið sem gætu haft áhrif á ferðina. Þar sem engar slíkar viðvaranir höfðu verið gefnar út af þar til bærum aðilum hafi ekki verið talin ástæða til að gera breytingar á ferðinni. Enda hafi ekkert bent til þess að veðrið væri slæmt í Reynisfjöru.

Það hafi verið fyrst þegar komið var þangað, og ljóst varð að hvassara var þar en gert hafði verið ráð fyrir og veðurspár höfðu gefið til kynna, að fararstjóri og bifreiðarstjóri settu spurningarmerki við það hvort rétt væri að farþegar færu í fjöruna. Það hafi ekkert haft að gera með ákvörðun um það að fara í ferðina eða framhald hennar, heldur eingöngu aðstæður á þessum tiltekna viðkomustað.

Stefndi mótmælir sem rangri og ósannaðri þeirri staðhæfingu stefnanda að fararstjórinn hafi sent farþega út úr bílnum og í fjöruna þegar komið var í Reynisfjöru. Hið rétta sé að þar sem fararstjóra þótti helst til of hvasst hafi hún mælst til þess að

fólk færi ekki í fjöruna og þeir sem væru komnir út færu aftur inn í bílinn. Það hafi farþegar hins vegar ekki viljað heldur ákveðið sjálfir að fara í fjöruna, þrátt fyrir viðvaranir fararstjórans og ábendingu hennar um að það gerðu þeir á eigin ábyrgð. Enginn hafi verið sendur gegn vilja sínum út úr rútunni og í fjöruna.

Stefndi hafnar því einnig sem röngu að algjört óveður hafi geisað á svæðinu þegar stefnandi var þar á ferð. Ekki sé nánar skýrt hvað stefnandi eigi við með „svæðinu“, hvort það sé öll ferðin eða eingöngu Reynisfjara. Hvort heldur sem er, þá sé rangt að óveður hafi geisað þegar ferðin var farin.

Stefndi bendir á að í málinu liggja fyrir upplýsingar frá Veðurstofu Íslands um veðurspá og veðurmælingar fyrir þennan tiltekna dag. Af þessum upplýsingum megi sjá að það standist engan veginn sem stefnandi heldur fram, að óveður hafi geisað í ferðinni sem hún var í, hvort sem var í Reynisfjöru þegar hún var stödd þar eða annars staðar. Miðað við veðurspá hafi verið gert ráð fyrir 10–18 m/s á svæðinu og veðurathuganir á nálægum veðurathugunarstöðvum við Reynisfjöru hafi sýnt mesta vindhraða á bilinu 13,9 til 21,2 m/s um hádegisbilið.

Vindhraði á þessu bili teljist, samkvæmt skilgreiningu Veðurstofu Íslands, vera talsverður vindur, frá því að vera allhvasst til þess að vera hvasst og nálgast storm. Til að um ofsaveður teljist vera að ræða þurfi meðalvindhraði að vera 28,5–32,6 m/s, sem sé langt umfram það sem hafi verið umræddan dag og þegar stefnandi heimsótti Reynisfjöru.

Hafa verði í huga að stefnandi hafi verið stödd á ferðalagi úti í náttúrunni þegar þetta gerðist. Aðstæður þar séu almennt slíkar að fólk sem þar fer um geti átt á hættu að slasast, hvort heldur sem er við að falla eða með öðrum hætti. Gera megi þá kröfu að fólk gæti að sér er það nýtur náttúrunnar og sýni lágmarksaðgæslu, sérstaklega þegar aðstæður séu eins og í þessu tilviki, fjara, bleyta og vindur. Stefnandi sé þar engin undantekning og geri slíkt á eigin ábyrgð og áhættu, eins og fólk almennt sem sækir í slíkar aðstæður.

Þá sé ekki annað að sjá en að stefnandi hafi gert sér vel grein fyrir, eða í öllu falli mátt gera sér grein fyrir, að hvasst væri í fjörunni enda byggist málatilbúnaður hennar um meinta sök stefnda fyrst og fremst á því að svo hafi verið. Megi ætla að það hefði átt að gefa henni enn frekari ástæðu til að gæta að sér og fara varlega, og þá verða við tilmælum fararstjórans um að fara ekki niður í fjöru, heldur aftur inn í rútuna. Það hafi stefnandi hins vegar ekki gert, heldur ákveðið sjálf að fara niður í fjöru, þrátt fyrir viðvaranir fararstjórans um að það gæti verið varhugavert vegna

veðurs. Með því hafi stefnandi tekið meðvitaða áhættu sem hún beri sjálf alla ábyrgð á.

Ekkert í málinu bendi til þess að eitthvað hafi verið athugavert við þá ákvörðun að fara frá Skógum að Reynisfjöru enda engar viðvaranir gefnar út um hættu vegna veðurs á því svæði og á þeim tíma sem hópurinn var þar á ferðinni. Stefndi hafi því enga ástæðu haft til að hætta við að fara í fjöruna og ekkert hafi verið saknæmt við þá ákvörðun að halda ferðinni áfram frá Skógum.

Þá liggi fyrir að þegar komið var í fjöruna hafi aðstæður verið kannaðar og farþegar varaðir við að vera þar á ferðinni þar sem þá þótti heldur hvasst. Ákvörðun farþega, þar á meðal stefnanda, um að fara samt niður í fjöruna hafi þannig verið þvert gegn ráðleggingum fararstjórans.

Starfsmaður stefnda, fararstjórinn, hafi gert það sem í hennar valdi stóð til að gera farþegum, stefnanda þar á meðal, grein fyrir mögulegum hættum og fá þá til að hætta við að fara í fjöruna. Það að stefnandi, og samferðafólk hennar, hafi ákveðið að hundska þá viðvörun sé alfarið á hennar og þeirra ábyrgð. Enda hafi fararstjórinn engar heimildir haft til að beita farþega þvingunum í því sambandi eða haft yfir þeim skipunarvald.

Því sé einnig hafnað sem röngu að viðvörun leiðsögumanns hafi einungis tekið til barna en ekki fullorðinna.

Stefndi bendir á að meðal málsgagna séu skriflegar yfirlýsingar eiginmanns stefnanda og vinnufólks þeirra sem þau ferðuðust með hér á landi. Hafi þær yfirlýsingar verið gefnar í tilefni af kröfu stefnanda á hendur stefnda. Beri að skoða yfirlýsingarnar í því ljósi og meta sönnunargildi þeirra með það í huga, að öðru leyti en þar sem efni þeirra er stefnanda í óhag, sbr. 59. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Stefndi gerir athugasemd við það að í stefnu sé vísað til laga nr. 73/2005 um skipan ferðamála og laga nr. 73/2001 um fólksflutninga og farmflutninga á landi, án þess að þar sé gerð grein fyrir með hvaða hætti umrædd lög geti átt við um þann ágreining sem sé uppi í málinu.

#### *Varakrafa – sakarskipting*

Hvað varðar varakröfu um sakarskiptingu, þá vísar stefndi til sömu sjónarmiða og reifuð hafa verið varðandi kröfu um sýknu. Telur stefndi sjónarmið um aðgæsluleysi stefnanda og þá eigin áhættu sem hún hafi tekið með því að hundska fyrirmæli fararstjóra í það minnsta leiða til þess að skipta beri sök og leggja mestan hluta ábyrgðarinnar af því sem gerðist á stefnanda sjálfa. Byggist það á áralangri



dómvenju. Þá vísar stefndi einnig til niðurstöðu úrskurðarnefndar um eigin sök stefnanda.

Um lagarök vísar stefndi einkum til almennra reglna skaðabótaréttar, einkum sakarreglunnar og meginreglna um sönnun og sönnunarbyrði, óhappatilvik og eigin sök tjónþola, auk laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála eftir því sem við á, og byggist málskostnaðarkrafan á 129. og 130. gr. laganna.

#### IV

##### *Niðurstaða*

Stefnandi byggir á því að vindhviða hafi orðið þess valdandi að hún fauk til og féll. Óumdeilt er að hún slasaðist á öxl við fall umrætt sinn, en stefndi byggir á því að fallið kunnist eiga sér aðrar orsakir og að ósannað sé að vindhviða hafi valdið því.

Óumdeilt er að stefnandi hefur lagt fram nægjanleg gögn til stuðnings því að hún hafi orðið fyrir tjóni vegna slyssins, þannig að skilyrði um lögvarða hagsmuni hennar af þeirri viðurkenningarkröfu sem hún hefur uppi í málinu teljist uppfyllt.

Fyrir liggja gögn frá Veðurstofu Íslands sem sýna að á þeim tíma sem stefnandi var við Reynisfjöru, laust upp úr hádegi, gekk á með miklum vindhviðum. Gögn frá tveimur veðurathugunarstöðvum þar í grennd sýna að vindstyrkur í hviðum fór upp í 30-35 m/s, þótt hann væri að jafnaði mun lægri, eða nálægt 20 m/s á Vatnsskarðshólum og 11-14 m/s á Reynisfjalli.

Bæði leiðsögumaður og rútbílstjóri stefnda í ferðinni báru fyrir dómi um að þau hefðu orðið þess vör fljótlega eftir komu á bílastæðið við Reynisfjöru að það gekk á með sterkum vindhviðum. Kváðust þau bæði hafa séð farþega sem fyrstir fóru út úr rúttunni fjúka til á bílastæðinu í sterkri hviðu. Þá báru eiginmaður stefnanda og vinkona hennar um að hafa séð stefnanda fjúka til í vindhviðu á leið sinni til baka frá fjörunni að bílastæðinu með þeim afleiðingum að hún féll og meiddist.

Samkvæmt framanrituðu er nægjanlega sannað að vindhviða hafi orðið til þess að stefnandi féll. Jafnvel þótt vel sé hugsanlegt að eitthvað annað í umhverfinu gæti hafa átt þátt í fallinu, svo sem að stefnandi hafi hnotið um grjótnibbu um leið og hún fauk, þá liggur ekkert fyrir um það í málinu. Þá er ekkert fram komið sem bendir til annars en að vindhviðan sem slík hafi bæði verið nægjanleg og nauðsynleg orsök falls hennar.

Spár fyrir Suðausturland, bæði að morgni ferðadags og kvöldið áður, gerðu ráð fyrir 10–18 m/s norðaustanátt á svæðinu, og var tekið fram að hvassast yrði við

ströndina. Um kvöldið gerðu spár ráð fyrir austanátt, 15–23 m/s. Auk þess sem spár voruðu þannig við því að hvassast yrði við ströndina má teljast alkunna að hvassara getur verið nálægt sjó en inn til lands, þar sem vindur mætir minni fyrirstöðu yfir sjó en landi.

Hvorki leiðsögumaður né rútbílstjóri í umræddri ferð sögðust hafa kynnt sér veðurspár fyrir ferðina, en töldu víst að spár hefðu verið skoðaðar af einhverjum starfsmönnum stefnda. Fyrirverandi framkvæmdastjóri stefnda, Kjartan Þorvarður Ólafsson, fullyrkti að vaktstjórar hjá stefnda könnuðu alltaf veðurspár fyrir hverja ferð, auk þess sem leiðsögumenn og bílstjórar væru „mjög vakandi fyrir veðurspám og veðri“. Helst sé stuðst við spár Veðurstofu Íslands, auk norsku veðurstofunnar og vefjar Vegagerðarinnar. Kvaðst hann sjálfur hafa kannað veðurspár þegar rútbílstjórinn hringdi í hann frá Skógafossi, vegna fregna frá öðrum leiðsögumönnum um slæmt veður við Sólheimajökul. Spáð hafi verið versnandi veðri upp úr kl. 17 þann dag, en spár hafi ekki verið með þeim hætti að ekki teldist óhætt að halda áfram ferðinni frá Skógum í Reynisfjöru. Hafnaði vitnið því alfarið að hafa gefið nokkur fyrirmæli um að ferðinni skyldi haldið áfram og lagði áherslu á að það væri alltaf mat leiðsögumanns, m.v. aðstæður á hverjum stað, hvort ferð væri haldið áfram og hvort fólki væri hleypt út úr bíl á áfangastað. Til þess hafi leiðsögumenn menntun, þjálfun og reynslu, og séu þeir auk þess í tengslum við vaktstjóra stefnda við mat á aðstæðum. Alkunna sé að mikilla veðrabrigða geti gætt hér á landi og hvasst geti verið við ströndina, svo sem í Reynisfjöru.

Hvorki leiðsögumaðurinn né rútbílstjórinn könnuðust við að hafa sætt þrýstingi frá vinnuveitanda sínum um að halda áfram ferðinni, heldur hafi ferðinni verið haldið áfram þar sem ekkert í veðurspám hafi mælt því í mót, enda þótt ákveðið hefði verið að blása af einn viðkomustað, við Sólheimajökul, vegna fregna af slæmu veðri þar. Samkvæmt því er ósönnuð sú staðhæfing sem byggt er á í stefnu að að framkvæmdastjóri stefnda hafi krafist þess að farið yrði í ferðina þrátt fyrir efasemdir leiðsögumannsins og bílstjórans.

Óskar Grímur Kristjánsson, rútbílstjóri í ferðinni, bar fyrir dómi að hann hefði ekki orðið var við mikinn vind á leiðinni, hvorki undir Eyjafjöllum né á leiðinni um Reynishverfið, til og frá Reynisfjöru. Hins vegar hafi verið allt annað veður niðri við ströndina, þar sem gengið hafi á með hviðum. Harpa Ósk Sigurðardóttir, leiðsögumaður í ferðinni, tók undir lýsingu rútbílstjórans á veðrinu á leiðinni og kvaðst ekki hafa áttað sig á hve sterkar hviðurnar voru fyrir en hún sjálf og fyrstu

farþegarnir voru komin út úr rútunni á bílastæðinu við Reynisfjöru. Báru þau bæði um að fljótlega hefði fólk fokið til í sterkri vindhviðu á bílastæðinu og nefndu eiginmann stefnanda í því sambandi. Lýsti rútbílstjórinn því svo að hviðasamt veðrið hefði verið „óvænt“. Bæði báru um að við það hefðu runnið tvær grímur á leiðsögumanninn varðandi það hvort skynsamlegt væri að farþegar færu niður í fjöruna. Kveðst leiðsögumaðurinn hafa ráðið farþegum frá því að fara niður í fjöruna, en farþegarnir hafi ekki hlýtt þeim ráðleggingum. Nánar aðspurð hversu eindregnar þær ráðleggingar eða fyrirmæli hefðu verið tók hún fram að hún hefði ekki verið í aðstöðu til þess að þvinga fólk til að hlýða og fara aftur inn í rútuna, en sagðist hafa varað fólk, þar á meðal stefnanda og samferðafólk hennar, við veðurhamnum. Þá minntist hún þess að hafa ráðlagt fólki með ungbarn að bera klæði fyrir vit þess.

Stefnandi, eiginmaður hennar og samferðafólk þeirra sem skýrslu gaf fyrir dómi kváðust ekki kannast við að starfsmenn stefnda hefðu varað eindregið við því að fara niður í fjöruna vegna veðurhamsins eða tjáð þeim að þangað færu þau á sína ábyrgð. Einu viðvaranirnar hefðu verið við stórum öldum, auk þess sem sum þeirra minntust þess að minnst hefði verið á það í rútunni að stormur væri í aðsigi. Báru sum þeirra um að jafnvel farþegar með ungbarn hefðu farið niður í fjöruna, þrátt fyrir veðurhaminn. Kváðust þau því öll hafa talið óhætt að fara þangað. Er niður í fjöruna var komið hefðu vindhviðurnar orðið það sterkar að þau hefðu ákveðið að snúa við, eftir að hafa leitað skjóls í helli í fjörunni, nálægt þar sem stígurinn endar. Á bakaleiðinni hafi stefnandi fokið með umræddum afleiðingum.

Samkvæmt því sem fyrir liggur í málinu var meðalvindur í samræmi við spár umrætt sinn, eða á bilinu 11–20 m/s, sem vart verður talið að gefi til kynna mikla hættu. Á hinn bóginn var vaxandi stormi spáð eftir því sem liði á kvöldið og það vissu starfsmenn stefnda eða máttu vita. Eins og rútbílstjórinn lýsti fyrir dómi, þá þekkti hann til þess að þegar vindstyrkur fer vaxandi í aðdraganda storms þá gerist það gjarnan með þeim hætti að vindhviður verða tíðari og sterkari uns stormur verður samfelldur. Mátti starfsmönnum stefnda vera ljóst að spár vöruðu við því að stormur væri í aðsigi og að að hvassast væri við ströndina, auk þess sem hið síðarnefnda má telja alkunna. Enn fremur varð starfsmönnum stefnda það ljóst fljótlega eftir að leiðsögumaðurinn og fyrstu farþegarnir höfðu stigið frá borði að það gekk á með sterkum vindhviðum, raunar svo sterkum að fólk fauk til á bílastæðinu. Bar leiðsögumaðurinn fyrir dómi um að í kjölfar þess hefði hún endurmetið veðurfarslegar

aðstæður þannig að óráðlegt væri að fara niður í fjöruna og reynt að fá fólk til að hætta við að fara niður í fjöruna. Fær það einnig stoð í framburði rútabílstjórans.

Þrátt fyrir vitneskju starfsmanna stefnda og breytt mat þeirra á veðurfarslegum aðstæðum er ósannað að farþegarnir, sem hleypt hafði verið út úr rútunni á þessu tímamarki, hafi verið upplýstir um þetta breytta mat leiðsögumannsins. Er ósannað að þeim hafi verið gefin skýr og eindregin fyrirmæli um að hætta við för niður í fjöruna og snúa aftur inn í rútuna eða skýrar og eindregnar viðvaranir við því að fara niður í fjöruna sökum veðurhamsins, t.d. með áminningu um að færu þau þangað gerðu þau það á eigin ábyrgð. Verður ekki séð að starfsmönnum stefnda hefði verið ómögulegt eða örðugt að upplýsa farþegana um breytt mat á aðstæðum og gefa þeim skýr og eindregin fyrirmæli eða viðvaranir. Breytir engu í þessu efni þótt ljóst sé að starfsmenn stefnda höfðu vissulega engar valdheimildir til þess að þvinga fólk til hlýðni. Verður að virða það starfsmönnum stefnda til gáleysis að hafa ekki gefið stefnanda og samferðafólki hennar nægilega skýrar og eindregnar viðvaranir eða fyrirmæli, þannig að henni mætti vera ljóst breytt mat þeirra á þeirri hættu sem gat fylgt því að fara niður í fjöruna við þær veðurfarslegu aðstæður sem uppi voru.

Samkvæmt framanrituðu verður að fallast á það með stefnanda að skilyrði almennu sakarreglunnar séu uppfyllt fyrir skaðabótaábyrgð stefnda vegna slyss hennar. Verður aðalkröfu stefnda um sýknu því hafnað.

Á hinn bóginn er ljóst að það gat ekki dulist stefnanda og samferðafólki hennar að veður var orðið varasamt og mátti þeim enn fremur vera ljóst að það gæti orðið vindasamara eftir því sem nær kæmi ströndinni. Engu að síður hélt stefnandi niður í fjöruna ásamt samferðafólki sínu. Má ætla að þar hafi miklu ráðið löngun þeirra til þess að kynna sér þekktan ferðamannastað, sem ekki var hægt að virða fyrir sér frá bílastæðinu. Í ljósi þess sem stefnandi hlaut sjálf að skynja um veðurfarið umrætt sinn verður ekki á það fallist að hún hafi sem erlendur ferðamaður mátt reiða sig alfarið á þekkingu starfsmanna stefnda á staðháttum og íslensku veðurfari. Þykir stefnandi því sjálf bera nokkra ábyrgð á því hvernig fór og þykir hæfilegt að hún beri sjálf helming tjóns síns.

Samkvæmt því verður fallist á varakröfu stefnda og bótaskylda hans aðeins viðurkennd í samræmi við framangreinda sakarskiptingu, eins og nánar greinir í dómsorði.

Framangreind niðurstaða er í samræmi við niðurstöðu úrskurðarnefndar í váttryggingamálum í máli sem stefnandi skaut þangað, en réttargæslustefndi kaus að

hlíta ekki úrskurðinum. Var stefnandi því knúin til þess að höfða mál þetta. Í málinu hefur hún þó ekki hagað dómkröfu sinni í samræmi við niðurstöðu úrskurðarnefndarinnar, heldur gert kröfu um fullar bætur. Í ljósi framanritaðs og með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála verður stefndi dæmdur til þess að greiða hluta málskostnaðar stefnanda, með þeirri fjárhæð sem telst hæfilega ákveðin eins og í dómsorði greinir. Við ákvörðun þeirrar fjárhæðar hefur verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Eftir niðurstöðu málsins er rétt að málskostnaður milli stefnanda og réttargæslustefnda falli niður.

Það athugist að dómkrafa stefnanda inniheldur ekki aðeins atriði sem nauðsynleg voru til að afmarka viðurkenningarkröfu hennar, heldur jafnframt málsástæður fyrir kröfunni. Tekur dómsorð mið af því að það var óþarft.

Hildur Briem héraðsdómari kveður upp dóm þennan. Við dómsuppsögu var gætt ákvæða 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91/1991.

#### **Dómsorð:**

Viðurkenndur er réttur stefnanda, Carol Elizabeth Green, til skaðabóta úr hendi stefnda, Sterna Travel ehf., vegna helmings tjóns er hún varð fyrir í slysi við Reynisfjöru, í skipulagðri hópferð á vegum stefnda.

Stefndi greiði stefnanda 500.000 krónur í málskostnað.

Málskostnaður milli stefnanda og réttargæslustefnda, Vátryggingafélags Íslands hf., fellur niður.

Hildur Briem

Rétt endurrit staðfestir:

Héraðsdómur Reykjavíkur, dags. 13. nóvember 2019

Gjald           kr.