Miðvikudaginn 30. nóvember 1960.

Nr. 118/1959. **Alfreð Hilmar Þorbjörnsson**
(Gunnar Þorsteinsson hrl.)
gegn
**Landleiðum h/f og**
**Jósef Smára Guðmundssyni**
(Jóhann Steinason hdl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómarar Hæstaréttar.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

## Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 26. júní 1959, að fengnu áfrýjunarleyfi 24. s. m. Krefst hann þess, að stefndu verði dæmt að greiða honum in solidum kr. 47.944.44 ásamt 6% ársvöxtum frá 26. október 1957 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar í Hæstarétti að mati dómsins.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann. Þá ber og að dæma áfrýjanda til að greiða stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti, er ákveðst kr. 4500.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Alfreð Hilmar Þorbjörnsson, greiði stefndu, Landleiðum h/f og Jósef Smára Guðmundssyni, kr. 4500.00 í málskostnað fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

### Dómur bæjarþings Reykjavíkur 2. janúar 1959.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 18. f. m., hefur Alfreð Hilmar Þorbjörnsson, Lækjargötu 10, Hafnarfirði, höfðað á bæjarþinginu með utanréttarstefnu, birtri 20. marz 1958, gegn Landleiðum h/f, hér í bæ, og Jósef Smára Guðmundssyni, Álfhólsvegi 67, Kópavogi, til greiðslu skaðabóta in solidum, að fjár-

hæð kr. 47.944.44 ásamt 6% ársvöxtum frá 26. október 1957 til greiðsludags og málskostnaði að skaðlausu.

Stefndu hafa krafizt sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar að skaðlausu.

Vátryggingarfélaginu h/f, hér í bæ, hefur verið stefnt til réttargæzlu í málinu, en kröfur eru ekki gerðar á hendur því, og það hefur ekki uppi kröfur í málinu.

Stefnandi skýrir svo frá tildrögum málsins, að hinn 26. október 1957, um kl. 2300, hafi hann lagt af stað frá Reykjavík í bifreið sinni, G 131, og hafi ferðinni verið heitið suður í Hafnarfjörð. G 131 er lítil fólksflutningabifreið af gerðinni Opel-Caravan. Voru fjórir farþegar í bifreiðinni í umrætt sinn, eiginkona stefnanda, er sat við hlið hans í framsæti bifreiðarinnar, bróðurdóttir hennar, Þórunn Teitsdóttir, og eiginmaður, Kristján Guðlaugsson. Sátu þau í aftursæti bifreiðarinnar. Stefnandi kveður veðri hafa verið þannig háttað, að gengið hafi á með hvössum og alldimmum snjóhryðjum. Þannig hafi verið él, er hann lagði af stað frá Reykjavík, er birti upp á leiðinni. Og er hann var kominn upp á Kópavogsháls, hafi verið tunglskin og gott skyggni. Stefnandi kveður hálku hafa verið á Reykjanesbraut og snjókrap á vegjöðrunum. Bifreiðin hafi verið með snjókeðjur á báðum afturhjólum. Ljós bifreiðarinnar hafi verið í lagi svo og rúðuþurrkurnar á báðum framrúðum. Hliðarrúður bifreiðarinnar hafi verið dálítið hélaðar hægra megin, að hann minni, en vinstra megin hafi þær verið hreinar. Stefnandi kveðst hafa ekið frekar hægt. Muni ökuhraðinn hafa verið um 30—35 km, miðað við klukkustund. Er bifreiðin var komin í miðja Kópavogsbrekkuna sunnanverða, hafi hann séð, hvar strætisvagn kom á móti. Hafi strætisvagninn þá verið staddur í brekkunni norðan í Arnarneshálsi. Er hér var komið, hafi verið bjart yfir, og hafi hann séð gjörla, að hér var á ferðinni áætlunarbifreið frá stefnda Landleiðum h/f. Rétt eftir að hann sá til bifreiðar þessarar, hafi hann dregið úr hraða sinnar bifreiðar með því að fjarlægja fótinn af benzínfetlinum. Er bifreið hans hafi átt ófarna um 10—12 metra að Kópavogsbrúnni, hafi áætlunarbifreiðin verið um það bil á syðri enda brúarinnar. Bifreið þessari hafi verið ekið allhratt, og hafi sér virzt, að hún væri svo skökk á veginum, að hún lokaði fyrir honum brúarsporðinum. Kveðst stefnandi nú hafa vikið bifreið sinni eins langt út á vinstri vegbrún og hann framast þorði til þess að forðast, að hún lenti utan í áætlunarbifreiðinni. Á vegjaðrinum hafi

verið snjókrap og mikil hálka. Og er hann ætlaði að „rétta bifreiðina aftur af“ og aka inn á brúna, hafi hún ekki látið að stjórn. Í sama mund hafi áætlunarbifreiðin farið fram hjá, og hafi sér þá fundizt sem mikill gustur eða stormhviða kæmi á bifreið sína, um leið og hún færðist lengra út á vegbrúnina. Við þessa breytingu á stefnu bifreiðarinnar hafi hann ekkert getað ráðið, og það hafi engum togum skipt, að hún rann á vinstri brúarstólpann á norðurenda brúarinnar. Áreksturinn hafi verið allharður, og hafi farþegarnir kastazt fram úr sætum sínum. Sjálfur hafi hann þrýstst upp að stýrinu, en vinstri fótur hans lent af miklu afli á mælaborðinu.

Meginatriðin í frásögn stefnanda hér að framan eru úr skýrslu, er hann gaf lögreglunni í Hafnarfirði örfáum dögum eftir slysið. Hefur stefnandi staðfest skýrslu þessa fyrir dómi hinn 21. október s.l. Skýrði hann þá jafnframt svo frá, að áætlunarbifreiðin hafi verið á hægri vegarhelmingi, er henni var ekið að Kópavogsbrú og inn á brúna, en ökumaður bifreiðarinnar hafi byrjað að sveigja henni til vinstri, um leið og hann ók yfir brúna. Þá kvaðst stefnandi og telja, að hraði þeirrar bifreiðar hafi ekki verið minni en 60 km, miðað við klukkustund. Enn skýrði stefnandi svo frá fyrir dómi í umrætt sinn, að 60 cm breitt krap hafi verið á vinstri vegbrún, en flughálka á miðjum veginum. Hafi hann ekki reynt að stöðva bifreið sína, enda talið það tilgangslaust vegna hálkunnar. Miður framvari bifreiðarinnar hafi lent á brúarstólpanum.

Vitnið Þórunn Teitsdóttir gaf lögreglunni í Keflavík skýrslu um slysið hinn 13. nóvember 1957. Skýrir vitnið þá svo frá, að það hafi setið hægra megin í bifreiðinni. Er bifreiðin nálgaðist umrædda brú, hafi það séð áætlunarbifreiðina koma á móti og hafi því fundizt, að hún mundi aka á stefnanda. Síðan hafi það skynjað högg og misst meðvitund. Vitnið kveður stefnanda hafa ekið fremur hægt og gætilega, áður en slysið varð. Hinn 21. október s.l. staðfesti vitnið þenna framburð sinn fyrir dómi. Jafnframt skýrði það þá svo frá, að það hafi ekki séð áætlunarbifreiðina, fyrr en rétt áður en áreksturinn varð. Hafi bifreiðin þá verið rétt framan við bifreið stefnanda, og geti það fullyrt, að áætlunarbifreiðin hafi þá verið meira á eystri helmingi vegarins.

Vitnið Kristján Guðlaugsson skýrir svo frá, að bifreið stefnanda hafi verið að koma að Kópavogsbrúnni, er það sá til ferða áætlunarbifreiðarinnar. Sú bifreið hafi þá verið komin inn á

brúna. Hafi bifreið þessari verð ekið hratt, að því er vitninu virtist, „og meira en inn á miðjum vegi", eins og vitnið kemst að orði. Er bifreið þessi fór fram hjá, hafi virzt eins og högg kæmi á bifreið stefnanda, svo hafi gusturinn af stóru bifreiðinni verið mikill. Vitnið segir, að í þessum svifum hafi bifreið stefnanda verið sveigt til vinstri í því skyni að koma í veg fyrir árekstur, en þá hafi bifreiðin lent á vinstri brúarstöplinum. Vitnið kveður sér hafa virzt, að bifreið stefnanda væri ekið hægt og gætilega, áður en slysið varð. Geti það hugsað sér, að ökuhraðinn hafi verið um 20—30 km, miðað við klukkustund. Framangreindan framburð sinn hefur vitnið staðfest fyrir dómi.

Stefndi Jósef Smári ók áætlunarbifreiðinni R 4708, eign meðstefnda Landleiða h/f, frá Hafnarfirði til Reykjavíkur um það leyti, er umrætt slys varð. Er það ekki vefengt af stefndu, að bifreið þessi sé hin sama, sem um ræðir hér að framan. Stefndi Jósef Smári skýrir svo frá, að hálka hafi verið á Reykjanesbraut í umrætt sinn og gengið hafi á með slydduhryðjum. Hann hafi haft góða útsýn út um framrúður bifreiðarinnar svo og tvær fremstu hliðarrúðurnar. Minnist hann þess ekki að hafa mætt bifreið stefnanda við Kópavogsbrú eða veitt nokkurri sérstakri bifreið á leiðinni athygli. Venja sín sé að aka á réttum helmingi akbrautarinnar og þá sérstaklega, þegar hann aki framhjá öðrum bifreiðum. Venjulegur ökuhraði sinn á þessari leið séu um 40 km, miðað við klukkustund, og minnist hann þess ekki að hafa ekið hraðar venju umrætt kvöld. Snjókeðjur hafi verið á báðum ytri afturhjólum bifreiðarinnar.

Frekari gögn um atvik að umræddum árekstri en nú hafa verið rakin liggja ekki fyrir í málinu.

Bifreið, sem ekið var um slysstaðinn skömmu eftir áreksturinn, flutti stefnanda og farþega hans í slysavarðstofuna í Reykjavík, þar sem gert var að meiðslum þeirra, en þau höfðu öll hlotið nokkra áverka.

Stefnandi kveðst hafa hringt á lögreglustöðina í Reykjavík þegar nóttina eftir slysið og tilkynnt henni það. Síðar um nóttina hafi hann svo farið á slysstaðinn til þess að láta draga bifreið sína til Hafnarfjarðar. Hafi hann þá verið búinn að hafa af því spurnir, að lögreglan væri búin að koma á slysstaðinn. Stefnandi kveðst ekki hafa tilkynnt réttargæzlustefnda, vátryggjanda áætlunarbifreiðarinnar, um áreksturinn, en hann hafi þó átt tal við fulltrúa félagsins, meðan bifreið sín var á verkstæði til við-

gerðar eftir árekstur inn, og innt hann eftir því, hvort félagið myndi greiða bætur vegna slyssins. Honum hafi verið svarað því til, að félagið teldi sig ekki bótaskylt.

Af gögnum málsins verður ekki séð, að lögreglan í Hafnarfirði eða í Reykjavík hafi látið slys þetta til sín taka, og virðist engin athugun hafa farið fram á slysstaðnum, áður en bifreið stefnanda var fjarlægð. Lýsingu á skemmdum á bifreið stefnanda af völdum árekstrarins er enga að finna í málinu, og nýtur eigi í málinu annarra gagna um það atriði en sundurliðaðra reikninga frá bifreiðaverkstæði einu í Hafnarfirði. Samkvæmt þeim hefur kostnaður við viðgerð á bifreiðinni numið alls rúmlega 30.000.00 krónum.

Kröfur sínar í málinu reisir stefnandi á því, að stefndi Jósef Smári hafi átt alla sök á umræddu slysi með hröðum og ógætilegum akstri, sem m. a. hafi verið fólginn í því, að hann hafi ekki ekið á réttum vegarhelmingi. Beri hann því ásamt meðstefnda, eiganda bifreiðarinnar R 4708, fébótaábyrgð á afleiðingum umrædds slyss, sbr. 34. og 35. gr. bifreiðalaga þeirra, er í gildi voru á þessum tíma.

Sundurliðar stefnandi kröfu sína þannig:

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1. | Kostnaður við viðgerð á G 131 | kr. | 30.964.44 |
| 2. | Atvinnutjón í 7 vikur ..... | — | 10.500.00 |
| 3. | Þjáningabætur ..... | — | 4.000.00 |
| 4. | Afnotamissir ..... | — | 1.500.00 |
| 5. | Skemmdir á fötum ..... | — | 800.00 |
| 6. | Læknisvottorð ..... | — | 180.00 |
| | | Kr. | 47.944.44 |

Eins og áður er vikið að, er það ekki vefengt af hálfu stefndu, að bifreið stefnda Landleiða h/f, R 4708, hafi verið ekið um slysstaðinn um það leyti, er slysið varð. Á hinn bóginn er því haldið ákveðið fram af þeirra hálfu, að slysið verði á engan hátt rakið til aksturs bifreiðarinnar. Orsök slyssins hafi þvert á móti bersýnilega verið sú, að stefnandi hafi ekið með ofsahraða og af einhverjum ástæðum fatazt stjórn bifreiðarinnar með þeim afleiðingum, að hún rakst á brúarstólpann. Varðandi framburði framangreindra vitna er á það bent af hálfu stefndu, að lítið sé á þeim byggjandi vegna tengsla þeirra við stefnanda. Að lokum er athygli vakin á því, að stefnandi hafi ekkert gert til að tryggja sönnunargögn um það, með hverjum hætti slys þetta varð, heldur hafi hann þvert á móti látið fjarlægja bifreiðina

af slysstaðnum, áður en komið yrði við rannsókn á verksummerkjum. Þá hafi hann heldur ekki gefið réttargæzlustefnda kost á því að láta trúnaðarmann sinn skoða bifreiðina eftir árekturinn, eins og venja sé, né heldur veitt félaginu færi á því að fylgjast með viðgerð á bifreiðinni. Framkoma stefnanda hafi því verið slík, að hann hafi firrt sig öllum rétti til bóta, þótt ekki yrði fallizt á, að meginsýknuástæðan hafi við rök að styðjast.

Eins og áður er fram tekið, er það ekki vefengt af stefndu, að bifreiðinni R 4708 hafi verið ekið framhjá bifreið stefnanda í þann mund, er umræddur árekstur varð. Þegar það á hinn bóginn er virt, sem fram er komið í málinu um atvik að árekstrinum, en því eru gerð ýtarleg skil hér að framan, þá verður eigi talið, að stefnanda hafi tekizt að færa á það sönnur gegn eindregnum mótmælum stefnda, að áreksturinn verði rakinn til ógætilegs aksturs R 4708. Leiðir af þessu, að sýkna ber stefndu af kröfum stefnanda í máli þessu, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Gunnar M. Guðmundsson, fulltrúi borgardómara, kvað upp þenna dóm.

Dómsorð:

Í máli þessu eru stefndu, Landleiðir h/f og Jósef Smári Guðmundsson, sýknir af kröfum stefnanda, Alfreðs Hilmars Þorbjörnssonar.

Málskostnaður fellur niður.