

Stefndi tók til varna, svo sem sagt hefur verið, án þess að samþykki aðilja lægi berum orðum fyrir um það, að málið skyldi rekið sem almennt einkamál. Eins og hér stendur á, verður ekki talið, að í framkomu lögmanns stefnenda í þinghaldi 9. maí felist samþykki, slíkt sem 209. gr. áskilur. Verða því varnir stefnda ekki teknar til álita. Ber samkvæmt þessu að taka kröfu stefnenda til greina.

Málskostnaður ákveðst kr. 9.200.00.

Sigurður Líndal, fulltrúi yfirborgardómara, hefur kveðið upp dóm þenna.

Því dæmist rétt vera:

Stefndi, Sveinn M. Guðmundsson f. h. Glers og Lista h/f, greiði stefnendum, Jóni Ólafssyni og Benedikt Bogasyni, kr. 80.000.00 með 9% ársvöxtum frá 27. desember 1962 til greiðsludags, $\frac{1}{3}\%$ fjárhæðarinnar í þóknun, kr. 192.00 í stimpilgjald og kr. 9.200.00 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Föstudaginn 9. október 1964.

Nr. 166/1963. **Gunnlaugur Þorláksson**

(Einar B. Guðmundsson hrl.)

gegn

Ólafi Finsen (Gunnar Guðmundsson hrl.).

Dómenður:

hæstaréttardómaramennir Þórður Eyjólfsson, Gizur Bergsteinsson, Jónatan Hallvarðsson og Logi Einarsson og prófessor Theodor B. Líndal.

Árekstur bifreiða. Skaðabótamál. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 28. desember 1963 og krafist þess, að fébótaábyrgð verði skipt á þann hátt, að $\frac{2}{3}$ hlutar hennar verði felldir á stefnda, en $\frac{1}{3}$ hluta beri hann sjálfur. Þá krefst áfrýjandi málskostnaðar fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar úr hendi áfrýjanda fyrir Hæstarétti eftir mati dómsins.

Með skírskotun til hins áfrýjaða dóms, en af gögnum málsins er ljóst, að bifreiðinni R 11 hefur verið ekið allmikið fram yfir löglegan hraða, þykir rétt, að aðiljar beri að jöfnu fébótaábyrgð á tjóni því, er hlaut af árekstri bifreiðanna.

Eftir atvikum er rétt, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Áfrýjandi, Gunnlaugur Þorláksson, og stefndi, Ólafur Finsen, beri að jöfnu fébótaábyrgð á framangreindu tjóni.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

S é r a t k v æ ð i

prófessors Theodórs B. Línðals.

Áfrýjandi beindi athygli sinni að umferð frá austri um syðri akbraut Hringbrautar, en fylgdist illa með umferð að vestan um nyrðri brautina, þótt honum bæri að hafa nánar gætur á umferð þar. Hins vegar var hraði bifreiðarinnar R 11 óhæfilegur. Að þessu athuguðu og að öðru leyti með tilvísun til forsendna hins áfrýjaða dóms verður að telja ökumenn beggja bifreiðanna í sök. Þykir hæfilegt, að áfrýjandi beri $\frac{2}{3}$ af tjóni því, er stefndi hlaut af bifreiðaárekstri þeim, sem mál þetta fjallar um.

Báðir ökumenn óku þannig, að ámælisvert er, og þykir því rétt, að hvor aðili beri sinn kostnað af áfrýjun málsins.

Dómsorð:

Áfrýjandi, Gunnlaugur Þorláksson, beri gagnvart stefnda, Ólafi Finsen, fébótaþyrgð að $\frac{2}{3}$ hlutum tjóns þess, er stefndi hlaut af árekstri bifreiðanna R 11 og R 8427 á Hringbraut hér í borg þann 22. maí 1962.

Hvor aðilja um sig beri sinn kostnað af áfrýjun málsins.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 19. desember 1963.

Mál þetta, sem dómtekið var 12. þ. m., höfðaði Ólafur Fin- sen, forstjóri í Reykjavík, fyrir bæjarþinginu með utanréttar- stefnu, birtri 19. september 1962, gegn Gunnlaugi Þorlákssyni, Bólstaðahlíð í Reykjavík, til greiðslu bóta, að fjárhæð kr. 30.- 000.00, með 7% ársvöxtum frá 22. maí 1962 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt gjaldskrá Lögmannafé- lags Íslands.

Almennum Tryggingum h/f í Reykjavík hefur verið stefnt til réttargæzlu í málinu, en engar sjálfstæðar kröfur gerðar á hendur félaginu.

Stefndi óskaði eftir því þegar í greinargerð sinni, að málið yrði, að svo stöddu, einungis dæmt um skaðabótaskyldu. Stefn- andi lýsti sig þá þegar samþykkan því, að sakarefni yrði skipt að þessu leyti. Dómarinn ákvað því, sbr. 5. mgr. 71. gr. laga nr. 85/1936, að málið yrði sótt og varið, að svo stöddu, um skaðabótaskyldu og dómur á lagður um það atriði eitt sér.

Málsatvik eru þau, að um kl. 1900 þriðjudaginn 22. maí 1962 ók Birgir Ágústsson bifreið stefnanda, R 11, austur Hringbraut á hægri akrein. Stefndi ók bifreið sinni, R 8427, frá Laufásvegi yfir nyrðri akbraut Hringbrautar. Þar sem hann ætlaði að aka vestur Hringbrautina, staðnæmdist hann milli eyjanna, sem skilja akbrautirnar, vegna umferðar á syðri akbrautinni, en afturendi bifreiðar hans stóð þá út í nyrðri akbrautina. Varð þá árekstur með bifreiðunum þannig, að R 11 rakst á hægri hlið R 8427. Urðu allmiklar skemmdir á báðum bifreiðunum svo og slys á mönnum, er í þeim voru.

Birgir Ágústsson hefur skýrt svo frá atvikum hjá rannsóknar- lögreglunni, að hann hafi ekið á hægri akrein austur Hring- brautina. Hann hafi ekki litið á hraðamæli bifreiðarinnar og því ekki geta gert sér grein fyrir, hver hraði hennar var, en taldi ekki ólíklegt, að hraðinn hafi verið um eða laust yfir 50 km, er hann ók fram úr annarri bifreið rétt vestan við gatna- mót Laufásvegar. Hann kvaðst hafa séð R 8427 koma að Hring- brautinni frá Laufásveginum og að hægt hafi verið á ferð þeir- rar bifreiðar við gatnamótin. Hafi hann talið víst, að bifreiðinni yrði ekki ekið inn á gatnamótin. Allt í einu hafi hann svo áttað sig á því, að R 8427 var ekið inn í götuna og í veg fyrir bifreið hans. Hafi hann þá hemlað með fullu átaki, en þá hafi verið örstutt orðið á milli bifreiðanna. Birgir kvað sér hafa virzt

sleipt á götunni, enda hafi hún verið blaut eftir nýafstaðna rigningu.

Stefndi hefur skýrt svo frá, að hann hafi ekið bifreið sinni að Hringbraut frá Laufásvegi. Kvaðst hann hafa orðið að biða nokkuð við gatnamótin vegna umferðar austur Hringbrautina. Kvaðst hann síðan hafa séð, að gott færi gafst til þess að komast yfir nyrðri akbrautina. Hafi þá ein bifreið nálgast gatnamótin á vinstri akrein Hringbrautar, og á eftir henni hafi komið bifreiðar bæði á vinstri og hægri akrein, en hann hafi ekki beint athygli sinni að þeim, enda ekki óttast þær, svo og hafi hann ekki veitt neinni bifreið athygli, sem ekið var áberandi hratt. Hann kvaðst síðan hafa ekið í fyrsta ganghraðastigi í meðallagi hratt út á gatnamótin. Hafi hann þá ekki beint frekar athygli sinni til hægri, þar eð hann taldi sig ekki þurfa þess, en beint athyglinni allri að umferðinni á syðri akbraut, en þar var nokkur bifreiðaumferð. Er bifreið hans hafi verið komin með framenda á móts við eyjuna á milli akbrautanna, hafi hann hægt á ferð og ætlað að stöðva bifreiðina fyrir umferðinni vestur Hringbrautina. Hann kvaðst þó ekki hafa stöðvað bifreiðina alveg. Hafi hann þá ekki vitað fyrr til en högg mikið kom á bifreiðina.

Vitnið Richard Haukur Olsen Felixson kvaðst hafa ekið austur Hringbrautina á vinstri akrein á ca. 30—40 km hraða. Er hann hafi nálgast gatnamót Laufásvegjar, hafi hann séð bifreið ekið örhægt út á Hringbrautina, en ekki hafi hann áður verið búinn að taka eftir bifreiðinni í kyrrstöðu við gatnamótin. Hann kvaðst hafa átt það langt ófarið að bifreið þessari, að hún hafi ekki valdið sér truflun, og hefði hann getað haldið hiklaust áfram aftan við hana. Er hann hafi verið kominn á móts við ljósa-staurinn næst vestan við gatnamótin, hafi hann orðið var við Mercedes-Benz bifreið við hlið bifreiðar sinnar á leið fram úr henni. Hafi þá verið um a.m.k. 2—3 bíllengdir að bifreið þeirri, sem ekið hafði inn á Hringbrautina. Hann kvaðst þegar hafa gert sér ljóst, að hraðinn væri það mikill á Benz-bifreiðinni, að árekstur væri fyrirsjáanlegur. Hafi hin bifreiðin þá verið við það að nema staðar eða alveg verið stöðvuð. Framendi þeirrar bifreiðar hafi þá verið kominn á móts við enda eyjarinnar, sem skiptir akbrautum, en afturendi hennar hafi þá verið úti á nyrðri rein akbrautarinnar. Hann kvaðst ekki hafa gert sér grein fyrir því, hvort Benz-bifreiðinni hafi verið hemlað fyrir áreksturinn. Ekki kvaðst hann geta neitt fullyrt um hraða Benz-

bifreiðarinnar í kílómetrum, en hraði hennar hafi verið mikill, og hafi hún verið fljót að fara fram úr bifreið hans.

Vitnið Ingólfur Guðmundsson, er var farþegi í R 11, hefur skýrt svo frá, að Birgir Ágústsson hafi ætlað að aka vitninu og konu þess að Austurbæjarbíói, en þau hjónin hafi verið að fara þangað á hljómleika. Vitnið kvaðst ekki hafa litið á hraðamæli bifreiðarinnar, en kvaðst ekki hafa tekið eftir því, að Birgir hafi ekið óeðlilega hratt. Hafi sér virzt hann vera á eðlilegum „Hringbrautarhraða“. Er þau hafi nálgast gatnamótin, var bifreiðin á hægri akrein. Hafi hann þá séð bifreið ekið hægt inn á Hringbrautina frá Laufásvegi, en enga hættu hafi hann séð stafa frá þeirri bifreið, en séð, að hún hefði auðveldlega komizt yfir akbrautina, ef henni hefði verið ekið hiklaust áfram. Um það bil 2—3 bíllengdir hafi verið á milli bifreiðanna, er hann hafi séð, að hin bifreiðin, R 8427, var stöðvuð beint framan við R 11, þannig að framendi bifreiðarinnar var kominn lítið á móts við eyju milli akbrautanna. Hafi árekstur þá verið óumflýjanlegur.

Vitnið Ásta Ingibjörg Þorsteinsdóttir, hinn farþeginn í R 11, hefur skýrt svo frá, að henni hafi fundizt bifreiðinni ekið með eðlilegum hraða fyrir áreksturinn og alls ekki fara áberandi hratt. Kvaðst vitnið vera bílhrætt og hefði áreiðanlega tekið eftir því, ef henni hefði verið ekið mjög hratt. Hún kvaðst hafa tekið eftir því, er R 8427 var ekið inn á Hringbrautina, en ekki hafi hún tekið eftir sérstakri hættu þá á árekstri. Síðan hafi R 8427 stöðvazt á miðri götu og lokað alveg götunni fyrir R 11. Bifreiðar hafi verið á vinstri akrein, en R 11 hafi verið ekið á þeirri hægri. Vitnið kvað sér hafa virzt ökumaður R 8427 ekki gæta neitt til hægri, eftir að þeirri bifreið var ekið inn á gatnamótin.

Vitnið Ólafur Þorkell Jónsson kvaðst hafa ekið bifreið sinni vestur Hringbrautina á hægri rein syðri akbrautar. Er hann hafi nálgast umrædd gatnamót, hafi hann séð Mercedes-Benz bifreið (R 11) koma eftir hægri rein nyrðri akbrautar, og hafi bifreiðinni verið ekið greitt og sjálfsagt hraðar en lög leyfa. Þó hafi honum ekki fundizt bifreiðinni ekið gáleysislega hratt, miðað við aðstæður. R 11 hafi farið fram hjá tveimur bifreiðum, sem ekið var eftir vinstri rein akbrautarinnar. Vitnið kvaðst hafa tekið eftir R 8427, er hún hafi komið suður hallann á Laufásvegi við Hringbrautina. Kveðst vitnið hafa litið af bifreiðinni, en séð hana aftur á miðri akbraut Hringbrautar, og hafi það verið

andartaki fyrir áreksturinn. Hafi bifreiðin þá verið á einhverri hreyfingu áfram, og var svo sem væri hún að víkja til vinstri. Kvaðst vitnið ekki geta fullyrt, hvort bifreiðin hafi stöðvazt, áður en hún kom inn á Hringbrautina, en það hafi þá verið andartak. Taldi vitnið, að R 8427 hefði tvímælalaust átt að bíða við akbraut Hringbrautar, miðað við þá umferð, sem á henni var.

Vitnið Kristín Jónsdóttir, farþegi í R 8427, hefur skýrt svo frá, að þeirri bifreið hafi verið ekið frá Laufásvegi út á Hringbrautina, ekið yfir nyrðri akbraut götunnar og stöðvuð á milli akbrautanna. Vitnið kvaðst hafa tekið eftir bifreið, sem ekið var úr vesturátt á nyrðri akrein Hringbrautarinnar, og hafi hún þá séð R 11 ekið úr sömu átt á hægri akrein fram úr fyrrnefndu bifreiðinni. Hafi sér virzt R 11 á mikilli ferð, og hafi vitnið þá séð fram á árekstur.

Báðar bifreiðarnar voru skoðaðar af bifreiðaeftirlitsmanni eftir áreksturinn. Kom við þá skoðun eigi annað í ljós en að öryggis- og stjórntæki þeirra hefðu verið í fullkomnu lagi.

Stefnandi byggir kröfu sína í málinu á því, að stefndi hafi með mjög gálauslegum akstri bifreiðar sinnar einn átt alla sök á árekstrinum, og beri því að leggja á hann óskipta fébótaábyrgð á tjóni því, sem af árekstrinum varð. Í fyrsta lagi hafi stefndi ekið inn á aðalbraut án þess að gæta þar biðskyldu sinnar gagnvart umferð um þá götu og með því brotið gegn 3. mgr. 48. gr. umferðarlaga. Í annan stað hafi hann ekki beint athygli sinni að umferð, sem kom austur Hringbrautina, er hann ók inn á gatnamótin. Og í þriðja lagi hafi hann sýnt það glapræði að stöðva bifreið sína þannig, að hluti hennar var á akbrautinni, og með því lokað akbrautinni fyrir R 11.

Stefndi hefur gert þá kröfu í þessum þætti málsins, að fébótaábyrgð árekstursins verði skipt þannig, að $\frac{2}{3}$ hlutar ábyrgðarinnar falli á stefnanda, en $\frac{1}{3}$ hlutinn á stefnda. Stefnandi byggir þessa kröfu sína á því, að umferðin austur Hringbrautina hafi ekki truflað stefnda í því að aka yfir hana. Ökumaður R 11 hafi ekið bifreið sinni of hratt, og einnig hafi hann ekið fram úr annarri bifreið við gatnamótin, en til þessara atriða beggja megi rekja meginorsök þess, að árekstur varð með bifreiðunum. Hugsanlega meðsök stefnda á árekstrinum megi rekja til þess, að bifreið hans skagaði út í akbraut Hringbrautarinnar, en þess beri þó að gæta, að hann var á ferð, en ekki alveg stöðvaður, er áreksturinn varð.

Dómarinn hefur farið á árekstursstaðinn og kynnt sér staðhætti þar.

Hringbrautin er aðalbraut í merkingu 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 26/1958. Leiðir af því, að farartækjum, sem koma eftir hliðargötum, er að henni liggja, ber að víkja fyrir umferð um hana. Jafnframt er hvorri akbraut skipt í tvær akreinar, og ber því farartækjum á sama hátt að víkja fyrir umferð um báðar akreinar. Af gögnum þeim, sem hér að framan eru rakin, þykir í ljós leitt, að þetta hafi stefndi vanrækt. Jafnframt því þykir stefndi hafa sýnt af sér stórlegt gáleysi með því að koma bifreið sinni eigi svo fyrir milli akbrautanna, að hún hindraði ekki umferð um hana, en til þess hafði hann nægjanlegt rúm, þar sem breidd svæðisins milli akbrautanna er jöfn lengd bifreiðar hans. Til þessara atvika beggja má rekja meginorsök árekstursins. Á hinn bóginn ber á það að líta, að samkvæmt viðurkenningu ökumanns R 11 og vætti vitna, er um hafa borið, hefur þeirri bifreið verið ekið of hratt, og ökumaður hennar ekki sýnt þá varúð við aksturinn, sem af honum má krefjast, með því að gatan var blaut og hál.

Þegar metin er sök hvors ökumanns um sig, þykir hæfilegt að leggja á stefnda $\frac{3}{4}$ hluta ábyrgðar á tjóni því, sem af árekstrinum hlaut.

Aðiljar hafa ekki krafizt málskostnaðar í þessum hluta málsins sérstaklega.

Emil Ágústsson borgardómari kvað upp dóm þenna.

Dómsorð:

Stefndi, Gunnlaugur Þorláksson, ber gagnvart stefnanda, Ólafi Finsen, fébótaábyrgð á $\frac{3}{4}$ hlutum af tjóni því, sem af framangreindum bifreiðaárekstri hlaut.
