

Miðvikudaginn 1. nóvember 1967.

Nr. 150/1966. **Óskar Smith** (Ragnar Aðalsteinsson hrl.)

og

Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f

(Ragnar Aðalsteinsson hrl.)

gegn

Róbert Bjarnasyni

(Sveinn Haukur Valdimarsson hrl.).

Bjarna Sævari Róbertssyni

og

Samvinnutryggingum

(Sveinn Haukur Valdimarsson hrl.)

Dómenndur:

hæstaréttardómaramirnir **Gizur Bergsteinsson, Einar Arnalds,**
Jónatan Hallvarðsson og Logi Einarsson og prófessor Theodór
B. Línadal.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Málsaðilinn Bjarni Sævar Róbertsson er fæddur 18. september 1946 og því lögráða nú.

Áfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 11. ágúst 1966 og gert þessar dómkröfur:

1. Að þeim verði dæmd sýkna af kröfum stefnda Róberts Bjarnasonar og málskostnaður úr hendi hans í héraði og hér fyrir dómi.

2. Að lækkaðar verði bætur samkvæmt héraðsdómi til handa stefnda Bjarna Sævari Róbertssyni og að málskostnaður í héraði og hér fyrir dómi falli niður, að því er hann varðar.

3. Áfrýjandi Óskar Smith krefst þess, að stefndu verði dæmt að greiða honum óskipt kr. 7.124.83 ásamt 6% ársvöxtum frá 15. desember 1964 til 1. janúar 1966 og 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og hér fyrir dómi.

Stefndu krefjast staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti af áfrýjendum.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann.

Áfrýjendur greiði stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 10.000.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjendur, Óskar Smith og Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f, greiði stefndu, Róbert Bjarnasyni, Bjarna Sævari Róbertssyni og Samvinnutryggingum, málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 10.000.00.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 17. maí 1966.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 3. þ. m., hefur Róbert Bjarnason, Langeyrarvegi 18, Hafnarfirði, höfðað fyrir bæjarþingi Reykjavíkur með stefnu, útgefinni 21. apríl 1965, f. h. sjálfs sín og ófjárráða sonar síns, Bjarna Sævars Róbertssonar, til heimilis að sama stað, gegn Óskari Smith pípulagningameistara, Snorrabraut 87 hér í borg, og Sjóváttryggingarfélagi Íslands h/f til greiðslu bóta in solidum að fjárhæð kr. 56.101.75 ásamt 6% ársvöxtum frá 1. desember 1964 til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu, allt að fráðregnum kr. 29.000.00. Við hinn munnlega flutning 3. maí 1966 hækkaði stefnandi vaxtakröfu sína þannig, að hann krafðist 7% ársvaxta frá 1. janúar 1966 til greiðsludags, og samþykkti umboðsmaður stefndu, að sú hækkun vaxtakröfunnar kæmist að.

Aðalstefndu, Óskar Smith og Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f, hafa krafizt sýknu af öllum kröfum Róberts Bjarnasonar og að hann verði dæmdur til að greiða þeim málskostnað að mati dómars. Aðalstefndu krefjast þess hins vegar, að kröfur Bjarna Sævars verði lækkaðar og málskostnaður látinn falla niður.

Aðalstefndi Óskar Smith hefur jafnframt höfðað gagnsök á hendur Róbert Bjarnasyni persónulega og honum f. h. ófjárráða

sonar hans, Bjarna Sævars, og sakaukamál gegn Samvinnutryggingum.

Í stefnu gagnsakar og sakaukamáls hefur Óskar Smith gert þær dómkröfur, að stefndu, Róbert Bjarnason, Róbert Bjarnason f. h. Bjarna Sævars Róbertssonar og Samvinnutryggingar, verði in solidum dæmdir til að greiða honum kr. 7.124.83 með 6% ársvöxtum frá 15. desember 1964 til greiðsludags auk málskostnaðar að mati dómarans. Við hinn munnlega flutning 3. maí 1966 hækkaði Óskar Smith vaxtakröfu sína þannig, að hann krafðist 7% ársvaxta frá 1. janúar 1966 til greiðsludags.

Í gagnsök og sakaukamáli gera gagnstefndu og sakaukastefndi þær dómkröfur, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum Óskars Smiths og að hann verði dæmdur til að greiða þeim málskostnað að skaðlausu.

Málavextir eru þeir, að rétt fyrir klukkan 9 um kvöldið þann 1. desember 1964 varð árkestur á milli bifreiðanna G 1764 og R 6975 á Reykjavíkurvegi í Hafnarfirði á móts við húsið nr. 70 við þá götu.

Aðalstefnandi, Róbert Bjarnason, var eigandi bifreiðarinnar G 1764, en hún var skylduátryggð hjá Samvinnutryggingum. Bifreiðin R 6975 var eign gagnstefnanda Óskars Smiths, og var hún skylduátryggð hjá Sjóvátryggingarfélagi Íslands h/f.

Bjarni Sævar Róbertsson ók G 1764 í umrætt sinn og var á leið norður Reykjavíkurveg, en ökumaður R 6975, Óskar S. Grímsson, á leið til Hafnarfjarðar frá Reykjavík og ók því Reykjavíkurveg til suðurs.

Bifreiðin G 1764 er af gerðinni N.S.U. Prinz, en R 6975 er af gerðinni Taunus 12 M.

Tveir lögreglumenn úr Hafnarfirði fóru á slysstaðinn. Gerði annar þeirra uppdrátt af vettvangi, og liggur sá uppdráttur frammi í málinu. Í skýrslu hins lögreglumannsins segir m. a.:

„Undirritaður fór strax á slysstaðinn ... Sjúkrabifreið kom á slysstaðinn rétt á eftir lögreglubifreiðinni, en á slysstaðnum voru staddir menn úr hjálparsveit skáta í Hafnarfirði, og voru þeir búnir að búa um til bráðabirgða sár þeirra, sem slösuðust. Nanna Ásmundsdóttir ... var mest slösuð af þessu fólki, sem var í bifreiðinni ... Bifreiðin R 6975 var með snjódekk að framan, en hún er framdrifin. G 1764 var á venjulegum dekkjum. Skemmdir á bifreiðunum voru: Vinstra framhorn R 6975 dældað og rifið. G 1764 var mikið skemmd að framan, og voru báðar

bifreiðarnar óökufærar eftir áreksturinn. Ekki voru sjáanleg hjólför eftir bifreiðarnar á árekstursstaðnum“.

Bjarni Sævar Róbertsson, fæddur 18. september 1946, gaf skýrslu hjá lögreglunni í Hafnarfirði 3. desember 1964. Þar segir m. a.:

„Ég var í umrætt skipti ökumaður bifreiðarinnar G 1764. Ég ók eftir Reykjavíkurvegi. Ég mun hafa verið með bifreiðina á 40 km hraða miðað við klukkustund. Ég var að fara úr Hafnarfirði áleiðis til Reykjavíkur. Þegar ég kom á móts við húsið nr. 70 við Reykjavíkurveg, sá ég bifreið fyrir framan mig í um það bil 25—30 metra fjarlægð. Bifreið þessi var í lest bifreiða, sem voru á leið til Hafnarfjarðar, en allt í einu tekur bifreiðin þannig stefnu, eins og hún ætli að fara fram úr næstu bifreið á undan. Ég var eins utarlega á veginum með bifreiðina og mögulegt var. Ég hemlaði, en hálka var á veginum, og því verkuðu hemlarnir ekki, eins og verið hefði undir öðrum kringumstæðum. Þegar 10 metrar voru eftir milli bifreiðanna, reyndi ég enn að víkja til hliðar, en um leið varð áreksturinn. Ég get ekki sagt til um hraða þessarar bifreiðar, sem á móti mér kom, en ég sá, að öku- maðurinn var að reyna að komast hjá árekstri, en hann kom þvert í veg fyrir mig, og þar með lentu bifreiðarnar saman“.

Þann 13. september 1965 gaf Bjarni Sævar Róbertsson skýrslu fyrir dómi. Tekur hann m. a. fram, „að myrkur hafi verið á slyssstaðnum og sér hafi virzt, að bifreiðin R 6975 hafi ætlað fram úr næstu bifreið á undan, enda hafi sér virzt, að bifreiðin R 6975 hafi ætlað fram úr næstu bifreið á undan (sic), enda hafi sér virzt R 6975 vera á meiri hraða en bifreiðin næst á undan. Hann segist hafa ekið eins utarlega á malbikinu eins og mögulegt var og telur, að umferð eftir malarkantinum, sem sýndur er á uppdrætti lögreglunnar, sé ekki tálmunarlaus, og minnir, að staur sé í kantinum á móts við innkeyrslu að húsi nr. 70 við Reykjavíkurveg. Hann tekur fram, að þegar hann hafi orðið var við, að R 6975 tók sig út úr bifreiðalestinni, hafi hann verið að mæta bifreið. Síðan hafi verið auð bifreiðarlengd, þá önnur og síðan R 6975. Aðspurður segir mættur, að hraði sá, sem hann gefi upp í lögregluskýrslu, sé áætlaður, en hann telji, að hraðinn hafi ekki getað verið meiri. Hann tekur jafnframt fram, að hann hafi vitað, að hált var á veginum og því hægt á, örlitlu áður en slysið skeði. Mættur segir hálkuna hafa stafað frá rigningarskúr, sem gerði þá um kvöldið, en frost hafi verið á jörðu. Jörð hafi

verið auð og hálka aðeins á malbikuðum vegum. Aðspurður segir mættur, að hjólbarðar bifreiðarinnar, er hann ók, hafi verið nýir að aftan og hjólbarðarnir að framan óslitnir. Aðspurður segir mættur, að hann telji, að bifreiðin R 6975 hafi snúið í 45° horn til hægri frá akstursstefnu, þegar áreksturinn varð“.

Óskar S. Grímsson gaf skýrslu fyrir lögreglunni í Hafnarfirði 10. desember 1964. Skýrir hann þá m. a. svo frá:

„Ég var í umrætt skipti á leið til Hafnarfjarðar í bifreiðinni R 6975. Þegar ég nálgadist Reykjanesbrautina í Engidalnum, þá fór fram úr mér bifreið og inn í fyrrnefnda braut. Ég ók svo af stað og var kominn í annað ganghraðastig, og þannig ók ég upp brekkuna upp á hraunið. Eftir að ég hafði farið lítið eitt lengra áfram, kom það fyrir vegna hálkunnar á veginum, að bifreiðin skrensaði til hægri. Ég náði aftur valdi yfir bifreiðinni og kom henni á vinstri kant, en þá varð fyrr auður blettur og stamur á veginum, og kom þá kast á bifreiðina, og við þetta fór hún til hægri aftur og lenti þá í vegi fyrir bifreið, sem móti mér kom, og rákust þær saman, og var þetta allsnarpur árekstur. Við áreksturinn snerist bifreið mín á veginum og stanzaði öfugt við akstursstefnu. Við áreksturinn mun ég hafa lent með ennið á stýrinu, og skarst ég við það“.

Óskar S. Grímsson kom fyrir dóm 13. september 1965, og segir m. a. svo í bókum um skýrslu hans: „Hann kveðst álíta, að G 1764 hafi verið um 20 metra í burtu, er bifreið hans „skrensaði“, og þá um leið hafi hann orðið var við hana. Hann kveðst hafa reynt að hemla og skipti bifreiðinni niður til að reyna að forða árekstri, en haft lítið vald á bifreiðinni. Hann kveðst hafa verið á 30—40 km/klst., og segir hann, að töluvert bil hafi verið á milli bifreiðar hans og næstu bifreiðar á undan, að minnsta kosti eitthvað meira en bíllengd. Hann segir, að hraði bifreiðar þeirrar, er hann ók, hafi verið orðinn þó nokkuð minni, er áreksturinn varð, jafnframt álítur hann, að hraði G 1764 hafi verið 30—40 km/klst., og hann álíti, að bifreiðin hafi ekki dregið úr þeim hraða. Hann segist hafa séð, að ökumaður G 1764 hafi reynt að hemla og bifreiðin hafi „skrensað“ aðeins til hjá honum. Hann segir sína bifreið hafa snúið í 35° horn til hægri frá akstursstefnu, þegar áreksturinn varð. Hann segir jafnframt, að G 1764 hafi verið beinna í akstursstefnu, þegar bifreiðarnar skullu saman, heldur en uppdrátturinn sýnir. Aðspurður segir mættur, að hálta hafi verið, en auðir blettir á milli. Hann kveður hálkuna hafa stafað frá rigningu, en snjólaust hafi verið.

Aðspurður segist mættur ekki hafa tekið eftir því, að bifreiðin G 1764 hafi kastast aftur við slysið, en segir, að bifreiðin R 6975 hafi snúist“.

Þann 9. desember 1964 gaf Nanna Ásmundsdóttir skýrslu fyrir lögreglunni í Hafnarfirði. Segir þar m. a.: „Ég var í umrætt skipti farþegi í bifreiðinni G 1764, og var hún á Reykjavíkurvegi á leið til Reykjavíkur. Ég sat í framsæti. Bifreiðarstjórinn, Bjarni S. Róbertsson, hélt bifreiðinni á vinstri vegarbrún og ók hægt. Get ekki sagt til um hraðann. Þegar við vorum móts við húsið nr. 70, mættum við bílalest. Ein þessara bifreiða virtist mér ætla að aka fram úr öðrum og ók þá út á veginn, en þá þvert í veg fyrir bifreiðina, er ég var í. En þar sem mjög stutt var á milli bifreiðanna, lentu þær saman. Bjarni reyndi að fara enn utar en hann var, en þrátt fyrir það varð ekki komið hjá árekstri. Þegar áreksturinn varð, greip ég fyrir andlitið, en samt lenti ég í framrúðunni, sem brotnaði“.

Nanna Ásmundsdóttir kom fyrir dóm 14. september 1965. Lýsti hún þá ofangreinda skýrslu rétta. Jafnframt var þá bókað eftir henni: „Hún segir, að hún átti sig ekki á, hvernig bifreiðarnar sneru, þegar þær skullu saman, en kveður Bjarna hafa reynt að sveigja utar. Hún kveðst ekki geta sagt um hraða bifreiðarinnar, en kveður Bjarna hafa ekið hægt og utarlega á veginum. Hún kveðst ekki hafa bílpróf og hún geti ekki gert sér grein fyrir, hversu langt bíl var milli bifreiðanna, er R 6975 tók sig úr bifreiðaröðinni, en kveður það hafa verið stutt. Hún kveður áreksturinn hafa orðið skyndilega. Hún kveðst ekki geta gert sér grein fyrir, hvort bifreiðarstjóra G 1764 hafi tekizt að draga úr ferðinni, eftir að hann varð var við R 6975“.

Vitnið Ólína Klara Jóhannsdóttir hefur fyrir dómi þann 14. september 1965 skýrt svo frá m. a.:

„Mætta kveðst hafa verið farþegi í bifreiðinni R 6975, er áreksturinn varð. Bifreiðinni hafi verið ekið á 30—40 km/klst. Hálka hafi verið á veginum. Hún segist ekki hafa bílpróf og ekki minnst ökulags bifreiðarstjórans á R 6975 né hvað hann gerði til að forða árekstri. Aðspurð segir mætta, að hún muni ekki, að bifreið hafi nýlega farið fram úr R 6975. Hún segir, að bifreið hafi verið á undan og kveðst álíta, að eðlilegt akstursbíl hafi verið á milli bifreiðar þeirrar og R 6975. Hún kveður bifreiðarstjóra R 6975 hafa ekið gætilega og ekki hafa ætlað fram úr bifreiðinni á undan. Aðspurð segir hún þann hraða, sem hún hafi gefið upp, verið ágizkaðan. Hún kveðst ekkert geta sagt

um ökulag bifreiðarstjórans á G 1764 né heldur hversu langt bíl var á milli bifreiðanna, þegar R 6975 fór út úr bifreiðaröðinni. Hún kveður sig ekki geta gert sér frekari grein fyrir árekstrinum, því að hann hafi gerzt í einni svipan“.

Af hálfu aðalstefnanda er því haldið fram, að allar líkur bendi til þess, að ökumaður R 6975 hafi verið að breyta um stefnu til þess að fara fram úr næstu bifreið á undan í röð bifreiða, þegar hannn missti stjórn á bifreiðinni. Hvort sem var, skipti þó ekki öllu máli. Óvefengt sé, að hann hafi misst stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum, að hún rann út á hægri vegarhelming í veg fyrir bifreiðina G 1764. Ökumenn beggja bifreiðanna telji sig báðir hafa ekið rólega og sé sá framburður þeirra studdur af skýrslum farþega þeirra. Uppdráttur lögreglu af vettvangi sýni hins vegar, að G 1764 hafi kastast aftur við áreksturinn og að R 6975 snerist alveg við höggið. Þetta sjáist bezt á því, að glerbrot eftir áreksturinn séu öll fyrir norðan bifreiðarnar. Samkvæmt uppdættinum sé ljóst, að þó nokkuð mikil ferð hljóti að hafa verið á R 6975. Orsök slyssins sé öll hjá ökumanni R 6975. Hann hafi greinilega ekið greitt og hvort heldur hann var að fara fram úr eða bifreið hans slengdist svona óvenjulega til á veginum, þá verði hvort tveggja að teljast mjög óvarlegur akstur. Við skyndilega atburði, eins og hér var um að ræða, sé erfitt að meta fjarlægðir, en framburðir ökumanns R 6975 og farþega hnigi í þá átt, að stutt hafi verið á milli bifreiðanna og því ekki tók á að forða árekstri, þegar R 6975 tók sig út úr röðinni, enda hafi fjarlægðin þá ekki verið meiri en á að gizka 15 metrar á milli bifreiðanna. Greinilegt sé, að ökumaður G 1764 hafi í fyrstu stigið á hemla, en er hann fann fyrir ísingunni, sleppi hann réttilega hemlum og reyni að víkja frá voðanum, en svigrúm hafi ekki verið til þess, enda hindranir og hættur vestan vegarins. Í ljósi alls þess og þar sem ekkert dragi úr þeirri fullýðingu, að G 1764 hafi verið ekið rólega og utarlega á vinstri kanti, verði að telja, að G 1764 hafi sýnt fyllstu aðgát í akstri, sem hægt sé af honum að krefjast, og ósannað sé, að honum hefði verið unnt að koma í veg fyrir áreksturinn. Beri því að leggja alla sökina á ökumann R 6975.

Aðalstefndu halda því fram, að af gögnum málsins sé ljóst, að ökumaður G 1764 hafi séð til ferða R 6975 það löngu fyrir áreksturinn, að hefði hraði bifreiðar hans og viðbrögð verið í lagi, þá átti honum að vera unnt að stöðva bifreið sína og forða árekstri. Sé ljóst, að akstur hans hafi ekki verið forsvaranlegur miðað

við aðstæður og ástand bifreiðar hans, en á henni hafi hvorki verið snjókeðjur né snjóhjólbarðar. Eigi ökumaður G 1764 því nokkra sök á, hvernig fór, og hæfilegt sé að telja, að hann eigi sök að $\frac{1}{2}$ hluta. Geti aðalstefnendur ekki fengið tjón sitt bætt að meiri hluta.

Dómendur hafa farið á árekstrarstaðinn og kynnt sér aðstæður. Kom þá í ljós, að í malarkantinum vestan við malbikið á Reykjavíkurveginum skammt frá árekstrarstaðnum eru tveir raflínustaurar. Er annar í um það bil 8 metra fjarlægð í suður frá afturenda G 1764, eins og hún er staðsett á uppdrætti lögreglunnar, en hinn 12 metrum sunnar. Eru ljósastaurarnir um einn metra frá malbikinu. Vestan við Reykjavíkurveginn á móts við slysstaðinn er djúp laut, sem nær að Reykjavíkurveginum, og er vegarkanturinn við hana allbrattur. Malbikið á Reykjavíkurveginum er samkvæmt uppdrætti lögreglunnar um 6 metrar á breidd. Er af þessu ljóst, að ökumaður bifreiðarinnar G 1764 hafði ekki möguleika til að forða árekstri með því að víkja lengra til vinstri, þegar bifreiðin R 6975 rann, að því er virðist stjórnlaust yfir á vestari vegarhelming Reykjanesbrautar í veg fyrir G 1764.

Eins og fyrr er frá greint, telur ökumaður R 6975, að fjarlægðin á milli bifreiðanna hafi verið um 20 metrar, þegar bifreiðin „skrensaði“ til, en af hálfu aðalstefnanda er því haldið fram, að fjarlægðin á milli þeirra hafi ekki verið nema um það bil 15 metrar, þegar R 6975 tók sig út úr bifreiðalestinni. Samkvæmt skýrslum ökumanna var ökuhraðinn um 30—40 km/klst.

Frá því að ökumaður skynjar, að þörf sé á að hemla af einhverjum ástæðum og þar til hann hefur stigið á fóthemilinn, þannig að hann taki að verka, líður ávallt nokkur tími. Sá tími er oft nefndur viðbragðstími. Viðbragðsflýtir manna er mjög mismunandi. Algengur viðbragðstími hjá ökuöðnum er 0.9 sekúndur. Á þeim tíma fer ökutækið um 10 metra, ef ökuhraðinn er 40 km/klst., en um 8 metra, ef hraðinn er 32 km/klst. Frá því að hemlum er beitt og þar til bifreiðin stöðvast alveg, færast ökutækið ávallt nokkurn spöl. Ýmis atriði hafa áhrif á hemlunarvegalegdina.

Samkvæmt því, sem ráða má af gögnum málsins, var fjarlægðin á milli bifreiðanna svo lítil, þegar R 6975 rann út á vestari helming brautarinnar, að ósannað er gegn andmælum aðalstefnanda, að ökumaður G 1764 hefði getað forðað árekstri, enda þótt snjókeðjur hefðu verið á hjólum bifreiðarinnar. Ekki er

heldur í ljós leitt, að ökumaður G 1764 hafi ekið bersýnilega of hratt miðað við hindrunarlausa akbraut framundan. Verður því ekki hjá því komizt að leggja alla sök á árekstrinum á ökumann R 6975.

Verða nú teknir til athugunar einstakir kröfuliðir aðalstefnanda í aðalsök.

Í aðalsökinni sundurliðar aðalstefnandi kröfur sínar þannig:

A. Kröfur hans sjálfs vegna bifreiðarinnar G 1764:

- | | |
|-------------------------------------|---------------|
| 1. Viðgerðarkostnaður | kr. 35.408.75 |
| 2. Afnotamissir í 36 daga | — 7.200.00 |

Kr. 42.608.75

B. Vegna sonar hans, Bjarna Sævars:

- | | |
|---|-------------|
| 1. ½ mánaðarkaup | — 2.900.00 |
| 2. 7% orlof af sama | — 203.00 |
| 3. Bílakostnaður vegna læknis | — 390.00 |
| 4. Bætur fyrir þjáningar, óþægindi o. fl. | — 10.000.00 |

Alls kr. 56.101.75

Um A.

1. Á dómsskjali nr. 4 hefur aðalstefnandi sundurliðað kostnaðinn við viðgerðina. Fjárhæð þessa kröfuliðar sætir ekki andmælum. Verður hann því tekinn til greina.

2. Því er ekki andmælt af hálfu aðalstefndu, að það hafi tekið 36 daga að gera við bifreiðina. Hins vegar er því mótmælt, að aðalstefnandi eigi rétt á kr. 200.00 í bætur á dag vegna þessa. Með hliðsjón af því, á hvaða tíma þetta gerðist, telja aðalstefndu hæfilegt að miða bætur að þessu leyti við kr. 100.00 á dag, eða kr. 3.600.00 alls.

Aðalstefnandi leggur áherzlu á, að bifreiðin hafi skemmzt í byrjun jólakauptíðar og hafi því verið mjög bagalegt að vera án bifreiðarinnar þann tíma, sem viðgerðin fór fram á henni.

Hæfilegt þykir að taka bótakröfu aðalstefnanda samkvæmt þessum lið til greina með kr. 4.500.00.

Samkvæmt þessu telst tjón Róberts Bjarnasonar kr. 39.908.75 (35.408.75 + 4.500.00).

Óumdeilt er í málinu, að aðalstefndi Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f greiddi Róbert Bjarnasyni kr. 18.000.00 þann 18. desember 1964 og kr. 11.000.00 þann 27. janúar 1965, eða samtals kr. 29.000.00 upp í tjónið. Ber að draga síðastgreinda fjárhæð frá kr. 39.908.75. Verða aðalstefndu því dæmdir til að greiða Róbert

Bjarnasyni kr. 10.908.75 ásamt vöxtum, sem eftir atvikum þykir rétt að reikna 6% frá 27. janúar 1965 til 1. janúar 1966, en 7% p. a. frá þeim degi til greiðsludags.

Um B. Kröfur Bjarna Sævars Róbertssonar.

1. Kauphæð og frátöf frá vinnu er ekki mótmælt. Aðalstefndu hafa hins vegar talið líklegt, að Bjarni hafi fengið bætur frá Tryggingastofnun ríkisins. Með því að engar upplýsingar liggja fyrir um það í málinu, verður þessi kröfuliður tekinn til greina.

2. Þessum kröfulið er ekki andmælt tölulega. Verður hann því tekinn til greina.

3. Þessi kröfuliður sætir ekki andmælum. Verður hann því tekinn til greina.

4. Hér er um að ræða kröfu um bætur fyrir þjáningar, óþægindi o. fl. Bjarna Sævari til handa.

Í málinu liggur frammi vottorð Hauks Árnasonar læknis, dagsett 15. desember 1964. Þar segir m. a. um áverka Bjarna Sævars:

„... Við skoðun kemur í ljós:

1. Eins cm langur skurður yfir miðju hægra kjálkabarði.

2. Svolítið hrúfl yfir A-lið baugfingurs vinstri handar.

3. Svolítið aukinn vökvi í vinstra hnélið og bein og óbein eymsli yfir neðanverðri vinstri hnéskei, en annars virðast liðabönd hnésins eðlileg og heil við prófun.

Sár á hægri vanga var saumað með silki. Settur plástur á baugfingur og gipsspelkur settar á vinstra hné. Röntgenmynd sýndi ekki brot á hnéskei. Við eftirlit 5. desember var liðan betri í hnénu. Saumar teknir úr sári á kjálka, og var það gróíð. Dálítil vökvaaukning í liðpoka neðan hnéskei (bursa infrapat). Ekki að finna aukinn vökva í hnéliðnum sjálfum núna. Sleppir gipsspelku. Settur teygjuplásturshólkur á hnéð. Við eftirlit 10. desember er klínískt útlit hnésins gott. Mar er að koma út neðan hnéskei og nokkur eymsli þar við fulla réttingu í hnéliðnum“.

Aðalstefndu mótmæla þessum kröfulið sem allt of háum.

Rétt þykir að taka þennan kröfulið til greina með kr. 5.000.00.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, telst tjón Bjarna Sævars Róbertssonar kr. 8.493.00 (2.900.00 + 203.00 + 390.00 + 5.000.00). Verða aðalstefndu dæmdir til að greiða þá fjárhæð með 6% ársvöxtum frá 1. desember 1964 til 1. janúar 1966, en 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum ber aðalstefndu að greiða aðalstefnanda málskostnað í aðalsökinni og ákveðst hann kr. 3.500.00.

Gagnsök og sakaukamál.

Eins og fyrr er rakið, hefur Óskar Smith höfðað gagnsök gegn Róbert Bjarnasyni persónulega og honum f. h. Bjarna Sævars og sakaukamál gegn Samvinnutryggingum.

Er það krafa gagnstefnanda, að gagnstefndu og sakaukastefndi verði dæmdir in solidum til að greiða honum kr. 7.124.83.

Gagnstefnandi sundurliðar tjón sitt við áreksturinn þannig:

1. Viðgerðarkostnaður á bifreiðinni R 6975 . . . kr. 17.874.50
2. Afnotamissir af sömu bifreið í 15 daga . . . — 4.500.00

Samtals kr. 21.374.50

Eins og fyrr er rakið, hefur gagnstefnandi haldið því fram, að ökumaður bifreiðarinnar G 1764 eigi sök að $\frac{1}{3}$ á árekstrinum, og eigi gagnstefndu og sakaukastefndi því að greiða $\frac{1}{3}$ hluta af tjóni hans, eða kr. 7.124.83.

Gagnstefndu og sakaukastefndu hafa mótmælt öllum kröfum gagnstefnanda og krafizt málskostnaðar úr hans hendi að skaðlausu.

Samkvæmt því, sem rakið hefur verið í aðalsökinni, verður ekki talið, að ökumaður G 1764 eigi sök á árekstrinum. Ber því að sýkna gagnstefndu og sakaukastefndu af öllum kröfum gagnstefnanda.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður í gagnsökinni og sakaukamálinu falli niður.

Bjarni K. Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnum Gunnari Björnssyni bifreiðasmíðameistara og Sigurgesti Guðjónssyni bifvélavirkjameistara.

Dómsorð:

Í aðalsök greiði aðalstefndu, Óskar Smith og Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f, aðalstefnanda, Róbert Bjarnasyni, persónulega kr. 10.908.75 með 6% ársvöxtum frá 27. janúar 1965 til 1. janúar 1966, en 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og honum f. h. Bjarna Sævars Róbertssonar kr. 8.493.00 með 6% ársvöxtum frá 1. desember 1964 til 1. janúar 1966, en 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags.

Í aðalsök greiði aðalstefndu aðalstefnanda kr. 3.500.00 í málskostnað.

Í gagnsök og sakaukamáli eiga gagnstefndu, Róbert Bjarnason persónulega og f. h. Bjarna Sævars Róbertssonar, og sak-

aukastefndi, Samvinnutryggingar, að vera sýknir af kröfum gagnstefnanda, Óskars Smiths.

Málskostnaður fellur niður í gagnsök og sakaukamáli.

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

Miðvikudaginn 8. nóvember 1967.

Nr. 56/1967. **Einar Magnússon**

(Páll S. Pálsson hrl.)

gegn

Valdimar Guðmundssyni

(Tómas Arnason hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Samningar.

Dómur Hæstaréttar.

Afrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 11. apríl 1967 og krafizt þess, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 75.000.00 ásamt 8% ársvöxtum frá 18. september 1962, allt að frádregnum kr. 7.500.00, viðteknum með fyrirvara 2. október 1967. Þá krefst afrýjandi málskostnaðar úr hendi stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess, að héraðsdómurinn verði staðfestur og að afrýjanda verði dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Samkvæmt samningi 29. október 1955 skyldi stefndi selja afrýjanda á leigu um 25 ára tímabil frá nefndum degi rétt til sandnáms og malartekju í landi jarðar sinnar, Varmadals í Kjalarneshreppi. Afrýjandi skyldi greiða í leigu 10% af andvirði brottflutts sands og malar, miðað við söluverð þess á vinnslustað þess í Varmadal. Samkvæmt leigusamningnum greiddi afrýjandi stefnda við undirritun samningsins kr. 150.000.00, tryggingarfé, sem ganga skyldi vaxtalaust til greiðslu á leigunni á næstu 15 árum, þannig að árlegt leigugjald skyldi aldrei vera lægra en kr. 10.000.00 á ári í 15 ár.