

Priðjudaginn 29. apríl 1969.

Nr. 220/1968. **Kristján Teitsson og Hagtrygging h/f**
(Sigurður Sigurðsson hrl.)

gegn

Samvinnutryggingum og gagnsök
(Gunnar M. Guðmundsson hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjendur hafa skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 22. nóvember 1968 og krafist sýknu af kröfum gagnáfrýjanda og málskostnaðar úr hans hendi bæði í héraði og hér fyrir dómi.

Gagnáfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 26. nóvember 1968. Krefst hann þess, að aðaláfrýjendum verði dæmt að bera óskipt að hálfu fébótaábyrgð á tjóni því, er varð á bifreiðinni X 1201 í árekstri við bifreiðina R 15926 á Krisuvíkurvegi í Ölfusi hinn 29. janúar 1967. Þá krefst gagnáfrýjandi þess, að aðaláfrýjendum verði óskipt dæmt að greiða honum málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Málsatvik eru skilmerkilega rakin í héraðsdómi, og ber með skírskotun til forsendna hans að staðfesta ákvæði hans um sakarskiptingu.

Rétt er, að aðaláfrýjendur greiði gagnáfrýjanda óskipt málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 15.000.00.

Dómsorð:

Ákvæði hins áfrýjaða dóms um sakarskiptingu skal vera óraskað.

Aðaláfrýjendur, Kristján Teitsson og Hagtrygging h/f, greiði gagnáfrýjanda, Samvinnutryggingum, óskipt málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, samtals kr. 15.000.00, að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 15. nóvember 1968.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 26. f. m., hafa Samvinnu-tryggingar, hér í borg, höfðað fyrir bæjarþingi Reykjavíkur með stefnu, birtri 17. apríl 1968, gegn Kristjáni Teitssyni, Mosgerði 13, og Hagtryggingu h/f, báðum hér í borg, til greiðslu in solidum á skaðabótum að fjárhæð kr. 54.410.50 með 7% ársvöxtum frá 13. apríl 1967 til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndu hafa í greinargerð krafizt sýknu af kröfum stefnanda og að stefnanda verði gert að greiða þeim málskostnað að mati réttarins.

Samkvæmt ósk aðilja og með samþykki dómarans hefur sakar-efninu verið skipt samkvæmt heimild í 5. mgr. 71. gr. laga nr. 85/1936 þannig, að nú er aðeins fjallað um skaðabótaábyrgð stefndu.

Málavextir eru þeir, að sunnudaginn 29. janúar 1967, um klukk-án fjögur síðdegis, varð árekstur á Krísuvíkurvegi í Ölfusi, skammt austan við bæinn Litla-Land. Fólksbifreiðinni X 1201, sem er af gerðinni Volkswagen 1600, var ekið vestur Krísuvíkurveg. Jeppa-bifreiðinni R 15926 var ekið austur nefndan veg. Í brekku rétt austan við Litla-Land rákust bifreiðarnar á. Við áreksturinn hvolfdi bifreiðinni X 1201, og fór bifreiðin eina eða tvær veltur á veginum, en staðnæmdist síðan á hjólnum.

Bifreiðin X 1201 var skylduvátryggð hjá stefnanda og jafn-framt húftryggð með kr. 10.000.00 eigin áhættu tryggingartaka. Stefndandi kveðst hafa greitt úr húftryggingu bifreiðarinnar vegna þessa tjóns alls kr. 174.821.00. Leysti stefndandi bifreiðina til sín á umsömdu verði, kr. 170.000.00. Af hálfu stefnanda er skýrt svo frá, að ýmiss kostnaður hafi fallið á vegna flutnings á bifreiðinni o. fl. og hafi kostnaður þessi numið alls kr. 4.821.00. Með afsali, dags. 24. apríl 1967, var flakið af bifreiðinni selt Ingólfi H. Her-berstssyni, Tunguvegi 15, Reykjavík, fyrir kr. 66.000.00. Í máli þessu krefur stefndandi stefndu um endurgreiðslu á helmingnum af kr. 108.821.00.

Að tilhlutan lögreglunnar á Selfossi fór Jón Sigurðsson, bif-reiðaeftirlitsmaður á Selfossi, á vettvang. Gerði hann uppdrátt af vettvangi og skráði niður skýrslu um ökuóhapp þetta. Í skýrslu bifreiðaeftirlitsmannsins segir m. a.:

„Er ég kom á staðinn, var komið rökkur. Nokkrir menn voru þar staddir, en enginn þeirra hafði orðið sjónarvottur að árekstr-inum, en töldu sig hafa séð til ferða bifreiðarinnar X 1201, er

hún ók vestur Krýsuvíkurveg móts við Hlíðardalsskóla. Hafi bifreiðinni verið ekið mjög hratt. Búið var að færa bifreiðarnar til, er ég kom á staðinn, en vegsummerki orðin mjög ógreinileg, því nokkur umferð var um veginn. Þó mátti sjá hemlaför í nyrðri vegarbrún, og töldu viðstaddir, að það væri eftir R 15926. Í enda hjólfarsins mátti greina mynztur eftir hjólbörða, og passaði það við mynztur á hjólbörðum R 15926. Eftir bifreiðina X 1201 sáust ekki önnur vegsummerki en glerbrot á veginum, þar sem sú bifreið valt minnsta kosti eina veltu og hafnaði á hjólunum á veginum. Nokkurt rót var í vegarbrúninni, sem gæti verið eftir þá bifreið. . . . Skemmdir á R 15926 voru: Frambretti h. m. rífið og beyglað, stuðari boginn, drifloka brotin, stýrisstöng brotin. Bifreiðin X 1201 var mjög illa farin. Virðist hafa skemmzt mest í veltunni. Öll yfirbygging beygluð og rifin (ónýt). Hjólabúnaður virtist aflagaður, skakkur og boginn. Eftir vegsummerkjum að dæma leit út fyrir, að afturhluti þeirrar bifreiðar hafi slegizt í framhorn R 15926, er þær mættust.

Ég hafði tal af ökumönnum. Ökumaður R 15926 skýrði mér svo frá, að hann hafi verið að koma frá Hlíðarenda á leið austur Krýsuvíkurveg. Er hann kom upp brekkuna, sem er austan við bæinn Litla-Land, kom bifreiðin X 1201 á móti, að honum virtist á allmikilli ferð og svansaði nokkuð til á veginum (og nokkuð mikið til hægri). Kvaðst hann þá hafa strax vikið til vinstri og hellað, en það hafi ekki skipt neinum togum, að bifreiðin X 1201 hafi sveiflazzt utan í sína bifreið, afturendi slegizt í framstuðara og síðan hafi bifreiðin oltið jafnvel tvær veltur. Ökumaður R 15926 kvaðst hafa fært sína bifreið til eftir áreksturinn. Fór með hana upp á hæðarbrúnina og út fyrir veginn, svo að umferð stöðvaðist ekki.

Ökumaður R 15926 taldi sig hafa verið á lítilli ferð, mesta lagi 25—30 km hraða. Hafi hann verið í öðrum gear upp brekkuna.

Ökumaður X 1201 skýrði svo frá, að hann hafi verið á leið vestur Krýsuvíkurveg. Er hann kom á hæðina, þar sem slysið varð, hafi hann verið á um 55—60 km hraða. Sá hann þá bifreiðina R 15926 koma á móti sér. Hafi sú bifreið verið nokkuð mikið til hægri á veginum. Kvaðst hann þá hafa hellað, en bifreiðin lent með afturenda á bifreiðinni, sem á móti kom, og hafi hann þá misst stjórn á sinni bifreið, sem endaði með veltu og slysum á þremur farþegum, sjálfur kvaðst hann vera stirður og hálf-dofinn eftir.

Þar sem áreksturinn skeði, er blind hæð, vegur all breiður

uppi á hæðinni. Þarna hafa áður orðið árekstrar. Væri því mikil þörf á, að veginum væri skipt í tvær akbrautir yfir hæðina. Með því væri komið í veg fyrir, að þarna yrðu árekstrar“.

Kristján Teitsson, ökumaður bifreiðarinnar R 15926, gaf skýrslu hjá lögreglunni á Selfossi 31. janúar 1967. Þar segir m. a.: „Ég var að koma frá Hlíðarenda í Ölfusi og ók bifreið minni, R 15926. Í framsæti hjá mér sat Halldór Magnússon, en piltarnir Eðvarð Ingólfsson og Kári sonur minn sátu í aftursætinu. Upp brekkuna austan við bæinn Litla-Land ók ég í 2. hraðastigi, og tel ég, að hraðinn hafi verið um 30 km á klst. Ég var vel yfir á mínum vinstri vegarhelmingi. Þegar ég var kominn upp undir brekku-brúnina, sá ég bifreiðina X 1201 koma á móti mér, og sá ég, að hún sneri þannig á veginum, að ég sá á vinstri hlið hennar. Ég sveigði fast út í vinstri vegarkant og stöðvaði. Var bifreið mín kyrr, þegar áreksturinn varð. Bifreiðin X 1201 sveiflaðist til hinnar hliðarinnar, og slóst afturhluti hægra afturbrettis þeirrar bifreiðar í hægra framhorn og framhjól minnar bifreiðar. Eins og áður segir, var ég búinn að stöðva bifreiðina, þegar áreksturinn varð, og ég var fast úti á mínum vinstri vegarkanti. Merki það á uppdrættinum, sem sýna á, hvar áreksturinn gerðist, er því ekki alls kostar rétt, þar sem það er sem næst miðju vegarins. Ef áreksturinn hefði orðið þar, tel ég, að bifreiðin X 1201 mundi hafa farið út af veginum, þegar hún valt. Þegar ég kom út úr bifreið minni, voru allir komnir út úr bifreiðinni X 1201. Ég sá strax, að þarna hafði orðið slys á mönnum og ræddi við þá um, að ég færi upp að Hlíðardalsskóla til að kalla á lögregluna. Fór ég þá upp í bifreið mína og ók af stað, en þá var bifreið mín stjórnlaus, stýrið úr sambandi. Fór bifreiðin til hægri skáhallt yfir veginn, og stöðvaði ég hana svo, eins og sýnt er á uppdrættinum. Mér fannst áreksturinn svo lítill, að ég taldi, að bifreið mín væri óskemmd, og mér datt ekki í hug, að hún væri svo illa farin sem raun varð á. Ég sendi piltana, sem með mér voru, upp að Breiðabólstað til að síma eftir aðstoð. Þegar bifreiðin X 1201 stöðvaðist eftir veltuna, var hún á hjólunum á miðjum veginum og sneri til norðurs“.

Hér fyrir dómi 15. október s.l. hefur stefndi Kristján Teitsson meðal annars skýrt svo frá, að hann hafi fundið, um leið og hann tók bifreiðina af stað, að hún lét ekki að stjórn. Kveðst hann því hafa tekið ákvörðun um það að aka henni út fyrir veginn, svo að umferð stöðvaðist ekki. Hann segir, að R 15926 hafi ekki hreyft neitt við áreksturinn, enda hafi enginn slasast eða skrá-

azt. Hafi þeir varla hreyft til í sætunum. Eftir áreksturinn hafi bifreiðin staðið alveg út við vinstri vegkant, sem næst rétt á veginum. Hann telur, að hjólfarið merkt D á uppdrættinum sé vinstra hjólfar jeppabifreiðarinnar. Hann staðhæfir, að hann hafi ekið vel á sínum vegarhelmingi í umrætt sinn.

Halldór Magnússon, fæddur 23. apríl 1893, farþegi í bifreiðinni R 15926, hefur í skýrslu hjá lögreglunni á Selfossi þann 31. janúar 1967 skýrt svo frá, að það sé alveg öruggt, að bifreiðin R 15926 hafi verið fast úti á sínum vinstri vegarhelmingi, eins og merkt er D á uppdrættinum. Þá segir hann enn fremur, að bifreiðin R 15926 hafi verið stönuð, áður en bifreiðin X 1201 rakst á hana. Hann segir, að Kristján Teitsson hafi ekið til vinstri á veginum alla leið upp brekkuna.

Eðvarð Ingólfsson, fæddur 26. júní 1950, og Kári Kristjánsson, fæddur 20. maí 1950, gáfu skýrslu hjá lögreglunni á Selfossi 31. janúar 1967 og skýrðu meðal annars svo frá, að Kristján Teitsson hafi ekið vinstra megin á veginum og hafi bifreiðin R 15926 verið fast úti á sínum vinstri vegarhelmingi og stöðvuð, þegar bifreiðinni X 1201 var ekið á hana. Þeir sátu í aftursæti bifreiðarinnar R 15926.

Vitnið Jón Bjarnason gaf skýrslu hjá lögreglunni á Selfossi þann 31. janúar 1967. Þar segir meðal annars: „Síðastliðinn sunnudag var ég á ferð í bifreið minni í nánd við Hlíðardals-skóla. Er ég var staddur skammt austan við skólann, varð ég var við rauða Volkswagen 1500 bifreið, sem kom þaðan og var síðan ekið niður þjóðveginn. Var bifreið þessari ekið mjög hratt. Nokkru síðar kom ég að, þar sem slys og árekstur hafði orðið skammt frá Litla-Landi. Bifreiðin X 1201 stóð þá úti á sínum vinstri vegarkanti, en bifreiðin R 15926 var hægra megin utan vegar, miðað við stefnu hennar, og voru sumir hinna slösuðu að fara inn í þá bifreið. Einn slasaður maður var þarna utan vegarins, og veitti ég aðstoð við að hlynna að honum. Ég tel eftir ummerkjum á veginum, að bifreiðin X 1201 hafi oltið tvær veltur á veginum“.

Guðfinnur Karlsson, ökumaður bifreiðarinnar X 1201, gaf skýrslu hjá lögreglunni á Selfossi 4. febrúar 1967. Þar segir m. a.: „Skömmu áður en ég kom á hæðarbrúnina, var ég búinn að líta á hraðamælinn, og minnir mig, að hann hafi staðið á tæpum 40 mílum. Um leið og ég kom á hæðarbrúnina, sá ég hina bifreiðina koma á móti mér upp brekkuna og alveg á röngum, þ. e. mínum, vegarkanti. Ég get ekki gert mér grein fyrir, hversu langt er þá

á milli bifreiðanna. Ég álit, að þá hafi ég ekið með á að gizka 55 km hraða. Ég hemlaði þegar í stað og sveigði út á kantinn, svo sem ég þorði. Ég tel, að áreksturinn hafi orðið um það bil þar, sem merkt er á uppdrættinum hjólfar C eftir mína bifreið, en ekki þar, sem merkið X er á uppdrættinum. Áreksturinn varð með þeim hætti, að hægra framhorn á R-bifreiðinni rakst á hægra afturhorn á minni bifreið. Ég hygg, að ég hafi þá verið að byrja að beygja bifreið minni aftur inn á veginn. Það skipti engum togum, að það var sem bifreið mín lyftist upp, og þarna valt hún tvær veltur. Ég datt út í fyrri veltunni og kastaðist út fyrir veginn. Ég álit, að ég hafi komið niður tæplega miðja vegu milli merkisins C og bifreiðarinnar, eins og þetta er sýnt á uppdrættinum. Þegar bifreiðin stöðvaðist, sneri hún þversum á veginum og stóð á hjólunum. . . . Þótt ég hemlaði skyndilega á hæðarbrúnni, lét bifreið mín eðlilega að stjórn, unz áreksturinn varð. Ég tel það rangt, að hún hafi svansað til fyrir áreksturinn. R-bifreiðin var á einhverri ferð, er áreksturinn varð, en áreiðanlega ekki mikilli. Það getur vel verið, að R-bifreiðin hafi stöðvazt að síðustu, þar sem merkt er D á uppdrættinum, en ég veitti því enga sérstaka athygli, þar eð maður hugsaði mest um það, hvernig farþegum mínum hefði reitt af. . . . Ég vil leggja áherzlu á, að höfuðástæðan til árekstursins var sú, að hin bifreiðin ók á röngum vegarhelmingi“.

Vitnið Jón Árni Einarsson gaf skýrslu hjá lögreglunni þann 4. febrúar 1967. Þar segir m. a.:

„Ég sat fyrir miðju í aftursæti á X 1201. Um leið og við komum upp á hæðarbrúnina, heyrði ég allt í einu, að Guðmundur, er sat í framsætinu, segir: „Er maðurinn vitlaus“. Ég leit þá fram og sá jeppabifreið koma á móti okkur upp brekkuna, á miðjum vegi, og tel ég, að þá hafi verið ca. 15 metrar á milli bílanna. Guðfinnur beygði þá strax út í kantinn, og voru bifreiðarnar komnar alveg hlið við hlið og þétt saman. Ég held, að Guðfinnur hafi verið að byrja að beygja inn á veginn aftur, þegar mér virtist hin bifreiðin beygja að okkar bifreið, og skipti það engum togum, að hægra framhorn hennar rakst í afturhluta okkar bifreiðar hægra megin. Afleiðingin varð sú, að bifreið okkar valt tvær veltur á veginum. Við vorum að skriða út úr brakinu, er ökumaður jeppans kom til okkar og hellti yfir okkur óbótaskömmum án þess að huga sérstaklega að því, hvort einhver lægi dauður eftir. Ég tók eftir, að jeppabifreiðin stóð á miðjum vegi, nær því efst í brekkunni. Ég tel ótrúlegt, að farið, merkt D á

uppdrætti, sé eftir jeppabifreiðina, nema hún hafi þá lent úti í kanti, eftir að hún rakst á okkar bifreið, og síðan farið aftur inn á veginn, áður en hún stöðvaðist. Ökumaður jeppans mun strax hafa sent tvo stráka, er verið höfðu með honum, áleiðis upp að Hlíðardalsskóla, væntanlega til þess að tilkynna slysið. Eftir að ökumaður jeppans hafði veitst þarna að okkur á miður sæmilegan hátt, fór hann upp í bifreið sína og ók henni, að ég held, þvert yfir veginn, þangað, sem hún er sýnd á uppdrættinum eða því sem næst. Ég tel, að hraði bifreiðarinnar X 1201 hafi verið nærri 50 km, er hún kom á hæðarbrúnina, að minnsta kosti fannst mér hraðinn eðlilegur. Við komum frá Hlíðardalsskóla og ætluðum til Þorlákshafnar. Mér fannst ökulag og framkoma ökumanns R 15926 allundarleg, og seinna hvarflaði að mér, hvort verið geti, að hann hafi verið undir áfengisáhrifum. Ég vil láta þess getið, að bifreiðin X 1201 stöðvaðist á hjólunum og sneri sem næst þvert á veginum. Við færðum framendann til, til þess að bílar kæmust fram hjá, en afturendi bifreiðarinnar var á sama stað og hann stöðvaðist“.

Hörður Magnússon gaf skýrslu hjá lögreglunni 4. febrúar 1967. Þar segir svo:

„Við komum frá Hlíðardalsskóla. Ég sat í aftursæti hægra megin í X 1201. Rétt áður en við komum á hæðarbrúnina, leit ég á hraðamælinn og sá, að hann var á tæpum 40 mílum. Ég býst við, að ég hafi séð hina bifreiðina, er á móti kom, svo til strax, er hún kom í augsyn handan hæðarinnar. Þá get ég áætlað, að ca. fimm til sex billengdir hafi verið milli bifreiðanna. Mér fannst jeppabifreiðinni vera ekið óeðlilega mikið á hægri vegarhelmingi miðað við stefnu sína. Guðfinnur beygði strax út í vinstri kantinn, og fannst mér koma smávegis fát á hann, því að hin bifreiðin birtist þarna svona skyndilega á hans vegarhelmingi. Mér fannst bifreið sú, er ég var í, taka lítils háttar sveiflu á hæðarbrúninni, en svo náði hún jafnvægi, og er bifreiðarnar voru að mætast, fannst mér allt ætla að fara vel, þó fannst mér eins og jeppabifreiðin væri að beygja yfir á sinn kant, og fannst mér helzt hætta á, að við strykjumst við hægra afturhorn jeppans. Allt í einu sá ég, að jeppinn var kominn alveg að hliðinni aftast, þar sem ég sat, og varð áreksturinn þar á móts við. Ég hélt í fyrstu, að jeppinn hefði snúizt að okkur, vegna þess að X 1201 hefði komið við afturhorn hans, en þar sá ekki á neinu, svo að það getur ekki verið ástæðan. Ég gat ekki greint, að bifreiðin færi nema eina veltu, en mér fannst hún renna eins og hálfvegis á

hliðinni, en þó meira á bakinu, nokkurn spöl, áður en hún valt yfir sig og stöðvaðist á hjólunum. Ég álit, að R 15926 hafi stöðvazt sem næst á miðjum vegi efst í brekkunni eftir áreksturinn. Ég tel, að farið í vegkantinum, merkt D á uppdrætti, sé eftir R 15926, en þangað hafði bifreiðin kastazt eftir áreksturinn. Síðan hafi hún stöðvazt á miðjum vegi, sem fyrr segir. Mér finnst líklegt, að áreksturinn hafi orðið sem næst, þar sem rót merkt C byrjar, og alls ekki svo ofarlega, eins og merkið X er á uppdrætti“.

Vitnið Bragi Guðjónsson gaf skýrslu hjá lögreglunni 4. febrúar 1967. Skýrir vitnið svo frá:

„Ég sat í aftursæti vinstra megin. Mér fannst X 1201 ekið með eðlilegum hraða, eða ca. 50—60 km. Er við komum á hæðarbrúnina, sagði strákurinn, sem sat í framsætinu við hlið Guðfinns: „Er maðurinn vitlaus“. Ég horði fram á veginn og sá jeppabifreið koma á móti í lítilli fjarlægð, og ók hún, að því er virtist, rólega á miðjum veginum. Guðfinnur beygði strax út í kantinn, og mér virtist hin bifreiðin beygja út í hægri kantinn, miðað við sína stefnu, eða í veg fyrir okkur. Mér varð strax ljóst, að þarna yrði árekstur, enda skipti það ekki togum, að er bifreiðarnar voru orðnar samsíða, rakst hægra framstuðarahorn jeppans í hægra afturhjóla á X 1201. Hvort Guðfinnur var þá að byrja að beygja inn á veginn eða þá, að hin bifreiðin hefur snúið henni, veit ég ekki með vissu, en bifreið okkar eins og lyftist, og ég kastaði mér niður á milli sætanna og greip með báðum höndum fyrir andlitið. Rétt í sama mund fékk ég slæmt högg á vinstri handlegginn, og tel ég vafalaust, að ég hefði fengið það högg í höfuðið, ef ég hefði ekki verið búinn að bera fyrir mig hendur. Ég get ekki gert mér ljóst, hversu mikið bifreiðin valt, en hún rann eitthvað á toppnum og stöðvaðist að síðustu á hjólunum. Ég veitti því ekki athygli, hvar R 15926 hafði stöðvazt, því ég fór strax að leita að Guðmundi Ólafssyni, er setið hafði í framsæti. Hann lá þá nokkuð framan við bifreiðina, og hljóp ég til hans og hjúkraði honum. Stjórnandi jeppans var með svívirðingar við okkur, er hann kom til okkar eftir slysið, og hagaði sér á mjög óviðeigandi hátt, því að ekki vissi hann þá, hvort við vorum lifandi eða dauðir í bílnum“.

Karl Karlsson, faðir ökumanns X 1201, kom fyrir lögregluna þann 4. febrúar 1967 og óskaði eftir að koma á framfæri eftirtöldum athugasemdum:

„Það mun hafa verið, rétt eftir að áreksturinn varð, sem Guð-

finnur sonur minn kom heim til mín og tilkynnti mér um slysið. Það fyrsta, sem ég gerði, var að hafa samband við tryggingaumboðsmanninn á Selfossi og tjáði honum málavöxtu. Síðan fékk ég Pétur Eiríksson með mér á slasstaðinn. Það fyrsta, sem vakti athygli mína, var, að búið var að færa R 15926 alllanga leið frá þeim stað, er bifreiðin hafði stöðvazt eftir áreksturinn. Lögregli-
an var þá ekki komin til að gera staðarmælingar. Ég leitaði eftir því, hver hefði fært bifreiðina. Fyrst var mér svarað því til, að mér kæmi það ekkert við, en síðan gaf eigandinn sig fram og kvaðst hafa fært hana. Átaldi ég hann harðlega fyrir að hafa fært bílinn, ekki sízt, ef hann hefði verið staðsettur þar, sem hann og félagar hans bentu á, en það er sá staður, sem merktur er D á uppdrætti. Þrátt fyrir það gaf eigandi þá skýringu á, að hann færði bílinn, að hann hefði verið fyrir umferð. Finnst mér það veikleikamerki fyrir eiganda R 15926, að hann skyldi færa bílinn, því að það hefði verið hans hagur sérstaklega, ef bifreiðin hefði staðið þar, sem hann sagði, og að láta hana óhreyfða, unz vettvangur væri mældur. Með hliðsjón af tjóninu á R 15926 dreg ég mjög í efa, að hægt hafi verið að aka bifreiðinni þaðan, sem merkt er D, þangað, sem bifreiðin stendur, sbr. uppdráttinn. Finnst mér öllu líklegra, að bifreiðin hafi staðið á miðjum vegi og ofar í brekkunni. Í janúar s.l. voru hemlar alveg yfirfarnir á bifreið minni hjá umboðinu í Reykjavík. Auk þess voru öll dekk sett ný undir bifreiðina í kringum áramótin. Bifreiðin var því í mjög góðu akstursástandi“.

Guðmundur Ólafsson gaf skýrslu hjá lögreglu þann 6. febrúar 1967. Lá hann þá í sjúkrahúsinu Hvítabandinu í Reykjavík. Í skýrslunni segir:

„Ég sat í framsæti í X 1201. Er við komum á hæðarbrúnina, tók ég strax eftir jeppabifreiðinni, sem kom á móti okkur upp brekkuna, á að gizka 100—200 metra frá okkur. Mér fannst bifreiðin þá aka alveg hægra megin á veginum, miðað við sína stefnu. En svo fór bifreiðin, líklega þegar ökumaðurinn hefur séð okkur koma á móti sér, að svansa til, og fannst mér aksturinn óreglulegur. Mér fannst bifreiðin alls ekki aka hratt, en að því er mér fannst órugglega. Mér fannst, að bifreiðin væri meira inni á okkar vegarhelmingi, þegar áreksturinn varð. Ég fann, þegar bifreiðin rakst eitthvað utan í jeppann og byrjaði að skoppa til. Síðan vissi ég ekki af mér, fyrr en rétt áður en sjúkrabifreiðin kom. Ekki fann ég fyrir því, að X 1201 svansaði til, áður en áreksturinn varð, og get ég áætlað, að hraði þeirrar bifreiðar

hafi verið í námunda við 50 km á klst., er hún kom á hæðarbrúnina“.

Vitnið Níls Jensen gaf skýrslu hjá lögreglunni í Árnessýslu 30. janúar 1967. Kveðst vitnið hafa verið í skólahúsinu í Hlíðardalsskóla daginn, sem slysið varð. Varð vitnið þá vart við brúna Volkswagen-bifreið, sem kom að minnsta kosti tvisvar heim að skólanum. Í síðara skiptið komu út úr bifreiðinni þrjár stúlkur, sem eru við nám í skólanum. Þegar bifreiðin fór, hafi henni verið ekið mjög hratt af stað.

Sama dag tók lögreglan eftirfarandi skýrslu af vitninu Tómasi Guðmundssyni, ráðsmanni að Breiðabólstað í Ölfusi: „Um klukkan fjögur í gærðag var ég staddur í dyrum áhaldahússins hér. Sá ég þá brúna Volkswagen 1500 bifreið aka heim að Hlíðardalsskóla. Virtist mér, að þrjár stúlkur færu þar úr bifreiðinni. Strax þá á eftir ók bifreiðin niður veginn frá skólanum mjög hratt og tók beygjuna inn á þjóðvegin á óeðlilega miklum hraða og ók síðan í vesturátt á ekki minni hraða, og fylgdist ég með ferðum bifreiðar þessarar, unz hún hvarf bak við hæð. Ég kom síðar á árekstursstaðinn, og sá ég ekkert þarna, sem ég held að skipti máli“.

Vitnið Sveinn Halldór Guðmundsson hefur hér fyrir dómi þann 15. október 1968 skýrt svo frá, að sunnudaginn 29. janúar 1967 hafi vitnið ekið bifreiðinni Í 992 frá Reykjavík áleiðis til Þorlákshafnar. Er vitnið átti ófarna um 100—200 metra að slystaðnum, mætti það tveim ungum mönnum, sem tilkynntu vitninu um áreksturinn. Samkvæmt ósk þeirra sneri vitnið við og ók til baka að Hlíðardalsskólanum. Þaðan var hringt á sjúkrabíl og lögreglu. Vitnið ók skömmu síðar á slystaðinn, og fór skólastjórnin í Hlíðardalsskóla þá með vitninu í bifreiðinni á slystaðinn. Var þá búið að færa bifreiðina R 15926 út fyrir syðri vegarbrún. Aðeins var byrjað að skyggja, en þó sáralítið, þegar vitnið kom á staðinn. Vitnið fór út úr bifreiðinni, eftir að það hafði stöðvað hana skammt frá jeppabifreiðinni. Fór vitnið fyrst að sinna hinum slösuðu, en á eftir athugaði vitnið árekstrarstaðinn. Vitnið sá hjólför úti á kanti og bremsuför innar á veginum. Kynnir vitnið sér uppdráttinn, dskj. nr. 5. Segir vitnið, að hjólförin hafi sézt um 7—8 metra á veginum, en bremsuförin á að gizka 1½—2 metra í beinu framhaldi af hjólförunum. Bremsuförin voru innar á veginum að sjá, alls ekki úti í kanti, eins og sýnt er á uppdrættinum merkt með D, en bremsuförin náðu ekki inn á miðjan veg. Vitnið minnst þess ekki að hafa séð hjólfar, svo sem merkt

er D á uppdrættinum. Vitnið kveðst gizka á, að hjólförin og bremsuförin hafi verið eftir jeppabifreiðina R 15926 fyrir og við áreksturinn. Vitnið gizkar á, að jeppabifreiðin hafi skrensað aðeins inn á veginn, þegar ökumaður hennar hemlaði. Með hliðsjón af ummerkjum á vettvangi kveðst vitnið hafa gizkað á, að Volkswagen-bifreiðinni hafi verið ekið of innarlega á veginum og að afturendi hennar hafi skolið á hægra framhorn jeppabifreiðarinnar og við það snúizt og oltið, en jeppabifreiðinni hafi verið ekið vel úti á vinstra vegarhelmingi frá henni séð, en jeppabifreiðin hafi hreyft dálítið inn á veginn við hemlunina. Gizkar vitnið á, að hægra bremsufarið hafi náð sem svarar að nyrðra enda stafsins X, sem dreginn er inn á uppdráttinn. Vitnið kveðst hafa verið búið að sjá Volkswagen-bifreiðina fyrir áreksturinn. Var vitnið þá rétt komið að veginum heim að Hlíðardalsskólanum. Var Volkswagen-bifreiðinni þá ekið út á þjóðvegin að veginum heim að Hlíðardalsskóla. Segir vitnið, að ökumaður Volkswagen-bifreiðarinnar hafi ekki tekið tillit til þess, að vitnið átti umferðarrétt eftir þjóðveginum. Hafi ökumaður Volkswaken-bifreiðarinnar ekið hratt inn á þjóðvegin og mjög hratt vestur hann. Vitnið minnst ekki þess að hafa veitt athygli hjólförum, sem merkt eru C á uppdrættinum.

Vitnið Jón Hjörleifur Jónsson, skólastjóri Hlíðardalsskóla, hefur hér fyrir dómi þann 17. október 1968 skýrt svo frá, að það hafi komið á slysstaðinn rétt eftir áreksturinn. Telur vitnið, að það hafi farið með bifreiðinni Í 922 á slysstaðinn. Vitnið minnst fastlega, að jeppabifreiðin R 15926 hafi staðið á sínum vinstri vegarhelmingi og með stefnu sem svarar í austur, þegar það kom á staðinn. Vitnið kveðst engin för hafa séð eftir bifreiðina R 15926, en vitnið taldi, að R 15926 væri á þeim stað, sem áreksturinn varð. Vitnið kveðst hafa séð áberandi för eftir hina bifreiðina yfir háhæðina og að jeppanum, og síðan eftir snertinguna við jeppann virtist vitninu hin bifreiðin hafa oltið. Þá segir vitnið: „Förin eftir umrædda bifreið lágu í hlykkjum kanta á milli að jeppabifreiðinni. Seinasta stefnan á þessum förum lágu að vinstri kanti og enduðu þar, sem bifreiðin tók að velta við framhorn jeppans, eins og jeppinn stóð á veginum, þegar ég kom. Mér fannst þessi för bera því tvennu ljósan vott, að umræddri bifreið hafi verið ekið með óeðlilegum hraða og ekillinn misst stjórn á henni“.

Vitnið kveðst þekkja Jón Sigurðsson, bifreiðaeftirlitsmann á Selfossi. Kveðst vitnið ekki hafa séð hann á staðnum, en hins vegar minnst vitnið, að það hafi séð tvo lögregluþjóna á vett-

vangi. Vitnið fór af staðnum, fljótlega eftir að lögreglan kom. Vitnið telur, að jeppabifreiðin R 15926 hafi verið á þeim slóðum, sem merkt er með D á uppdrættinum, dskj. nr. 5, þegar vitnið kom á vettvang. Vitnið kveðst hafa rætt um það við þá, sem á staðnum voru, að hreyfa hvorki bílana, glerbrot né annað, sem gæti gefið lögreglunni upplýsingar um áreksturinn. Hópur af unglingum úr Hlíðardalsskóla kom fljótlega á vettvang. Fóru einhverjir þeirra að handleika brot úr Volkswagen-bifreiðinni. Kveðst vitnið hafa bannað þeim það.

Stefnandi reisir kröfur sínar í málinu á því, að ljóst sé af gögnum málsins, að báðir bifreiðarstjórnarnir hafi átt sök á árekstrinum. Stefndi Kristján með því að aka of innarlega á veginum, en ekill X 1201 með því að aka of hratt. Hvort tveggja hafi verið hættulegt með tilliti til blindhæðar, sem bar í milli. Þegar meta skuli sök hvors um sig, komi í ljós, að alveg skiptir í tvö horn um frásögn, annars vegar þeirra, er voru í bifreiðinni X 1201, og hins vegar þeirra, er voru í R 15926. Frásögn ekils X 1201, studd vætti fjögurra farþega, sem allir virðast fullgild vitni að lögum, hnigi eindregið í þá átt, að X 1201 hafi verið utarlega á réttum vegarhelmingi, er bifreiðarnar mættust, og að R 15926 hafi þrengt mjög að þeirri bifreið á veginum. Í þveröfuga átt fer frásögn stefnda Kristjáns og þriggja farþega hans, en af þeim sé einn sonur hans og því haldlítið vitni. Telur stefnandi einsætt, að ráða verði af hinu skýra og óumdeilanlega fari eftir X 1201 yzt til vinstri á vegarhelmingi bifreiðarinnar, að hún hafi verið eins utarlega og komizt varð, er áreksturinn varð. Af því leiði, að rétt sé það, sem þeir fullyrði, sem í þeirri bifreið voru, að R 15926 hafi verið óhæfilega innarlega á veginum. Ef ekki yrði á þetta fallizt, kæmi eigi annað til greina en miða við merkingu Jóns Sigurðssonar bifreiðaeftirlitsmanns á árekstrarstaðnum, en það er bókstafurinn X, sem hann hefur markað nákvæmlega á miðjan veginn, sbr. uppdráttinn. Miðað við þá aðstöðu hefði bifreiðin einnig verið hættulega innarlega á veginum. Hjólfarið yzt á nyrðri brún vegarins, sem merkt sé D á uppdrættinum, sé auðsjáanlega alveg út í bláinn, þegar finna skuli árekstrarpúntinn á veginum. Því sé mótmælt, að þetta far sé yfirleitt eftir hjól R 15926. En þó svo væri, hljóti það að hafa komið til, eftir að sú bifreið hefur færzt til vinstri eftir áreksturinn. Vekur stefnandi sérstaka athygli á því, að stefndi Kristján hafi gert sig sekan um það glapræði að færa bifreið sína út fyrir veg. Hafi þar verið um að ræða augljós spjöll á mikilsverðum sönnunargögnum, sem

hann verði að bera allan halla af. Það liggi í augum uppi, að nauðsyn á tilfærslu R 15926 eftir áreksturinn og ætluð staðsetning bifreiðarinnar á veginum fyrir hann að mati stefndu fái eigi samrýmzt. Telur stefnandi óhjákvæmilegt, að miðað verði við það, að bifreiðin hafi verið svo innarlega á veginum, að hún hafi verið færð úr stað fyrir þá sök. Þótt bifreiðin hafi torveldað umferð um veginn, var samt skylt að láta hana óhreyfða, unz löggæzlumenn voru komnir á staðinn. Úrlausnarefni það, sem hér sé til álita, lúti 68. gr. umferðarlaga. Samkvæmt því ákvæði skiptist tjón af árekstri bifreiða að tiltölulegri sök þeirra, er hlut eiga að máli. Þegar ósönnuð sé meiri sök annars hlutaðeigandi ökumanns en hins, eins og hér sé um að ræða, en þó víst, að báðir hafa átt sök, sé eðlilegast og réttast að skipta sök til helmínga. Verði ekki með réttu sagt, að með þeirri niðurstöðu yrði á stefnda Kristján hallað.

Kröfu sína um sýknu styðja stefndu þeim rökum, að ökumaður X 1201 eigi alla sök á árekstrinum. Það verði að telja stórfellt gáleysi af ökumanni X 1201 að aka blindhæð á að minnsta kosti 50—60 km hraða, jafnframt því sem hér hafi verið um að ræða skýlaust brot á 49. gr., sbr. einnig 1. mgr. 26. gr. og 1. mgr. 37. gr. umferðarlaganna nr. 26/1958. Ökuhraði X 1201 hafi verið allt of mikill miðað við aðstæður, en þær hafi að öllum líkindum verið ökumanninum gerkunnugar vegna nálægðar heimilis hans við slysstaðinn.

Ökumaður og farþegar X 1201 beri, að hraði bifreiðarinnar hafi verið milli 50—60 km á klst. Ljóst sé af gögnum málsins, að fyrir áreksturinn hafi bifreiðin verið á mun meiri hraða. Stefndu mótmæla því algerlega, að bifreiðinni R 15926 hafi verið ekið of innarlega á veginum í umrætt sinn, og vitna um það atriði til framburðar stefnda Kristjáns og farþega jeppabifreiðarinnar. Jafnframt telja stefndu, að ljóst sé af hinum framlagða uppdrætti, að í vinstri vegjaðri sé djúpt hjólfar eftir R 15926, merkt með bókstafnum D. Komi þetta heim við frásögn vitna um það, að mynztur hjólbarda R 15926 séu hin sömu og mynztur það, er myndaðist í hjólfarinu. Sé útilokað annað en að hér sé um að ræða hemlafar eða far, er myndast hafi, er X 1201 hefur þröngvað bifreiðinni R 15926 aftur á bak og niður í kantinn, um leið og áreksturinn varð. Varðandi getgátur stefnanda um ástæður fyrir því, að stefndi Kristján færði bifreið sína eftir áreksturinn, komi ótvíræð skýring á því fram í skýrslu stefnda Kristjáns, en þar skýri hann frá því, að hann hafi ætlað að sækja hjálp. Að

ætla að leggja stefnda Kristjáni þetta til lasts sé gersamlega til-efnislaust, enda hafi honum borið lagaskylda til að gera allt, hvað hann gat, til þess að sækja strax hjálp til handa þeim, sem höfðu slasast. Stefndu benda á, að engin hemlaför hafi verið sjáanleg á slysstað eftir X 1201, og líkur séu á því, að áreksturinn hafi orðið á miðju, sbr. uppdrátt, eða á vegarhelmingi stefnda Kristjáns, þegar tillit er tekið til veltu X 1201 eftir þjóðveginum. Aðdragandi að árekstrinum muni hafa verið nokkur, og telja stefndu, að ökumaður X 1201 hafi vanrækt að draga úr ferð bifreiðarinnar, er hann taldi sig sjá hindrun á veginum. Enn fremur megí hugsa sér, að þegar vegurinn þrengist, rétt þar sem áreksturinn varð, en X 1201 muni hafa ekið mun breiðari veg, þá hafi slík þrenging vegarins verkað þannig á ökumann X 1201, að honum virtist bifreið, sem á móti honum kom á hinum þrengra vegi, vera mun innar en hún raunverulega var. Stefndu mótmæla því, sem stefnandi hefur haldið fram, að þar sem ósannað sé, hvernig sök liggi í þessu máli, þá beri að beita ákvæðum 68. gr. umferðarlaganna á þann hátt að skipta sök að jöfnu. Stefndu telja þvert á móti, að óvenjuskýr gögn liggi fyrir um slys þetta og að þau sýni, svo að ekki verði um villzt, að of hraður akstur, fum, reynsluleysi og varúðarskortur ökumanns X 1201 séu þau atvik, er til þess leiddu, að X 1201 lenti á hinni kyrrstæðu bifreið, R 15926. Beri því að leggja alla sök á ökuóhappi þessu á ökumann X 1201, en taka sýknukröfu stefndu til greina.

Dómurinn fór ásamt lögmönnum aðilja á vettvang þann 4. nóvember s.l. til að kynna sér aðstæður. Kom þá í ljós, að veginum á háhæðinni fyrir austan árekstrarstaðinn hefur verið skipt í tvær akbrautir með viðeigandi merkjum á miðjum veginum. Eru aðstæður á hæðinni því breyttar frá því sem var, þegar áreksturinn átti sér stað. Hins vegar virtist engin breyting hafa verið gerð á veginum á því svæði, sem áreksturinn varð. Er vegurinn þar enn nokkuð þröngur miðað við blindhæðina, sem þarna er.

Ökumenn bifreiðanna virðast báðir hafa verið kunnugir staðháttum, enda var Guðfinnur Karlsson búsettur í Þorlákshöfn, en stefndi Kristján Teitsson hafði búið yfir 20 ár að Riftúni í Ölfusi. Mátti þeim því báðum vera ljóst, að nauðsynlegt var að sýna sérstaka gát, er þeir nálguðust umræddan stað, þar sem blindhæð var á veginum. Ljóst er, enda viðurkennt af stefnanda, svo sem fyrr er rakið, að Guðfinnur Karlsson ók allt of hratt og gálauslega fram af hæðarbrúninni og á því sök. Úrlausnarefnið

hér er það, hvort stefndi Kristján Teitsson eigi einnig sök á árekstrinum. Í 41. gr. umferðarlaganna segir m. a.: „Nú verður umferðarslys, sem vegfarandi á hlut að, og skal hann þá þegar nema staðar, hvort sem hann á nokkra sök á eða ekki. Veita skal hann hverja þá hjálp og aðstoð, sem þörf er á“. Er stefndi Kristján Teitsson tók þá ákvörðun að aka bifreiðinni R 15926 af árekstrarstaðnum, mátti honum vera ljóst, að með því kynni hann að spilla sönnunargögnunum um atvik að árekstrinum. Verður hann því að bera hallann af sönnunarskorti, að því er varðar staðsetningu bifreiðar hans eftir áreksturinn, enda má ætla, að honum hafi verið unnt að marka staðsetningu bifreiðarinnar á veginn, áður en hann hreyfi hana og/eða kynna mönnum á vettvangi staðsetningu hennar með öðrum hætti, svo að lögreglan ætti þess kost að færa staðsetninguna réttilega inn á uppdrátt af vettvangi. Svo sem rakið hefur verið hér að framan, gefa skýrslur öku-manna og vætti vitna engan veginn fulla sönnun fyrir atvikum að árekstrinum, og uppdráttur af vettvangi sker heldur ekki úr um þetta. Telja verður þó, að gögn málsins gefi til kynna, að stefndi Kristján Teitsson hafi ekki sýnt næga gát með því að aka of innarlega á veginum miðað við aðstæður, en með tilliti til þess, hve vegurinn var tiltölulega mjór við blindhæðina, var alveg sérstök ástæða til að sýna ýtrustu varkárni. Þykir uppdrátturinn af vettvangi styðja þessa skoðun. Þegar þetta er virt svo og þær sönnunarreglur, sem hér eiga við, þá verður að líta svo á, að stefndi Kristján Teitsson eigi einnig nokkra sök á árekstrinum. Enda þótt gögn málsins séu óskír um atvikin að árekstrinum, þykir þó mega fallast á það með stefndu, að ökumaður X 1201 eigi meginsök á tjóninu vegna hins hóflausa ökuhraða. Þykir eftir öllum atvikum rétt að skipta sök þannig, að ökumaður X 1201 beri $\frac{2}{3}$ hluta sakar, en stefndi Kristján Teitsson að $\frac{1}{3}$ hluta.

Upplýst er í málinu, að bifreiðin R 15926 var í ábyrgðartryggingu hjá stefnda Hagtryggingu h/f, er áreksturinn varð.

Samkvæmt þessu verða úrslit málsins þau, að stefndu, Kristján Teitsson og Hagtrygging h/f, bera in solidum bótaábyrgð að $\frac{1}{3}$ hluta á því tjóni, sem eigandi bifreiðarinnar X 1201 varð fyrir í umræddum árekstri.

Rétt þykir, að málskostnaður falli niður.

Bjarni K. Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndu, Kristján Teitsson og Hagtrygging h/f, bera in solidum skaðabótaábyrgð að $\frac{1}{3}$ hluta á því tjóni, sem eigandi bifreiðarinnar X 1201 varð fyrir í umræddum árekstri.

Málskostnaður fellur niður.

Föstudaginn 2. maí 1969.

Nr. 72/1969. **Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs**
 gegn
Bandalagi starfsmanna ríkis og bæja.

Dómenndur:

hæstaréttardómararnir Einar Arnalds, Gizur Bergsteinsson og
 Logi Einarsson og prófessorarnir Ármann Snævarr og Theodór
 B. Línal.

Kærumál. Frávísun máls frá Félagsdómi synjað.

Dómur Hæstaréttar.

Með kæru 8. apríl 1969, er hingað barst 15. s. m., hefur sóknaraðili kært til Hæstaréttar samkvæmt 67. gr. laga nr. 80/1938 úrskurð Félagsdóms, uppkveðinn 2. apríl 1969, í máli varnaraðilja gegn sóknaraðilja. Krefst sóknaraðili þess, að hinn kærði úrskurður verði úr gildi felldur og málinu vísað frá Félagsdómi. Þá krefst hann og málskostnaðar fyrir Félagsdómi og kærumálskostnaðar úr hendi varnaraðilja.

Varnaraðili krefst staðfestingar hins kærða úrskurðar og kærumálskostnaðar úr hendi sóknaraðilja.

Með skírskotun til forsendna hins kærða úrskurðar ber að staðfesta hann.

Sóknaraðili greiði varnaraðilja kærumálskostnað, kr. 5.000.00.

Dómsorð:

Hinn kærði úrskurður á að vera óraskaður.

Sóknaraðili, fjármálaráðherra f. d. ríkissjóðs, greiði