

Álit dómsins.

Dómarinn lítur svo á, að áritanir Ragnars Tómasar Árnasonar á skjalið, sem stefnandi byggir kröfur sínar á, séu þýðingarlausar í viðskiptum aðilja þessa máls. Ber þá að líta svo á, að undirskrift þess, er víxillinn gefur út, skorti. Skjalið fullnægir því ekki skilyrðum 1. gr. víxillaga nr. 93/1933 um form víxils. Mál þetta fullnægir því ekki 207. gr. laga um meðferð einkamála í héraði nr. 85 frá 1936 um víxilmál, og ber því að vísa því frá dómi. Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Steingrímur Gautur Kristjánsson héraðsdómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Máli þessu er vísað frá dómi.

Mánudaginn 18. febrúar 1974.

Nr. 150/1972: **Magnús Fr. Árnason**

(Kristján Eiríksson hrl.)

gegn

Ingvari Helgasyni og

Brunabótafélagi Íslands

(Hákon Árnason hrl.).

Dómendur:

hæstaréttardómararnir **Magnús P. Torfason**, **Björn Sveinbjörnsson** og **Einar Arnalds**.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 10. nóvember 1972, að fengnu áfrýjunarleyfi 16. október 1972. Krefst hann þess aðallega, að stefndu verði dæmdir til að greiða honum óskipt kr. 27.976.00 með 7% ársvöxtum frá 20. febrúar 1971 til greiðsludags, en til vara aðra lægri

fjárhæð. Þá krefst hann og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti úr hendi stefndu.

Stefndu krefjast staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Stefndi Ingvar Helgason var skráður eigandi bifreiðarinnar R 23668, er bifreiðaáreksturinn, sem málið fjallar um, átti sér stað. Var honum stefnt fyrir hönd Trabantumboðsins í Reykjavík, sem er ekki skrásett firma, en hann hefur lýst yfir, að hann hafi frá öndverðu samþykkt persónulega aðild sína að málinu.

Með skírskotum til forsendna héraðsdóms ber að staðfesta þá úrlausn hans að leggja alla sök á árekstri bifreiðanna á áfrýjanda, sem var stjórnandi bifreiðarinnar R 5303. Samkvæmt því ber að staðfesta málskostnaðarákvæði hins áfrýjanda dóms að niðurstöðu til.

Dæma ber áfrýjanda til að greiða stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 15.000.00.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Magnús Fr. Árnason, greiði stefndu, Ingvari Helgasyni og Brunabótafélagi Íslands, málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 15.000.00, að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 31. janúar 1972.

Mál þetta, sem tekið var til dóms hinn 25. janúar s.l., hefur Magnús Fr. Árnason hæstaréttarlögmaður, Laufásvegi 63, Reykjavík, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, útgefinni 23. júlí 1971, á hendur Ingvari Helgasyni forstjóra, Reykjavík, fyrir hönd Trabantumboðsins og Ásgeiri Ólafssyni forstjóra, Reykjavík, fyrir hönd Brunabótafélags Íslands.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu verði óskipt gert að greiða honum kr. 27.976.00 með 7% ársvöxtum frá 20. febrúar 1971 til greiðsludags auk málskostnaðar að mati dómsins.

Stefndu gera þær dómkröfur aðallega, að þeir verði algerlega sýknaðir af öllum kröfum stefnanda, en til vara, að sök verði skipt í málinu og stefnukröfur stórlega lækkaðar.

Jafnframt krefjast stefndu málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins, hvernig sem málið fer.

Samkomulag er með málsaðiljum að ganga fram hjá sáttanefnd. Sættir hafa ekki tekist.

Málavextir eru þeir, að laugardaginn 20. febrúar 1971, um hádegisbil, ók stefnandi fólksbifreið sinni, R 5303, frá vinnustað sínum að Austurstræti 5 áleiðis til heimilis síns að Laufásvegi 63, Reykjavík. Þá er stefnandi var á leið suður Sóleyjargötu og hugðist sveigja til vinstri inn á Njarðargötu, varð hann þess var, að bifreiðin R 23668, eign stefnda Trabantumboðsins og ábyrgðartryggð hjá stefnda Brunabótafélagi Íslands, kom á móti honum, og var bifreiðin að sveigja af Hringbraut inn á Sóleyjargötu. Stefndandi kveðst hafa ályktað, að fjarlægðin milli bifreiðanna væri fullnægjandi, til þess að honum væri hættulaust að sveigja af Sóleyjargötu inn á Njarðargötu. Þá er stefnandi hafði tekið sveiginn, kveðst hann hafa heyrt mikil hemlahljóð. Af þeim sökum kveðst hann hafa aukið hraðann, en það hafi engum togum skipt, að árekstur varð ekki umflúinn. Skullu bifreiðarnar þarna saman, þannig að framhluti R 23668 rakst á hægri afturbretti og höggvara bifreiðarinnar R 5303.

Tveir lögregluþjónar komu á staðinn eftir slysið, gerðu uppdrátt af vettvangi og ræddu við ökumenn bifreiðanna.

Samkvæmt skýrslu, er annar lögreglumaðurinn gerði eftir slysið, kemur fram, að dagsbirta hafi verið, bjart, skýjað, en færi þurrt. Þá kemur og fram í þessari skýrslu, að ökumaður bifreiðarinnar R 23668, Edwald H. Magnússon, kveðst hafa ekið norður Sóleyjargötu á nokkuð mikilli ferð, en gat ekki nefnt neinar tölur.

Nefndur ökumaður kveðst hafa séð til bifreiðar stefnanda, en talið, að stefnandi mundi nema staðar. Er sú hafi eigi orðið raunin á, kveðst hann hafa hemlað, en bifreiðin R 23668 runnið áfram og lent á hægri afturhorni bifreiðar stefnanda. Bifreiðin R 23668 var í umrætt sinn hlaðin þungum bifreiðavarahlutum.

Sjáanlegar skemmdir á bifreiðinni R 5303 voru þessar: Hægri afturbretti og höggvari.

Sjáanlegar skemmdir á bifreiðinni R 23668 voru þessar: Hægri frambretti, vélarhúslok, ljós og vatnskassahlíf brotin, skekkt og dæluð.

Samkvæmt uppdrætti af vettvangi mælast hemlaför bifreiðarinnar R 23668 u. þ. b. 14 metrar.

Hinn 1. mars 1971 gaf stefnandi skýrslu hjá rannsóknarlögreglunni í Reykjavík út af slysi þessu. Kvað hann skýrslu lögreglunnar

ar í málinu og uppdrátt réttan í meginatriðum. Þó taldi hann, að beygjan hjá sér á uppdrættinum væri sýnd of kröpp. Stefnandi kvaðst hafa séð bifreiðina R 23668, er hún hafði beygt inn á Sóleyjargötuna af Hringbraut. Af þessum sökum kvaðst stefnandi hafa talið af fyrri reynslu sinni, að sér væri óhætt að aka áfram í beygjuna. Hann kveður bifreiðina R 23668 hafa verið horfna sér úr sjónmáli, er hann hafi heyrt mikið hemlahljóð og þá reynt að auka hraðann til að sleppa yfir gatnamótin, áður en hina bifreiðina bar að, en það hafi engum togum skipt, að hún hafi skallið á hægra afturbretti bifreiðar stefnanda. Hafi höggið verið það mikið, að bifreið sín hafi kastast til að aftan. Stefnandi tók jafnframt fram, að þegar lögreglumaðurinn hafi rætt við þá ökumennina á staðnum, hafi hann haft orð á því við ökumann R 23668, að hann hafi ekið hratt eftir hemlaförum hans að dæma. Hafi ökumaðurinn viðurkennt það, en aðspurður um, hve hratt hann hafi ekið, hafi hann ekki getað sagt um það. Gatan hafi verið þurr og ökuferi hið besta. Hefði ökumaður bifreiðarinnar R 23668 létt á hemluninni og sveigt bifreið sinni lítið eitt til vinstri, segir stefnandi, að enginn árekstur hefði orðið, þar sem hin bifreiðin hefði haft yfrið nóg rúm til þessa. Stefnandi kvað skemmdir á bifreið sinni byrja um það bil einu feti aftan við hægri afturhurð og ná síðan aftur úr.

Hinn 2. mars 1971 mætti Edwald Halldór Magnússon, ökumaður bifreiðarinnar R 23668, hjá rannsóknarlögreglunni til skýrslu gerðar út af slysi þessu. Honum var birt skýrsla lögreglu og sýndur uppdráttur af vettvangi. Sagði hann, að ekki væri rétt eftir sér haft í lögregluskýrslu, en uppdráttinn taldi hann réttan. Hann skýrði svo frá, að umrætt sinn hefði hann ekið vestur Hringbraut og beygt inn á Sóleyjargötu og norður hana. Hann gat ekki sagt um það með vissu, hve mikill hraðinn hefði verið, en giskaði á 35—40 kílómetra hraða miðað við klukkustund. Hann kvaðst hafa séð til ferða bifreiðar stefnanda, er hafi komið á móti og hálfstöðvað fyrir bíl, sem hafi verið rétt á undan bifreiðinni R 23668. (Þessu var sérstaklega mótmælt af stefnanda við munnlegan málflutning.) Edwald kvaðst hafa talið, að stefnandi mundi bíða, á meðan hann færi fram hjá, en svo hafi ekki verið, heldur hafi hann beygt bifreiðinni þvert á leið sína. Kvaðst Edwald þá hafa hemlað, en bifreiðin runnið áfram og árekstur orðið..

Edwald taldi það ekki rétt hjá lögreglumönnum, að gatan hafi verið þurr, er áreksturinn varð, heldur taldi hann hana hafa verið blauta og hemlun því ekki verið eins góð og ella. Jafnframt

gat Edwald þess, að um leið og hann hafi hemlað, hafi varningur sá, er hann flutti í bifreiðinni, runnið fram og geti það hafa haft einhver áhrif á hemlun. Edwald kvað hemla og stjórnþæki bifreiðarinnar hafa verið í fullkomnu lagi, og kvaðst hann hafa hemlað, um leið og hann sá, að bifreið stefnanda var ekið í veg fyrir sig.

Stefnandi reisir dómkröfur sínar á því, að ökumaður bifreiðarinnar R 23668 hafi átt alla sök á slysinu með of hröðum akstri í umrætt sinn og enn fremur með því að reyna ekki að koma í veg fyrir áreksturinn með því að beygja til vistri, en með því móti hefði hann annað hvort getað afstýrt árekstri eða a. m. k. dregið úr afleiðingum hans. Þá telur stefnandi, að greindur ökumaður hafi haft nægilegt svigrúm til athafna, þá er hann sá bifreið sína fyrst. Engu að síður hafi hann haldið rakleitt áfram án þess að draga úr hraða bifreiðarinnar R 23668, þar til fjarlægðin á milli bifreiðanna hafi verið orðin óveruleg. Þá fyrst, er árekstri hafi ekki orðið afstýrt, hafi hann freistað þess að beita hemlum til fulls. Ekki hafi hann heldur gefið neitt hljóðmerki, þegar hann hafi nálgast bifreiðina R 5303. Stefnandi telur það ljóst af lengd hemlafara bifreiðarinnar R 23668, að henni hafi ekki verið ekið langt yfir löglegan hraða og ekill hennar hafi viðhaft stórfellt gáleysi í akstrinum miðað við aðstæður. Af þeim sökum telur stefnandi hina stefndu bera óskipt fulla fébótaábyrgð á tjóni stefnanda, er af umræddum akstri hlaust.

Stefndu reisa sýknukröfu sína á því, að stefnandi hafi með gálausum akstri og aðgæsluleysi átt alla sök á árekstrinum, og verði því að bera allt tjón sitt sjálfur. Því til stuðnings benda þeir á, að stefnandi hafi ekki virt umferðarrétt bifreiðarinnar R 23668, er hann hafi ekið þvert í veg fyrir hana á gatnamótunum. Hafi hann þó áður séð til ferða bifreiðarinnar, en virðist hafa vanreiknað fjarlægð og eðlilegan ökuhraða hennar, en á þeim mistökum sínum verði hann sjálfur að bera alla ábyrgð. Þá mótmæla stefndu hugleiðingum stefnanda um óhóflegan og ólöglegan hraða bifreiðarinnar R 23668 í umrætt sinn sem röngum og ósönnuðum. Jafnframt benda þeir á, að ökumaður bifreiðarinnar R 23668 hafi reynt með því að hemla að afstýra árekstri og sé því ekkert við stefndu að sakast í þessu efni.

Geti rétturinn ekki fallist á þessar röksemdir, þá styðja stefndu varakröfu sína þeim rökum, að stefnandi hafi með gálausum akstri og aðgæsluleysi átt meginsök á árekstrinum, og verði því að bera tjón sitt sjálfur í hlutfalli við þá sök. Við mat á sakarskiptingu

beri að leggja megináherslu á brot stefnanda á umferðarrétti bifreiðar stefndu, sem höfuðorsök árekstursins og almennt til þess fallið að skapa hættu og öryggisleysi í umferðinni.

Stefnandi kveðst hafa séð til bifreiðarinnar R 23668, þar sem hún kom akandi á móti honum norður Sóleyjargötu. Samkvæmt 3. mgr. 46. gr. umferðarlaga nr. 40 23. apríl 1968 má ekki beygja til vinstri, fyrr en nálæg ökutæki, sem á móti koma, hafa farið fram hjá. Þessa ákvæðis gætti stefnandi ekki í umrætt sinn, heldur beygði til vinstri þvert fyrir bifreiðina R 23668 og verður með því frumvaldur að árekstrinum. Eigi stoðar það stefnanda til afsökunar, þótt hann hafi í umrætt sinn talið sig hafa nægilegt svigrúm til að beygja, áður en hina bifreiðina bar að. Stefnandi verður sjálfur að bera áhættuna af misreikningi sínum í þessu efni. Löglegur hámarkshraði á Sóleyjargötunni er 45 km á klukkustund. Ökumaður bifreiðarinnar R 23668 hefur giskað á, að hann hafi í umrætt sinn ekið á 35—40 km hraða. Af lengd hemlafara verður ekki ráðið, að hann hafi ekið á ólöglegum hraða í umrætt sinn. Ekki telst heldur sannað, að hann hafi hagað akstri sínum gáleysislega í umrætt sinn, og ekki benda vegsummerki til þess.

Eins og aðstæðum er háttað þarna á gatnamótum og útsýni frá sjónarhorni ökumanns bifreiðarinnar R 23668 hefur verið, verður ekki talið, að hann hefði án áhættu getað afstýrt árekstri eða dregið úr afleiðingum hans með því að sveigja til vinstri.

Og þar sem telja verður viðbrögð hans eðlileg, þegar stefnandi sveigir til vinstri í veg fyrir hann, verður að telja, að stefnandi hafi sjálfur átt alla sök á árekstri þessum. Ber því að sýkna stefndu af öllum kröfum stefnanda.

Um málskostnað.

Í málflutningi sínum benda stefndu á, að þeir hafi boðið stefnanda til að losna við óþarfa málaferli að bæta honum helming tjóns hans án þess að viðurkenna bótaskyldu að neinu leyti. Því boði hafi verið hafnað. Sé því ljóst, að falli full eða hálf ábyrgð árekstursins á stefnanda, þá hafi hann höfðað mál þetta að óþörfu og beri að greiða allan kostnað málsins. Hafa stefndu þá sérstaklega í huga, að stefnandi er löglærður maður og standi hann því framar leikmönnum til þess að meta ábyrgð sína og sök í máli þessu.

Af hálfu stefnanda hefur því eigi verið mótmælt, að honum hafi verið gert ofangreint boð af hálfu stefndu. Af þessum sökum og þar sem stefnandi er hæstaréttarlögmaður að atvinnu,

verður eigi hjá því komist að dæma hann til að greiða stefndu málskostnað, eins og málalok hafa orðið. Þykir sá málskostnaður hæfilega ákveðinn kr. 5.000.00.

Magnús Thoroddsen borgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndu, Trabantumboðið og Brunabótafélag Íslands, eiga að vera sýknir af öllum kröfum stefnanda, Magnúsar Fr. Árnasonar, í máli þessu.

Stefnandi greiði stefndu kr. 5.000.00 í málskostnað innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að telja að viðlagðri aðför að lögum.

Mánudaginn 18. febrúar 1974.

Nr. 69/1973: **Pétur Axel Jónsson**

(Kristján Eiríksson hrl.)

gegn

Sjóváttryggingarfélagi Íslands h/f

(Hákon Árnason hrl.).

Dóمندur:

hæstaréttardómaramennir Magnús P. Torfason, Björn Sveinbjörnsson og Einar Arnalds.

Fjárnámsgerð úr gildi felld.

Dómur Hæstaréttar.

Jón P. Emils, fulltrúi yfirborgarfégeta í Reykjavík, hefur framkvæmt hina áfrýjuðu fjárnámsgerð.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 7. maí 1973. Krefst hann þess, að hin áfrýjaða fjárnámsgerð verði felld úr gildi og stefnda dæmt að greiða honum málskostnað fyrir Hæstarétti.

Stefndi samþykkir kröfu áfrýjanda um, að hin áfrýjaða