

Föstudaginn 7. nóvember 1975.

Nr. 156/1974. **Trygging h/f**

(Páll S. Pálsson hrl.)

gegn

Ágúst Halldórssyni og

Samvinnutryggingum g/t

(Gunnar M. Guðmundsson hrl.).

D ó m e n d u r :

hæstaréttardómararnir Benedikt Sigurjónsson, Ármann Snævarr, Björn Sveinbjörnsson, Einar Arnalds og Logi Einarsson.

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 23. september 1974, að fengnu áfrýjunarleyfi s. d. Krefst hann þess, að stefndu verði dæmt að greiða óskipt 237.535 krónur með 9½% ársvöxtum frá 16. apríl 1973 til greiðsludags og málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

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

Áfrýjandi greiði stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti, 50.000 krónur.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Trygging h/f, greiði stefndu, Ágúst Halldórssyni og Samvinnutryggingum g/t, málskostnað fyrir Hæstarétti, 50.000 krónur, að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 2. maí 1974.

Mál þetta, sem dómtekið var þann 16. apríl sl., hefur Trygging h/f, Laugavegi 178, Reykjavík, höfðað fyrir bæjarþingi Reykjavíkur með stefnu, birtri 26. júní 1973, á hendur Ágúst Halldórs-

syni, Kaplaskjólí 5, Reykjavík, og Samvinnutryggingum g/t, Ármúla 3, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu verði gert að greiða honum in solidum kr. 237.535 með 9½% ársvöxtum frá 16. apríl 1973 til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu.

Stefndu krefjast sýknu af kröfum stefnanda og málskostnaðar úr hans hendi eftir mati dómara.

Sátt hefur verið reynd í málinu, en án árangurs.

Málavextir.

Tílefni máls þessa er það, að klukkan níu að kvöldi laugardagsins 27. janúar 1973 varð árekstur á Suðurlandsvegi skammt vestan við vegamót Biskupstungnabrautar milli bifreiðanna Y 3142 og R 11785. Atvik að árekstri þessum voru þau, að R 11785, Land-Rover jeppa, var ekið austur Suðurlandsveg. Bifreiðinni ók eigandi hennar, Ágúst Halldórsson. Á þeim stað, er áreksturinn varð síðar, hafði bifreiðin X 1656 lent út af veginum norðan megin (vinstra megin við akstursstefnu Land-Rover jeppans). Ágúst Halldórsson stöðvaði þess vegna bifreið sína hægra megin á veginum. Meðan bifreið hans stóð þar, bar að Moscwitch bifreið, X 2615, sem einnig var á austurleið. Bifreið sú var stöðvuð vinstra megin við bifreið Ágústs. Þá bar einnig að bifreiðina X 2547, Volkswagen, úr sömu átt. Ökumanni hennar tókst ekki að stöðva bifreið sína í tæka tíð, og skall framendi hennar aftan á X 2615, þar sem hún stóð á veginum. Ágúst Halldórsson ók nú bifreið sinni aftur á bak og sveigði til vinstri yfir veginn. Hugðist hann koma bifreiðinni, sem þar var utan vegar, til aðstoðar. Meðan á þessu stóð, bar að bifreiðina Y 3142, sem var á vesturleið. Tókst bifreiðarstjóra hennar ekki að stöðva bifreið sína í tæka tíð og ók utan í vinstri hlið bifreiðar Ágústs Halldórssonar fram-anverða. Deilt er um, hvort bifreið Ágústs var þá stöðvuð á norðurbrún vegarins eða var á ferð þangað. Bifreiðin Y 3142 var váttryggð hjá stefnanda. Stefnandi hefur höfðað mál þetta til endurheimtu viðgerðarkostnaðar þeirrar bifreiðar. Við munnlegan flutning málsins kom í ljós, að aðiljar deila ekki tölulega um upphæð höfuðstóls dómkröfu stefnanda. Byggist hún á bréfi, sem lagt hefur verið fram í málinu sem dómsskjal nr. 8.

Í skýrslu lögreglunnar á Selfossi kemur fram, að þegar áreksturinn varð, hafi verið myrkur, stormur og rigning. Þá er og þess getið, að snjór hafi verið á veginum og hálka.

Samkvæmt framlögðu vottorði Vegagerðar ríkisins er breidd akbrautar á árekstursstað 7.30 m. Breidd milli vegbrúna er 10.60

m ($1.65 + 7.30 + 1.65$). Þá er Vegagerðinni ekki kunnugt um, að breytingar hafi verið gerðar á þessum stað frá slysdegi að öðru leyti en því, að flái var lagfærður og í hann sáð á síðastliðnu sumri.

Samkvæmt framlögðu vottorði Bifreiðaeftirlits ríkisins er bifreiðin R 11785 að lengd 3.62 m (milli höggvara).

Bifreiðin Y 3142 var búin nýlegum negldum snjóhjólbörðum á öllum hjólum.

Umfangsmiklar yfirheyrslur hafa farið fram, bæði hjá lögreglunni á Selfossi, rannsóknarlögreglunni í Reykjavík og einnig hér fyrir dóminum. Lögregluþjónn sá, er skýrslur tók á staðnum, hefur það eftir ökumanni bifreiðarinnar Y 3142, að hann hafi séð bifreiðina X 2615 kyrrstæða á miðjum veginum, en ekki séð Land-Rover bifreiðina R 11785 fyrr en nokkuð seint. Hann hafi þá dregið úr hraða bifreiðarinnar og hemlað, en þar sem hann hafi verið kominn svo nærri, hafi það ekki tekist og hafi vinstra framhorn Y 3142 lent á vinstra framhorni R 11785. Sú bifreið hafi verið skáhallt á veginum og ljós hennar því ekki sést vel. Bifreiðin R 11785 hafi verið á ferð áfram að draga upp bifreiðina, sem var utan vegar. Ökumaðurinn, Jón Pétur Andrésson, mætti á skrifstofu rannsóknarlögreglunnar hér í Reykjavík og skýrði þá svo frá, að hann hefði ekið fremur varlega, þar sem myrkur var og slydduhríð. Hraði sinn hafi verið 40—50 km á klukkustund, áður en hann varð var við hinar bifreiðarnar. Hann hafi blikkað ljósum og dregið úr hraða, þegar hann varð var við X 2615 á miðjum vegi. Hann hafi svo verið kominn nærri þeirri bifreið, er hann hafi tekið eftir Volkswagen bifreiðinni fyrir aftan hana. Hann hafi ekki séð þá til Land-Rover bifreiðarinnar. Síðan hafi farþegi, sem með honum var, kallað til hans aðvörun og hafi hann þá hemlað, en bifreið sín lent með vinstra framhorn á vinstra framhorni Land-Rover bifreiðarinnar, sem hafi þá verið á ferð aftur á bak, að því er hann telur. Taldi hann Land-Rover bifreiðinni hafa verið ekið á ská yfir veginn aftan við hinar bifreiðarnar báðar og hafi verið á leið í veg fyrir sig, rétt áður en áreksturinn varð. Engin aðvörunarmerki hefðu verið sjáanleg og menn þeir, sem á staðnum voru, hefðu ekkert gert til þess að vara vegfarendur við hættunni, fyrr en eftir að allt þetta var um garð gengið. Þá skýrði hann svo frá, að Land-Rover bifreiðin hefði verið færð úr stað eftir áreksturinn þrátt fyrir mótmæli sín.

Þá hefur Jón Pétur Andrésson komið hér fyrir dóminn. Hann kvaðst þá telja R 11785 hafa verið á ferð aftur á bak. Henni hafi

verið ekið þvert í veg fyrir sig, ljóslausri. Allir, sem á vettvangi voru, hafi setið inni í bílum sínum. Hann hafi sjálfur verið á háum ljósum mjög sterkum, en hafi blikkað þeim, er hann varð var við beifreiðarnar, og hafi verið á lágum ljósum, er áreksturinn varð. Bæði X 2615 og X 2547 hafi verið með parkljós, skyggni hafi verið slæmt og erfitt að sjá þá. Engin ljós hafi verið á bifreiðinni, sem var utan vegar, enda hafi hann ekki séð þá bifreið fyrr en eftir áreksturinn. Hann hafi dregið úr hraða, er hann varð var X 2615, niður í 15 til 20 km miðað við klukkustund og hafi haldið þeim hraða, allt þar til áreksturinn varð.

Magnús Sigurðsson Hjaltastæd, tengdasonur Jóns Péturs Andrés-sonar, sem með honum var í bifreiðinni Y 3142, hefur komið fyrir dóminn. Kvað hann uppdrátt lögreglu, eins og hann liggur fyrir í málinu, vera nærri lagi. R 11785 hafi birst skyndilega, hún hafi verið í hvarfi við bifreiðina X 2615 og verið ekið beint í veg fyrir þá, aftur á bak. Það geti þó verið, að ökumaður R bifreiðarinnar hafi náð að stöðva hana broti úr sekúndu, áður en Y bifreiðin lenti á henni. Hann kvaðst álíta, að 10—15 metrar hafi verið á milli bifreiðanna, er hann varð R 11785 var. Hann kvað einhverja úr hinum bifreiðunum hafa staðið þarna úti, er áreksturinn varð. Hann hafi ekki séð þá, fyrr en um leið og áreksturinn varð. Hann hafi kallað upp, um leið og hann varð var við R bifreiðina. Y bifreiðinni hafi verið ekið fremur hægt, að því er hann áleit um 60 km miðað við klukkustund. Þegar þeir urðu bifreiðanna varir, hafi ökumaður Y 3142 dregið úr hraðanum, svona um 20 km. Hann var ekki viss um, hvort bifreiðin X 2615 var með stöðuljósum eða keyrsluljósum, er hann varð hennar fyrst var. Þá sagði hann, að Y bifreiðin hefði aldrei komist fram hjá R bifreiðinni, að minnsta kosti ekki á keyrslu.

Ágúst Halldórsson, ökumaður R 11785, hefur komið og gefið skýrslu, bæði fyrir lögreglunni á Selfossi, rannsóknarlögreglunni hér í Reykjavík, og svo hefur hann komið fyrir dóminn. Hann heldur því fram, að hann hafi staðnæmst við vegkantinn og mennirnir hafi verið að tengja dráttartóg milli bifreiðanna, þegar Y 3142 kom austan veginn, bifreið hans hafi því verið kyrrstæð, þegar áreksturinn varð. Y 3142 hefði verið á allmiklum hraða. Hann kvaðst hafa haft stöðuljós á sinni bifreið, er þetta gerðist, og tók fram, að ljós hefðu verið á vinstri hlið bifreiðar sinnar, bæði á fram- og afturbretti. Þegar hann bakkaði yfir veginn, hafi engin bifreið verið á ferð í nánd, en hann hafi þó vitað af bifreið á leið frá Selfossi, en hún hafi verið mjög langt í burtu.

Fyrir dóminum sagði hann, að afturhjólin á bifreið sinni hefðu verið alveg við kantbrúnina. Hann átti þá við malarkantinn. Framhjólin hafi staðið aðeins innan við brún þess hluta vegarins, sem er olíumalborinn. Ofurlítill stund hafi verið frá því, er hann stöðvaði, og þar til áreksturinn varð. Áður en hann bakkaði, hafi hann beðið þá, sem hann ætlaði að aðstoða, að gá að umferð og kvaðst hafa ætlast til, að þeir stöðvuðu þá umferð. Hann kvað Y bifreiðina tvímælalaust hafa getað komist á milli bifreiðar sinnar og bifreiða þeirra, sem stóðu á veginum.

Ómar Halldórsson, ökumaður X 2615, hefur gefið skýrslu bæði hjá lögreglunni á Selfossi og eins hér fyrir dóminum. Hann skýrði svo frá, að Y 3142 hefði verið ekið mjög hratt, líkt því hún kæmi svífandi, og hafi honum sýnst bifreiðin ekki minnka hraðann að marki, fyrr en hún lenti á Land-Rover bifreiðinni. Hún hafi aðeins strokist við bifreið hans, þegar hún fór fram hjá henni, og hafi komið smádæld og rispur á vinstra afturbretti. Hann gat ekki sagt með vissu, hvort R 11785 var kyrrstæð, er Y 3142 lenti á henni. Hann skýrði svo frá hér fyrir dóminum, að mjög mjótt bil hafi verið á milli Land-Rover bifreiðarinnar og sinnar bifreiðar. Það hafi þó mátt aka það í björtu veðri og góðri færð, en alls ekki eins og á stóð og allra síst á miklum hraða. Hins vegar sagði hann, að örugglega hafi mátt sjá úr fjarska, að eitthvað væri þarna að gerast, bæði hefði birt af élinu og svo hefði verið þarna mikil ljósadýrð. Hann kvað lágu ljósin hafa verið á sinni bifreið, einnig hafi stefnuljós verið síblikkandi á hliðinni og að aftan, en bifreið hans hafi verið ögn á ská, þannig að stefnuljósið á hliðinni hefði átt að sjást frá bifreið, sem kom á móti. Stefнулjósin að framan hafi verið óvirk. Hann hafi sett stefnuljósin á til að gefa til kynna, að þarna væri eitthvað að. Hann kvað fleiri bifreiðar hafa verið á vettvangi en teiknaðar eru á uppdrætti lögreglunnar og sagði, að einhver ljós hafi verið á þeim. Hann mundi ekki eftir því, hvort reynt var að gera umferð, sem kom frá Selfossi, frekar aðvart, fyrr en eftir að síðari áreksturinn varð.

Kjartan Már Benediktsson, ökumaður X 2547, hefur gefið skýrslu fyrir lögreglunni á Selfossi. Hann skýrði svo frá, að Land-Rover bifreiðin R 11785 hefði verið kyrrstæð, þegar Y 3142 lenti á henni.

Bræðurnir Kristján Þröstur Bjarnason, Sigvaldi Bjarnason og Hreinn Viðar Bjarnason hafa allir komið fyrir dóminn, en þeir

voru allir í bifreiðinni, sem þarna hafði lent út af veginum og ökumaður R 11785 hugðist aðstoða.

Kristján Bjarnason, sem átti bifreiðina, kvaðst hafa verið utan vegar og hafa verið að binda í sína bifreið, meðan Land-Rover bifreiðinni var ekið aftur á bak, en bræður hans hefðu verið uppi á veginum að gæta að umferðinni. R 11785 hafi verið kyrr nokkra stund, áður en áreksturinn varð. Hann hafi orðið Y bifreiðarinnar var, þegar hún átti eftir nokkra metra að þeim. Bifreið Ágústs hafi staðið alveg út í malarkantinn. Mögulegt hafi verið fyrir Y bifreiðina, breiddarinnar vegna, að komast á milli bifreiðar Ágústs og hinna bifreiðanna, en erfitt vegna hálkunnar og hraðans á Y bifreiðinni. Hann áleit, að Y bifreiðin hefði verið á allt að 80 km hraða, þegar hana bar að, en hafi aðeins hægt á sér, þegar hún nálgadist þá. Hann kvað sína bifreið hafa verið með ljósum og hafi þau lýst yfir veginn, eitthvað að minnsta kosti. Bifreið Ágústs hafi verið með lágum ljósum.

Sigvaldi Bjarnason skýrði svo frá, að Ágúst hafi verið kominn alveg út í malarkantinn, þegar hann stöðvaði. Bifreið hans hafi verið kyrrstæð hátt í mínútu, áður en áreksturinn varð. Ágúst hafi beðið þá bræður að athuga um umferð, áður en hann bakkaði yfir veginn. Áður en Ágúst bakkaði yfir veginn, hafi þeir ekki orðið varir við aðvífandi umferð. Hann áleit Y bifreiðina hafa geta komist á milli bifreiðar Ágústs og hinna bifreiðanna, sem voru á veginum. Hann kvað ljós hafa verið á bifreið þeirra bræðra og full á bifreið Ágústs. Meðan bifreið Ágústs bakkaði yfir veginn, hafi þeir staðið uppi á veginum og gáð að umferð, en allir verið komnir aftur fyrir bifreið Ágústs, þegar áreksturinn varð.

Viðar Bjarnason skýrði svo frá, að á meðan Land-Rover bifreiðinni var bakkað, hafi hann og annar hvor bifreiðarstjórnanna úr X 2615 og X 2547 staðið vörð um umferðina. Þegar áreksturinn varð, hafi hann verið kominn aftur fyrir bifreiðina og hafi ekki orðið var við Y bifreiðina, fyrr en rétt áður en áreksturinn varð. Veðrið hafi verið vont og skyggni einnig. Y bifreiðinni hefði verið ekið á miklum hraða. Bifreið Ágústs hefði verið stöðvuð í eina eða tvær mínútur, ef til vill ekki það, áður en áreksturinn varð. Ágúst hefði ekið bifreið sinni alveg út í malarkantinn. Hann kvað það alveg tvímælalaust, að Y bifreiðin hefði getað komist á milli bifreiðar Ágústs og hinna bifreiðanna, þar á milli hefðu að minnsta kosti getað tvær bifreiðar komist. Hann áleit

allar bifreiðarnar hafa verið með ljósum, þegar áreksturinn varð, þó muni Land-Rover bifreiðin aðeins hafa verið með stöðuljósum, að minnsta kosti eftir að hann stöðvaði. Hann hafi verið með ljós á fram- og afturbretti.

Af hálfu stefnanda er vitnað til framburðar þeirra Jóns Andrés-sonar og Magnúsar Hjaltesteds og því haldið fram, að ökumaður R 11785 hafi gerst brotlegur við mörg ákvæði umferðarlaga með því að aka bifreið sinni aftur á bak úr kyrrstöðu við hægri vegarbrún, þvert yfir hraðbraut í myrkri og slæmu skyggni, fram hjá kyrrstæðri bifreið, sem byrgði útsýn fyrir umferð frá austri, án þess að gera ráðstafanir til aðvörunar fyrir umferð. Af þessum sökum beri eiganda og eða váttryggjanda þessarar bifreiðar að greiða stefnanda tjónið. Stefnandi vitnar í þessu sambandi til eftirtalinna greina umferðarlaganna: 45. gr., 4. mgr., 46. gr., síðustu mgr., 48. gr., 5. mgr., 51. gr. og 1. mgr. 52. gr. og 1. mgr. 53. gr.

Af hálfu stefndu er sýknukrafa á því reist, að bifreiðarstjóri Y 3142 hafi einn átt sök á tjóni þeirrar bifreiðar. Vitna þeir til lögregluskýrslu og framburða hér fyrir dóminum og halda því fram, að Y 3142 hafi verið ekið allt of hratt miðað við aðstæður. Við mat á ökuhraðanum beri að hafa í huga akstursskilyrði. Leitt sé í ljós, að þau hafi verið afar slæm, myrkur, stormur, rigning, akbraut hál af snjó og veglýsing engin. Ökumaður brjótí þá grundvallarreglu, að ökuhraðinn skuli aldrei vera meiri en svo, að stöðva megi ökutæki á $\frac{1}{2}$ hluta þess vegar, sem hindrunarlaus er framundan. Fram sé komið, að bifreiðarstjóri Y 3142 hafi virt að vettugi auðsæja hættu, þar sem hann hafi séð tvær kyrrstæðar bifreiðar framundan. Þetta hefði átt að gefa honum tilefni til ýtrustu varúðar.

Hins vegar sé ekki við ökumann R 11785 að sakast. Eðlilegt hafi verið, að hann stöðvaði bifreið sína og hugaði að, hvort ökumaður og farþegar X 1656 væru hjálparþurfi. Raunar hafi honum verið það skylt. Hann hefði ekki getað að því gert, að bifreið nam staðar við hlið hans bifreiðar. Það sé rangt, að hann hafi ekið aftur á bak í veg fyrir Y 3142. Sú bifreið hafi þá verið fjarri vettvangi. Þá hafi hann gert ráðstafanir til þess að vara aðvifandi umferð við.

Álit dómsins.

Af framburðum vitnanna Kristjáns Bjarnasonar, Sigvalda Bjarnasonar og Viðars Bjarnasonar svo og ökumannsins Ágústs Halldórssonar þykir fullsannað, að bifreið Ágústs var stöðvuð, þá

er áreksturinn varð, og hafði verið það í að minnsta kosti tvær til þrjár mínútur. Þá er með framburðum þessara sömu manna talið sannað, að Ágúst hafi beðið menn að vera á varðbergi fyrir aðvífandi umferð, meðan hann bakkaði yfir veginn. Þá var X 2615 á miðjum vegi með stöðuljósum. Þá er fram komið, að fleiri bifreiðar voru á vettvangi með einhverjum ljósum. Stefnandi þykir því ekki hafa sýnt fram á, að Ágúst Halldórsson hafi hagað akstri sínum yfir veginn á þann hátt, að honum verði gefin sök á árekstrinum. Af lögregluskýrslu og framburði ökumanna verður ráðið, að akstursskilyrði voru slæm, er áreksturinn varð. Í ljós þykir leitt með framburðum vitnanna Kristjáns Bjarnasonar, Viðars Bjarnasonar og Ómars Þórs Halldórssonar, að miðað við aðstæður hafi hraði Y 3142 verið of mikill. Þá er á það að líta, að þegar ökumaður Y 3142 verður var bifreiðarinnar X 2615 á miðjum vegi með stöðuljósum, mátti honum vera ljóst, að sérstakrar aðgæslu var þörf. Hann þykir því með aksturslagi sínu hafa sýnt sérstaklega litla aðgæslu og hafa brotið í bága við fyrirmæli 49. gr. umferðarlaga nr. 40/1968. Þegar á mál þetta er litið í heild sinni og framangreindar ástæður sérstaklega hafðar í huga, þykir rétt að sýkna stefndu í máli þessu af öllum kröfum stefnanda. Með tilliti til þessarar niðurstöðu þykir rétt, að stefnandi greiði stefndu kr. 35.000 í málskostnað.

Hrafn Bragason borgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndu, Ágúst Halldórsson og Samvinnutryggingar g/t, skulu sýkn af kröfum stefnanda, Tryggingar h/f, í máli þessu.

Stefndi, Trygging h/f, skal greiða stefndu, Ágúst Halldórssyni og Samvinnutryggingum g/t, kr. 35.000 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að telja að viðlagðri aðför að lögum.