

nema laun stefnanda á þessu tveggja mánaða tímabili því sem næst kr. 70.000. Verða því tildæmdar kr. 689.248 ásamt vöxtum, eins og krafist er, og málskostnaði, sem telst hæfilega ákveðinn kr. 90.000.

Viðurkenna ber, að stefnandi eigi sjóveðrétt í m/s Héðni, ÞH 57, fyrir ofangreindum fjárhæðum.

Már Pétursson héraðsdómari kvað upp dóm þennan ásamt sjó- og verslunardómsmönnunum Guðmundi Guðmundssyni og Árna Sigurðssyni skipstjórum. Uppkvaðning dómsins hefur dregist um viku vegna tilfallandi sjúkráhússvistar annars meðdómandans.

#### D ó m s o r ð :

Stefndi, Hreiði h/f, greiði stefnda, Aðalsteini Guðmundssyni, kr. 689.248 ásamt 7% ársvöxtum frá 23. mars 1973 til 16. maí s. á., en 9% ársvöxtum frá þeim degi til 15. júlí 1974, en 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og kr. 90.000 í málskostnað, allt innan 15 daga frá birtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Stefnandi á sjóveðrétt í m/s Héðni, ÞH 57, fyrir framan- greindum fjárhæðum.

---

Þriðjudaginn 8. nóvember 1977.

Nr. 74/1975. Ólafur Gunnarsson og  
Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f  
(Benedikt Blöndal hrl.)  
gegn  
Guðmundi Ólafssyni  
(Hörður Einarsson hrl.).

Bifreiðaárekstur. Skaðabótamál. Lögveð. Sératkvæði.

#### Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfa- son, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson, Logi Ein- arsson og Þór Vilhjálmsson.

Áfrýjendur hafa áfrýjað máli þessu með stefnu 29. maí 1975. Krefjast þeir aðallega sýknu af kröfum stefnda, en til vara lækkunar á kröfum hans, enda verði skipt sök á bifreiðaárekstri þeim, sem um er fjallað í málinu. Þá krefjast áfrýjendur málskostnaðar úr hendi stefnda bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Þegar virt eru atvik að árekstri þessum og afleiðingar hans svo og með hliðsjón af álitsgerð hinna dómkvöddu manna, sem rakin er í héraðsdómi og eigi hefur verið hnekk, þykir mega leggja til grundvallar, að stefndi hafi ekið bifreið sinni, G 7603, allhratt í umrætt sinn og hraðar en leyft var á þessum tíma. Stefndi hefur lýst því, að hann hafi eigi orðið var við bifreiðina R 13612 fyrr en áreksturinn varð. Bendir það til þess, að hann hafi eigi beint svo athygli sinni að umferðinni sem honum bar. Samkvæmt þessu verður að telja stefnda eiga nokkra sök á árekstri þessum.

Með skírskotum til þess, sem í héraðsdómi greinir, má á það fallast, að áfrýjandinn Ólafur eigi meginhluta sakar á árekstrinum.

Samkvæmt þessu er hæfilegt að telja stefnda eiga 1/4 hluta sakar og að hann verði að bera tjón sitt sjálfur að því leyti, en fái 3/4 hluta þess bætta úr hendi áfrýjanda, sbr. 68. gr. og 2. mgr. 74. gr. laga nr. 40/1968.

Bótafjárhæðir samkvæmt hinum áfrýjaða dómi hafa engum andmælum sætt og verða því lagðar til grundvallar. Verður því áfrýjendum dæmt að greiða stefnda óskipt 144.000 krónur með vöxtum svo sem krafist er. Þá ber áfrýjendum að greiða stefnda málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti, sem ákveðst 100.000 krónur.

Samkvæmt ákvæðum 4. mgr. 69. gr. laga nr. 40/1968 ber að taka til greina kröfu stefnda um lögveð í bifreiðinni R 13612 til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Það athugast, að eigi var ástæða til að dæma mál þetta með samdómendum samkvæmt 3. tl. 1. mgr. 200. gr. laga nr. 85/1936.

## D ó m s o r ð :

Áfrýjendur, Ólafur Gunnarsson og Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f, greiði óskipt stefnda, Guðmundi Ólafssyni, 144.000 krónur með 9% ársvöxtum frá 31. ágúst 1973 til 15. júlí 1974 og 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og 100.000 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi á lögveð í bifreiðinni R 13612 til tryggingar dæmdum fjárhæðum.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

## S é r a t k v æ ð i

**hæstaréttardómaranna Magnúsar Þ. Torfasonar og  
Björns Sveinbjörnssonar.**

Svo sem greint er í héraðsdómi, sinnti áfrýjandi hvorki biðskyldu né gætti að umferð frá hægri, er hann ók inn á Rauðarárstíg, þar sem bifreið hans rakst á vinstri hlið bifreiðar stefnda, sem var ekið suður götuna á hægri vegarhelmingi. Að vísu verður að fallast á það með héraðsdómi, að líkur séu að því leiddar, að ökuhraði bifreiðar stefnda hafi verið yfir lögleyfðum hámarkshraða, er árekstur sá varð, er í málinu greinir. Þess er þó að gæta, að matsmaðurinn Þorvaldur Búason lét uppi það álit, er hann staðfesti matsgerð sína fyrir dómi, að eigi væri fullvíst, að ökuhraði bifreiða málsaðilja hefði verið innan þeirra marka, sem greinir í niðurstöðu matsmanna. Með þessari athugasemd og að öðru leyti með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms teljum við, að áfrýjandi Ólafur hafi átt svo yfirgnæfandi sök á árekstrinum, að staðfesta beri héraðsdóminn, en áfrýjendur hafa lýst yfir því fyrir Hæstarétti, að þeir andmæli ekki sérstaklega ákvæðum héraðsdóms um bótafjárhæðir eða vexti.

Þá ber að dæma áfrýjendur til að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, sem er hæfilega ákveðinn 60.000 krónur.

Samkvæmt þessu teljum við, að dómsorð eigi að hljóða svo:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjendur, Ólafur Gunnarsson og Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f, greiði stefnda, Guðmundi Ólafssyni, 60.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

### Dómur bæjarþings Reykjavíkur 1. apríl 1975.

#### I.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 14. f. m., er höfðað með stefnu, birtri 11. desember 1973.

Stefnandi málsins er Guðmundur Ólafsson sjómaður, nú til heimilis að Fellskjöri á Skagaströnd.

Stefndu eru Ólafur Gunnarsson, Skólavörðustíg 33, Reykjavík, og Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f, einnig í Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru nú þær, að stefndu verði in solidum dæmt að greiða honum kr. 550.300 með 9% ársvöxtum frá 31. ágúst 1973 til 15. júlí 1974 og með 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags auk málskostnaðar samkvæmt mati dómsins svo og að viðurkennt verði með dómi lögveð í bifreiðinni R 13612, fólksbifreið af gerðinni Volkswagen, árgerð 1965, til tryggingar tildæmdum fjárhæðum.

Dómkröfur stefndu eru aðallega þær, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda, en til vara, að sök verði skipt og kröfur stefnanda verði aðeins að hluta teknar til greina. Hvernig sem málið fer, er krafist málskostnaðar til stefndu úr hendi stefnanda eftir mati dómsins.

Sáttaumleitanir dómsins hafa eigi borið árangur.

#### II.

Málavextir eru þeir, að nokkru eftir kl. 2000 föstudagskvöldið 31. ágúst 1973 varð árekstur milli bifreiðanna G 7603 og R 13612 á gatnamótum Flókagötu og Rauðarárstígs í Reykjavík með þeim afleiðingum, að báðar bifreiðarnar skemmdust.

Stefnandi ók í nefnt sinn bifreið sinni, G 7603, sem er fólksbifreið af gerðinni Fiat, árgerð 1968, suður Rauðarárstíg, en stefndi Ólafur ók bifreið sinni, R 13612, sem er Volkswagen-fólksbifreið, árgerð 1965, vestur Flókagötu.

Tveir lögreglumenn fóru á staðinn. Gerði annar uppdrátt af vettvangi, og liggur sá uppdráttur frammi í málinu. Hinn lögreglumaðurinn skráði niður nokkur atriði varðandi áreksturinn. Í skýrslu lögreglumannsins segir m. a.: „Ekki náðist tal af öku-  
mönnum bifreiðanna, en þeir voru báðir fluttir á slysadeild Borgarsjúkrahússins. Sjáanlegar skemmdir á bifreiðunum voru: Á R 13612 var allt dældað að framan og sæti hægra megin bogið, einnig gírstöng í gólfi, og bæði ökuljósaker brotin, og bifreiðin er óökufær. Á bifreiðinni G 7603 var vinstri hlið öll rifin og dælduð, og bifreiðin var óökufær eða ónýt. Báðar bifreiðarnar voru fluttar af staðnum með aðstoð Vöku og eru geymdar þar. Ekki var vitað, hversu ökumenn voru slasaðir. Haft var samband við rannsóknarlögregluna, og komu á staðinn þeir Ragnar Vignir, sem ljósmyndaði vettvang, og Magnús Magnússon, sem tók að sér framhaldsrannsókn þessa máls. Einnig var haft samband við bifreiðæftirlitsmann, sem kom og skoðaði bifreiðarnar.“ Þá segir í lögregluskýrslunni: „Yfirborð vegarins malbikað. Engin sjáanleg hemlaför. Dagsbirta, skýjað, blautt.“

Sex ljósmyndir, sem Ragnar Vignir tók af vettvangi, liggja frammi í málinu.

Í skýrslu bifreiðæftirlitsmannsins, sem skoðaði bifreiðina G 7603, segir svo: „Við skoðun á slysstað kom í ljós, að bifreiðin var óökufær eftir áreksturinn. Hjólbarðar í lagi. Fóthemill veitti fast viðnám í fyrsta ástigi, 6 cm frá gólfi. Handhemil var ekki hægt að prófa vegna skemmda á hurð. Rúður hreinar. Aðalljós í lagi. Rúðupurkur, stefnuljós og flauta virkuðu ekki. Sennilega farið úr sambandi við högg, er mælaborð bílsins hafði fengið við áreksturinn. Bifreiðin var færð til aðalskoðunar 5. 6. 1973 og var þá í lagi.“

### III.

Stefnandi gaf skýrslu hjá rannsóknarlögreglunni 5. sept. 1973, og var þá fært til bókar „Mætti er birt skýrsla lögreglu um málið og sýndur uppdráttur af vettvangi. Kveðst hann ekki geta tjáð sig um þau gögn, þar sem hann muni ekki það vel eftir sér á staðnum. Skýrir hann svo frá: „Þegar þetta gerðist, var ég á rólegri keyrslu, en við fjögur, sem í bifreiðinni vorum, ætluðum í bíó kl. 2100. Ég hafði ekki litið neitt á hraðamælinn, svo ég get ekki borið annað um hraðann en það, að ég tel mig hafa ekið á eðlilegum hraða. Ég hafði ekki séð neitt til hinnar bifreiðarinnar fyrir áreksturinn, og vissi ég því ekki fyrr til en ég fékk mikið högg á

bifreiðina. Síðan sá ég vörubílsþall framundan, og náði ég að grípa í stýrið og sveigja bifreiðina frá. Svo tókst mér að svissa af bifreiðinni, svo hún stöðvaðist. Þetta er það eina, sem ég man eftir að gerðist. Farþegarnir, sem með mér voru, hlutu ekki meiðsl, en ég hafði rekið höfuðið í, og hlaut ég skurð á enni, sem saumaður var saman á slysavarðstofunni. Auk þessa var ég marinn og aumur á nokkrum stöðum.““

Stefnandi hefur hér fyrir dómi hinn 27. september 1974 lýst ofangreinda skýrslu sína rétta. Jafnframt var fært til bókar: „Fyrir slysið ók stefnandi norður Snorrabraut og fram hjá Austurbæjarbíói, þar sem hann og farþegarnir huguðu að, hvort fjölmennt væri við kvikmyndahúsið, þangað sem þau ætluðu að fara kl. 2100. Ekki var stöðvað þar, en ekið austur Grettisgötu og beygt suður Rauðarárstíg, og var ætlunin að aka suður Rauðarárstíg og beygja til vesturs Miklubraut, þar sem áætlunin var að aka vestur á Holtsgötu, áður en farið yrði í kvikmyndahúsið. Stefnandi ók sem leið lá suður Rauðarárstíginn og heldur, að hann hafi ekið með um 40 km hraða miðað við klst. Hann minnir, að umferð hafi verið frekar lítil og ekkert sérstakt sé um aksturinn að segja eftir Rauðarárstígnum að slysstaðnum. Stefnandi telur, að hann hafi vankast við höggið, sem hann fékk við árekstur bifreiðanna, en hann kveðst þó hafa greint vörubílsþallinn framundan. Stefnandi minnst þess ekki, að hann hafi hemlað bifreið sinni, og telur, að hann hafi ekki gert það. Stefnanda er bent á skýrslu vitnisins Guðmundu Jónsdóttur um það álit hennar, að báðar bifreiðarnar hafi verið á frekar mikilli ferð. Einnig er skýrsla vitnisins Páls Braga fyrir lögreglu lesin upp. Kveðst stefnandi halda fast við skýrslu sína um ökuhraðann. Farþeginn Guðleifur sat í framsæti hjá stefnanda, Vignir sat vinstra megin í aftursæti, en Ásta hægra megin í aftursæti, að því er stefnanda minnir. Stefnandi kveðst hafa ekið á hægri vegarhelmingi, þegar hann ók inn á gatnamótin, þar sem áreksturinn varð. „Ég haltraði til stefnda Ólafs eftir áreksturinn, og mér heyrðist hann tvitaka: „Ég virti ekki biðskylduna“. Stefnandi segir, að hann rámi í það, að farþeginn Vignir hafi kallað eitthvað upp alveg um það leyti sem árekstur varð, en þó er þetta honum ekki skýrt í minni. Hann kveðst ekki minnst þess að hafa aukið bensíngjöfina í því skyni að koma í veg fyrir árekstur, en hann tekur fram, að hægri fótur hans hafi eitthvað verið flæktur í fótstigum bifreiðarinnar, þegar hann fór út úr bifreiðinni eftir áreksturinn. Hann kveðst ekki muna, í hvaða ganghraðastigi bifreiðin var, þegar áreksturinn

varð, en telur líklegast, að bifreiðin hafi verið í öðru ganghraðastigi, en bifreiðin hefur fjögur ganghraðastig.“

Stefndi Ólafur Reimar Gunnarsson gaf svofellða skýrslu hjá rannsóknarlögreglunni 24. sept. 1973: „Ég var að koma af frímerkjasýningunni á Kjarvalsstöðum í umrætt sinn, og voru tvær systur mínar með mér í bifreiðinni. Þær sluppu báðar án teljandi meiðsla. Ég ók ekki hratt niður Flóka-götuna, og ég hægði ferðina, þegar ég kom að Rauðarárstíg. Ég hafði yfirsýn suður eftir Rauðarárstígnum og sá þar enga umferð, en ég man ekki, hvort ég leit til hægri, en að minnsta kosti varð ég ekki var við neina umferð þeim megin frá og hélt því áfram inn á gatnamótin, ætlaði að halda áfram vestur Flóka-götu. Næst man ég eftir mér, þar sem ég lá á gangstéttinni upp við steinvegg skammt frá bifreið minni. Hnakkapúði úr henni hafði verið settur undir höfuð mér, og einhver maður, sem kvaðst vera lækni, var að stumra yfir mér. Rétt á eftir kom sjúkrabifreið, og var ég þá fluttur á slysadeild Borgarspítalans. Ég hafði fengið höfuðhögg og skurð á ennið hægra megin, sem búið var um þarna á deildinni, en síðan var ég látinn liggja þar í nokkrar klukkustundir til öryggis. Ég fékk að fara heim um nóttina, og heima fylgdist móðir mín með liðan minni. Daginn eftir var ég við rúmið, en næsta dag þar á eftir fór ég allra minna ferða og virtist þá búinn að jafna mig. Engin eftirköst hafa komið í ljós, skurðurinn á enninu er gróinn, en ör eftir hann mjög greinilegt.“

Stefndi Ólafur Reimar Gunnarsson gaf skýrslu hér fyrir dómi hinn 27. september 1974. Var þá m. a. fært til bókar: „Stefndi, sem er tvítugur í dag, kveðst nú sjálfur taka við málsvörn að því er hann varðar. Hann kveðst hafa gengist undir dómssátt í saka-dómi Reykjavíkur út af ökuóhappi þessu, og undirgekkst hann að greiða kr. 3.000 í sekt til ríkissjóðs. Skýrsla stefnda fyrir rannsóknarlögreglu var lesin upp í réttinum og sýnd honum. Kveðst hann hafa undirritað skýrsluna og kveður þar rétt frá greint. Hann kveðst hafa tekið ökuþróf 1971. Hann giskar á, að ökuhraði bifreiðar hans hafi verið 30 til 40 km, þegar hann ók niður Flóka-götuna. Svo kveðst hann hafa hægt á sér við gatnamótin. Hann kveðst ekki hafa stöðvað við gatnamótin. Hann kveðst ekki geta gert sér grein fyrir því, hvort hann reyndi að hemla fyrir eða við áreksturinn, og hann kveðst ekki geta gert sér grein fyrir hraða bifreiðarinnar, þegar áreksturinn varð. Hann rámar í, að hann hafi fyrst orðið var við Fíatbifreiðina beint framundan.“

Vitnið Guðmunda Jónsdóttir, fædd 1959, gaf skýrslu hjá rannsóknarlögreglunni 27. sept. 1973. Þar segir m. a.: „Ég var stödd á nyrðri gangstétt Flókagötu skammt fyrir vestan Rauðarárstíg í umrætt sinn og horfði upp eftir Flókagötunni. Ég var að líta eftir strætisvagni, sem ég átti von á, að kæmi á hverri stundu. Ég tók eftir rauðri VW-bifreið, sem kom niður Flókagötu, án þess þó að veita henni nokkra sérstaka athygli, fyrr en ég heyrði hvína í hemlum, en þá um leið sá ég græna bifreið birtast, sem var á leið suður Rauðarárstíg. Ég gat ekki greint, frá hvorri bifreiðinni hemlahljóðið kom, enda skipti engum togum, að árekstur varð. Mér fannst rauða bifreiðin lenda utan í þeirri grænu og snúast síðan í hringi, tvo að ég held, þar til hún stöðvaðist vestanverðu á Rauðarárstígnum, en ég sá ekki vel, hvernig það var, því garðveggur skyggði þar á. Hin bifreiðin þeyttist suður fyrir gatnamótin og hvarf mér bak við vegginn. Mér fannst báðar bifreiðarnar vera á frekar mikilli ferð.“

Vitnið Guðmunda hefur hér fyrir dómi hinn 24. september 1974 skýrt svo frá: „Ég vann í Kjarvalshúsi og var að koma þaðan, þegar áreksturinn varð. Ég var ekki vel kunnug á þessum slóðum, en ég var að huga að strætisvagni til þess að komast heim til mín vestur í bæ. Ég mun því hafa snúið mér við og litið til baka upp eftir Flókagötunni, um það leyti sem áreksturinn varð, en ég man ekki nú nákvæmlega, hvar ég stóð þá. Ég gat ekki séð grænu bifreiðina, þar sem ég stóð, fyrr en hún kom inn á gatnamótin.“

Vitnið Páll Bragi Kristjánsson gaf skýrslu hjá rannsóknarlögreglunni 5. okt. 1973. Er hún svohljóðandi: „Þegar umrætt slys varð, var ég á gangstéttinni norðan Flókagötu og austan Rauðarárstígs á móts við annað hús frá horni. Ég hafði lagt bifreið minni á stæðið við Kjarvalsstaði, og stóð hún vestast á stæðinu. Síðan gekk ég áleiðis norður yfir Flókagötuna, en er ég kom að henni, þá var Volkswagen-bifreiðin að nálgast, sú sem síðar lenti í slysinu. Ætlaði ég að stöðva og bíða, meðan hún færi fram hjá, en þá var dregið úr hraða hennar, og gekk ég því yfir götuna, en var svo að horfa niður á gatnamótin. Ég sá, að bifreiðinni var ekið inn á gatnamótin á rólegri ferð, en hiklaust, uns áreksturinn varð. Hina bifreiðina sá ég ekki fyrr en rétt áður en áreksturinn varð, þar sem hún kom inn á gatnamótin út undan húsinu, sem borið hafði á milli. Ég get ekki fullyrt neitt ákveðið um hraða hennar, en þó fannst mér hún fara nokkuð hratt miðað við aðstæður. Ég get þó ekkert fullyrt það atriði, en meðal annars dró ég þá ályktun af því, hve áreksturinn varð harður og hin bifreiðin snérist

snöggð við á götunni. Eftir áreksturinn var hraði Fíat-bifreiðarinnar aukinn mjög, svo sem ökumaður hennar stæði fast á bensín-gjöfinni, og var hún nærri oltin, er hún fór út af götunni, og stöðvaðist hún ekki fyrr en langt frá. Mér virtist báðum bifreiðunum ekið fremur innanlega á götunni, en engin bifreið var að koma á móti hvorugri þeirra.“

Vitnið Guðleifur Magnússon, farþegi í bifreið stefnanda, gaf hinn 27. sept. 1974 hér fyrir dómi svohljóðandi skýrslu: „Við keyptum miða í Austurbæjarbíó. Síðan ók stefnandi austur annað hvort Njálsgötu eða Grettisgötu og síðan suður Rauðarárstíg. Ég sat í framsæti hægra megin. Ég gætti ekki að því, hvað hraðamælir bifreiðarinnar sýndi. Ég tók ökupróf í júní 1973. Ég giska á, að ökuhraði bifreiðarinnar hafi verið um 40 til 50 km miðað við klst., þegar áreksturinn varð. Ég man ekki, í hvaða ganghraðastigi bifreiðin var. Ég meiddist ekkert í árekstrinum. Stefnandi ók eftir réttum vegarhelmingi. Ég varð ekki var við, að stefnandi hemlaði, en ég held, að hinn bifreiðarstjórinn hafi reynt að hemla. Ég heyrði ískur í hemlum. Ég sá Volkswagen-bifreiðina rétt áður en hún lenti á okkur, en við áreksturinn virtist sem Fíat-bifreiðin tæki mikinn kipp og kastaðist til og þeyttist eftir veginum. Stefnandi náði rétt að sveigja frá vörubíl, sem stóð hægra megin á Rauðarárstígnum. Síðan fór Fíat-bifreiðin þvert yfir götuna og yfir gangstéttina og út á túnið. Mér virtist stefnandi vankast við áreksturinn, og mér fannst hraðinn aukast eftir áreksturinn. Ég hef skilið Guðmund þannig, að hann hafi ekki orðið hinnar bifreiðarinnar var, fyrr en rétt við áreksturinn. Ég tel mig hafa séð hina bifreiðina fyrr en stefnandi. Ég held, að ég hafi hrópað eitthvað upp, en þetta skeði svo snöggð. Það fauk í mig vegna þess, hvernig hinn ökumaðurinn ók á bifreiðina, sem ég var í. Ég fór til ökumannsins, sem lá á götunni, og tvítók hann: „Ég virti ekki biðskylduna.““

Vitnið Ásta Erlingsdóttir, fædd 1954, gaf eftirfarandi skýrslu hér fyrir dómi hinn 27. sept. 1974: „Ég tók ökupróf í maí 1973. Við keyptum miða í Austurbæjarbíó. Síðan ók stefnandi austur Njálsgötu og suður Rauðarárstíginn. Ég sat í aftursæti hægra megin. Mér fannst stefnandi aka á mjög eðlilegum hraða. Þegar við komum á gatnamótin, öskraði Vignir, sem sat vinstra megin í aftursætinu, upp: „Guðmundur, passaðu þig.“ Um leið skullu bílarnir saman. Ég vankaðist og man mjög lítið eftir því, sem þar næst gerðist, en ég varð vör við skarkala og brambolt. Ég giska á,

að ökuhraði Fíat-bifreiðarinnar hafi verið um 40 til 50 km miðað við klst.“

Vitnið Vignir Sveinbjörnsson gaf eftirfarandi skýrslu hér fyrir dómi hinn 20. nóvember 1974: „Vitnið var farþegi í bifreiðinni G 7603 og sat í aftursæti vinstra megin. Vitnið segir, að stefnandi hafi ekið Grettisgötu og suður Rauðarárstíg, og telur, að ökuhraði bifreiðarinnar hafi verið 40—50 km miðað við klst. Vitnið sá ekki til hraðamælis bifreiðarinnar. Vitnið segir aðspurt: „Þegar við nálguðumst hornið þarna, þá sá ég, hvar Volkswagen-bifreiðin kom á fleygiferð. Ég kallaði upp: „Passaðu þig Guðmundur,“ en í sömu andrá skulu bílarnir saman. Ég hafði hent mér niður í sætið, og þegar ég leit upp, þá sá ég, að Guðmundur hélt um höfuð sér, og bíllinn rann stjórnlaust í átt að vörubíl, sem var fram undan, svo að ég kallaði aftur. Þá leit Guðmundur upp og tók í stýrið og beygði til vinstri og stöðvaði bíllinn uppi á túninu. Ég tók bílpróf í júní 1973. Eftir að bifreiðin stöðvaðist, fór ég að aðstoða farþega, sem einnig sat í aftursæti, Ástu Erlingsdóttur, sem mér virtist hafa fengið taugaáfall. Vitninu var kynnt skýrsla vitnisins Páls Braga Kristjánssonar fyrir lögreglu að því er varðar hraða bifreiðanna. Heldur vitnið fast við fyrri framburð sinn um hraðann.“

#### IV.

Hinn 4. október 1974 voru dómkvaddir á bæjarþingi Reykjavíkur að beiðni lögmanns stefndu þeir Þorvaldur Búason eðlisfræðingur og Gunnar Björnsson vélaverkfræðingur til þess að meta hraða bifreiðanna G 7603 og R 13612, þegar árekstur varð.

Matsmenn skiluðu rækilegri álitsgerð, sem er dagsett 4. des. 1974. Hún skiptist í fjóra meginkafla, sem bera yfirskriftina: 1. Skriðþungavarðveisla. 2. Orkuvarðveisla. 3. Mat einstakra stærða í líkingunum (1)-(3). 4. Niðurstöður. Matsgerðin er hin vísindalegasta og hefur að geyma flókna stærðfræðilega útreikninga. Er eigi ástæða til að taka álitsgerð þessa upp í dóminn í heild, en í bréfi matsmanna, sem fylgdi álitsgerðinni, segir svo: „Undirritaðir hafa framkvæmt umbeðið mat dómsins, gengið á vettvang, dregið upp uppdrátt samkvæmt mælingum á vettvangi og ljósmyndum lögreglunnar af árekstursstað og skoðað bifreiðarnar G 7603 og R 13612. Niðurstöður okkar eru, að líklegasti hraði R 13612 hafi verið milli 32 og 45 km/h og G 7603 milli 52 og 63 km/h. Sjá ennfremur meðfylgjandi greinargerð, uppdrátt og ljósmynd.“

Það skal tekið fram, að bifreiðin G 7603 var enn í geymslu hjá Björgunarfélaginu Vöku, þegar matið fór fram, og höfðu þá engar endurbætur eða lagfæringar verið gerðar á henni eftir skemmdirnar í árekstrinum.

Matsmaðurinn Þorvaldur Búason gaf skýrslu hér fyrir dómi hinn 17. janúar 1975. Var þá m. a. bókað: „Að sjálfsögðu athuguðum við vitnaleiðslur og skoðuðum bifreiðarnar. Eins og fram kom í vitnaleiðslum, er því haldið fram af vitnum, að Fiat-bifreiðin hafi aukið hraðann eftir áreksturinn. Við athugun á ástandi bifreiðarinnar getur það talist eðlilegt, að bifreiðastjórinn stigi á bensínið, þegar hann telur sig stíga á hemilinn, vegna þess að hurðin hefur dældast það mikið við áreksturinn, að ekki var rúm til annars. Ég tel hæpið, að Fiat-bifreiðin hefði getað fríhjólað frá árekstursstað og þar sem hún stöðvaðist. Það er hugsanlegt að hraðar liggi utan þeirra marka, sem segir í niðurstöðu, en við teljum það harla ólíklegt. Það er persónulegt álit mitt, að líkurnar séu 8 á móti 10, að hraðarnir liggi innan þeirra marka, sem í niðurstöðu greinir.“

## V.

Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að stefndi Ólafur beri alla sök á bifreiðaárekstri þeim, sem málið fjallar um, þar sem hann hafi ekki virt biðskyldu á gatnamótum Flókagötu og Rauðarárstígs, en bifreið stefnanda hafi verið ekið á eðlilegum hraða miðað við aðstæður. Ósannað sé með öllu, að stefnandi hafi ekið með ólöglegum hraða, en hámarkshraði ökutækja á Rauðarárstíg hafi verið 45 km/h. Er því haldið fram af hálfu stefnanda, að álitserð matsmanna, sem lýst er í næsta kafla á undan, hnekki ekki þeirri fullyrðingu, að hraði bifreiðar stefnanda hafi verið innan við 45 km/h, og er í því sambandi einnig vitnað til skýrslu matsmannsins Þorvalds Búasonar hér fyrir dómi um það álit hans, að líkurnar séu 8 á móti 10, að hraðarnir liggi innan þeirra marka, sem í niðurstöðu álitserðar matsmanna greinir. Þá er á það bent af hálfu stefnanda, að skýrsla stefnanda sjálfs og vætti þriggja vitna staðfesti, að stefnandi hafi ekið á hraða 40—50 km/h. Einnig er því haldið fram, að brot stefnanda Ólafs hafi verið svo alvarlegt, að lítils háttar brot stefnanda breyti því ekki, að leggja beri alla sök og þar með ábyrgð á stefnda Ólaf, sem hafi virt að vettugi þá lögboðnu skyldu að víkja fyrir ökutækjum, sem eftir Rauðarárstígnum fóru. Auk þess hafi stefndi Ólafur brotið þá megin-

reglu, sem skyldar menn til að víkja fyrir umferð, sem kemur frá hægri.

## VI.

Aðalkrafa stefndu um sýknu er studd þeim rökum, að samkvæmt frásögn stefnda Ólafs og vitna hafi bifreiðinni R 13612 verið ekið rólega eða hægt. Við gatnamótin hafi Ólafur ekki orðið var neinnar umferðar á Rauðarárstíg og hafi Ólafur því haldið áfram inn á gatnamótin og ætlað yfir götuna, vestur Flókagötu, en árekstur þá orðið. Eftir frásögn vitnisins Guðmundu Jónsdóttur hafi bifreið stefnanda tekið svo rösklega í bifreið Ólafs, að hún snerist í hringi eftir Rauðarárstígnum, en þeyttist sjálf suður fyrir gatnamótin. Af uppdrætti lögreglunnar sjáist, að bifreið stefnanda stöðvaðist ekki fyrr en um það bil 75 metra frá þeim stað, þar sem hún rakst á bifreið stefnda Ólafs, og þá búin að fara yfir gangstétt og langan spöl upp eftir Miklatúni. Allt bendi þetta til þess, að stefnandi hafi ekið mjög hratt suður Rauðarárstíginn, og í sömu átt hnígi vitnisburður Páls Braga Kristjónsonar. Sjálfur segist stefnandi hafa ekið hægt, en sú frásögn fái ekki staðist, þegar litið sé til annarra gagna málsins. Skemmdirnar á bifreiðunum tali og sínu máli í þessu efni og allt bendi til þess, að því skipti hraðinn á bifreið stefnanda höfuðmáli. Stefnandi hafi því brotið gegn ákvæðum 49. og 50. gr. umferðarlaga. Stefndi Ólafur virðist að vísu hafa brotið gegn 48. gr. umferðarlaga, en þegar litið sé til aksturslags stefnanda, verði Ólafi ekki gefið það að sök og því sé sýknukrafan fram sett, að sök stefnanda sé svo yfirgnæfandi, að ekki beri að líta til smávægilegrar ógætni, sem stefndi Ólafur kunni að hafa sýnt.

Verði ekki fallist á ofangreind rök, er varakrafa stefndu á því byggð, að skipta beri sök, og er því haldið fram í því sambandi, að stefnandi beri höfuðsökina á tjóninu.

## VII.

Dómendur hafa farið á vettvang og kynnt sér aðstæður. Einnig liggja frammi ljósmyndir af vettvangi, svo sem fyrr er lýst.

Þegar stefndi Ólafur ók niður Flókagötuna til vesturs í nefnt sinn, hindraði hornhúsið, sem var honum á hægri hönd, útsýn norður eftir Rauðarárstígnum. Allaufguð tré í garði hornhúss þessa, þar á meðal eitt stórt, yst í horni lóðarinnar, byrgðu einnig útsýn til norðurs eftir götunni. Biðskyldumerki var við gatnamótin. Í 48. gr. umferðarlaganna segir m. a.:

„Vegur nýtur aðalbrautarréttar, ef vegur, sem að honum liggur, er við vegamótin merktur biðskyldu- eða stöðvunarmerkjum, sbr. 65. og 66. gr.

Þar sem sett hefur verið biðskyldumerki, skal sá, sem kemur af hliðarvegi, skilyrðislaust víkja fyrir umferð þess vegar, sem hann ekur inn á eða yfir, hvort sem um aðalbraut er að ræða eða ekki. Hann skal í tæka tíð draga úr hraða og nema staðar, ef nauðsyn krefur. Skylt er að nema staðar, þegar ekki er fullkomið útsýn yfir veginn.“

Stefndi Ólafur ók inn á Rauðarárstíginn án þess að stöðva, enda þótt hann hefði ekki útsýn til norðurs eftir götunni. Þá virðist hann heldur ekki hafa gætt að umferð þeim megin frá. Þessi akstursmáti var, eins og á stóð, háskalegur og brýnt brot á áður-nefndum ákvæðum 48. gr. umferðarlaganna.

Stefnandi virðist hafa ekið á vestari vegarhelmingi Rauðarárstígs, svo sem honum bar. Hafði stefndi Ólafur því ekið yfir eystri vegarhelming götunnar, þegar bifreið hans lenti á bifreið stefnanda.

Samkvæmt gögnum málsins virðist stefnandi að vísu hafa ekið nokkuð greitt, og eru líkur fyrir því, að hann hafi ekið á um eða yfir löglegan hámarkshraða, sem var 45 km/h á Rauðarárstígnunum.

Þegar öll gögn málsins eru virt, þá verður þó að telja, að hinn stórkostlega gálausei akstur stefnda Ólafs hafi verið svo yfirgnæfandi, að eigi er ástæða til sakarskiptingar. Verður fébótaábyrgð á tjóni stefnanda því lögð óskipt á stefndu.

### VIII.

Stefnandi sundurliðar kröfur sínar nú þannig:

|    |                                                                                       |             |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------|
| 1) | Verðmæti bifreiðarinnar G 7603 .....                                                  | kr. 240.000 |
| 2) | Miskabætur .....                                                                      | — 50.000    |
| 3) | Afnotamissir bifreiðarinnar 31/8 1973 — 20/9 1974, 381 dagur, á kr. 600 pr. dag ..... | — 228.600   |
| 4) | Vinnutap .....                                                                        | — 20.000    |
| 5) | Geymslukostnaður bifreiðarinnar hjá Björgunarfélaginu Vöku h/f .....                  | — 61.700    |

---

kr. 600.300

Frá dregst væntanlegt söluverð bifreiðarinnar G 7603 — 50.000

---

Samtals kr. 550.300

Verður nú afstaða tekin til einstakra kröfuliða.

Um 1.

Stefnandi hefur haldið því fram, að skemmdirnar á bifreið hans hafi verið svo miklar, að eigi hafi svarað kostnaði að gera við hana. Er þessu ekki sérstaklega mótmælt af hálfu stefndu. Stefnandi fékk matsmenn dómkvadda til að meta verðmæti bifreiðarinnar. Matsmennirnir Haraldur Þórðarson bifreiðasmíðameistari og Finnþogi Eyjólfsson bifvéla-virkjameistari skiluðu matsgerð, sem dagsett er 28. nóvember 1973. Þar segir m. a.:

„Samkvæmt dómkvaðningu Emils Ágústssonar borgardómara, dagsettri 16. nóvember 1973, höfum við undirritaðir skoðað og metið bifreiðina G 7603, sem er af gerðinni Fiat 125, árgerð 1968, og fer hér á eftir niðurstaða okkar í samræmi við beiðni um gjörð þessa:

Verðmæti bifreiðarinnar þann 31. ágúst 1973 teljum við, að hafi verið 205.000.00, og er þá miðað við staðgreiðslu.

Í matinu er tekið tillit til þess, að bifreiðin var nýmáluð og að vélín hafði verið endurbyggð nýlega. Ekki var útvarp í bifreiðinni, þegar matið átti sér stað, og er því verðmæti hennar miðað við það. Hins vegar taldi matsbeiðandi, hr. Hörður Einarsson, hrl., að útvarp hefði verið í bifreiðinni þann 31. 8. 1973, en undirrituðum tókst ekki að staðreyna það. Matið fór fram mánudaginn 26. nóvember 1973 í bilageymslu Björgunarfélagsins Vöku h.f., að Stórhöfða 3, Reykjavík.“

Stefnandi telur hins vegar, að mat hinna dómkvöddu matsmanna á verðmæti bifreiðar hans á slysdegi sé of lágt. Gerir hann kröfu til þess, að lagt verði til grundvallar í málinu, að verðmæti hennar hafi verið kr. 240.000. Einnig er því haldið fram af stefnanda hálfu, að matsfjárhæðin sé miðuð við staðgreiðslu, sem ekki hafi átt sér stað. Beri því að taka sérstaklega tillit til þess, að nú sé liðinn langur tími frá því að árekstur varð.

Af hálfu stefndu er á það bent, að stefnandi hafi ekki látið fara fram yfirmat á bifreiðinni og hann hafi engin rök leitt að því, að matsfjárhæðin sé röng. Verði því við hana að miða. Einnig eigi að draga frá verðmæti flaksins.

Matsgerð hinna dómkvöddu matsmanna hefur ekki verið hnekkt. Þykir verða að leggja hana til grundvallar að því er varðar verðmæti bifreiðarinnar.

Við hinn munnlega málflutning var því lýst yfir af hálfu aðilja, að verðmæti flaks bifreiðar stefnanda skyldi reiknað á kr. 50.000,

og ber að draga þá fjárhæð frá matsfjárhæðinni, kr. 205.000. Verður þessi kröfuliður tekinn til greina með kr. 155.000.

Um 2.

Stefnandi telur sig eiga rétt á miskabótum.

Stefndu hafa haldið því fram, að stefnandi hafi aðeins orðið fyrir lítils háttar meiðslum samkvæmt læknisvottorði, sem liggja fyrir í málinu. Hafa stefndu því mótmælt miskabótakröfunni, kr. 50.000, sem allt of hárrí og út í hött.

Stefnandi var fluttur af slysstað á slysadeild Borgarspítalans. Í vottorði læknis spítalans segir m. a.:

„Hann skýrði svo frá, að hann hefði ekið bifreið sinni um Rauðarárstíg í Reykjavík, er önnur bifreið ók inn í hlið bifreiðar Guðmundar. Kvaðst hann við þetta hafa kastast til og hlotið högg á augabrún, en ekki misst meðvitund. Ekki hafði Guðmundur fram að færa kvartanir um annað en sár á augabrúninni, og við skoðun fundust engir áverkarn eða áverkamerki aðrir en smá skurður ofanvert við vinstri augabrún.

Fyrrgreindur skurður var saumaður með tveimur saumum, og fór Guðmundur síðan af Slysadeildinni.

Hann kom síðan til saumatöku skv. áætlun þann 8/9. Saumarnir voru þá fjarlægðir, og er ekki neinna kvartanna þá getið eða frekari áverkæinkenna.“

Rétt þykir að taka miskabótakröfu stefnanda til greina með kr. 15.000.

Um 3.

Stefndu hafa mótmælt kröfu stefnanda um afnotamissi sem allt of hárrí. Eðlilegt sé, að stefnandi fái nokkrar bætur vegna afnotamissis bifreiðar sinnar, á meðan hann var að afla sér nýrrar bifreiðar, og hefði honum átt að nægja ein vika til slíks.

Svo sem fyrr er lýst, hefur verið lagt til grundvallar í málinu, að bifreið stefnanda væri óbætandi. Rétt er, að stefndu bæti stefnanda afnotamissi bifreiðarinnar í nokkra daga, á meðan hann var að átta sig á því, hvernig hann ætti að bregðast við þeim vanda, sem hann komst í við eyðileggingu bílsins. Þykja bætur þær hæfilega ákveðnar kr. 12.000, og verður þessi kröfuliður því tekinn til greina með þeirri fjárhæð, enda hefur stefnandi ekki sannað, að hann eigi rétt á frekari bótum fyrir afnotamissi bifreiðarinnar.

Um 4.

Stefnandi heldur því fram, að hann hafi orðið fyrir vinnutapi, þar sem hann hafi ekki getað unnið aukavinnu, eftir að hann missti bifreiðina. Um þetta segir hann í aðiljaskýrslu: „Ég var á þessum tíma bókbindari í prentsmiðjunni Leiftri, Höfðatúni 12 í Reykjavík. Ég notaði bifreið mína til þess að komast í og úr vinnu. Ég vann einnig við bókbænd öðruhverju á bókasafni Elliheimilisins Grundar við Hringbraut. Var sú vinna innt af hendi eftir venjulegan vinnutíma, og notaði ég bifreiðina til þess að komast á þennan vinnustað. Á þessum tíma bjó ég í Hafnarfirði. Eftir að ég missti bílinn, varð ég að fara á milli í strætisvagni Hafnarfjarðar. Varð ég þá að vakna fyrr og meiri tími fór þá í ferðir heldur en á meðan ég var með bifreiðina. Um leið varð ég að hætta við aukavinnu mína á Elliheimilinu vegna þeirra erfiðleika, sem ég átti í við að komast á milli staða.“

Stefndu hafa mótmælt þessum kröfulið sem röngum, þar sem stefnandi hafi ekki fært fram næg rök fyrir kröfu sinni að þessu leyti.

Gegn mótmælum stefndu hefur stefnandi ekki sannað nægjanlega, að hann hafi orðið fyrir vinnutapi, vegna þess að hann missti bifreiðina. Er því ekki unnt að taka þennan kröfulið til greina.

Um 5.

Til stuðnings þessum kröfulið hefur stefnandi lagt fram reikning frá Björgunarfélaginu Vöku yfir geymslukostnað bifreiðarinnar. Á reikningi þessum kemur fram:

|    |                                                                                          |                  |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| a. | Fíat bifreið sótt á Rauðarárstíg . . . . .                                               | kr. 1.000        |
| b. | Bifreiðin geymd í 365 sólarhringa, kr. 100 fyrir hvern sólarhring . . . . .              | — 36.500         |
| c. | Bifreiðin geymd í 179 sólarhringa til viðbótar, kr. 150 fyrir hvern sólarhring . . . . . | — 26.850         |
|    |                                                                                          | <hr/> kr. 64.350 |

Stefndu hafa mótmælt kröfu stefnanda samkvæmt þessum kröfulið.

Bifreið stefnanda stórskemmdist í árekstrinum, og sjálfur var stefnandi fluttur á spítala. Var því eðlilegt, að bifreiðin væri flutt í bílgeymslu af árekstursstað. Verður flutningskostnaðurinn, kr. 1.000, því tekinn til greina. Vegna bótakröfu sinnar og með tilliti

til afstöðu stefndu til hennar var stefnanda nauðsynlegt að láta meta bifreiðina. Var því ekki óeðlilegt, eins og á stóð, að hann hefði bifreiðina í geymslu um skeið, á meðan gengið var frá matsgerð og kröfugerð var undirbúin. Eftir atvikum þykir rétt að taka til greina geymslukostnað í 90 daga, eða samtals kr. 9.000. Verður þessi kröfufuliður því tekinn til greina með kr. 10.000, en gegn mót-mælum stefndu er ósannað, að stefnandi eigi rétt á frekari geymslukostnaði.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, ber að dæma stefndu in solidum til að greiða stefnanda kr. 192.000 (155.000 + 15.000 + 12.000 + 10.000) með vöxtum eins og krafist hefur verið.

Eftir þessum úrslitum ber að dæma stefndu til að greiða stefnanda málskostnað, sem ákveðst kr. 60.000.

Stefnandi á lögveð í bifreiðinni R 13612 til tryggingar framangreindum fjárhæðum.

Bjarni Kristinn Bjarnason borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendum Bent Jørgensen og Jan Jansen bifvéla-virkjameisturum.

#### Dómsorð:

Stefndu, Ólafur Gunnarsson og Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f, greiði in solidum stefnanda, Guðmundi Ólafssyni, kr. 192.000 með 9% ársvöxtum frá 31. ágúst 1973 til 15. júlí 1974 og með 13% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 60.000 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.

Stefnandi á lögveð í bifreiðinni R 13612 til tryggingar framangreindum fjárhæðum.