

Dómsorð:

Máli þessu er vísað frá dómi.

Málskostnaður fellur niður.

Þriðjudaginn 20. júní 1978.

Nr. 146/1976. Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f

(Benedikt Blöndal hrl.)

gegn

dánarbúi **Hermanns Kristjánssonar**

(Guðmundur Ingvi Sigurðsson hrl.).

Bifreiðaárekstur. Húftrygging.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Ármann Snævarr, Benedikt Sigurjónsson, Logi Einarsson, Magnús Þ. Torfason og Þór Vilhjálmsson.

Fram er komið í málinu, að Hermann Kristjánsson andaðist 10. nóvember 1977, og hefur dánarbú hans tekið við aðild málsins hér fyrir dómi, sbr. 2. mgr. 53. gr. laga nr. 85/1936.

Áfrýjandi hefur áfrýjað málinu með stefnu 12. júlí 1976. Krefst hann sýknu af kröfum stefnda og málskostnaðar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Fyrir Hæstarétti hefur áfrýjandi eingöngu reist kröfur sínar á e lið 10. gr. váttryggingaskilmála sinna og fallið frá vara-kröfu þeirri, sem hann hafði uppi í héraði.

Af hendi aðilja hefur verið frá því greint, að öikumenn R 9175 og R 34481 hafi ekki sætt refsiviðurlögum vegna bifreiðaáreksturs þess, sem málið er risið af.

Á uppdrátt Guðmundar Baldurssonar lögreglumanns af vettvangi er skráð, að hemlaför R 9175 hafi verið 50 metrar.

Fær það samrýmst uppdrættinum. Verður því við það miðað, að hemlaför bifreiðarinnar hafi verið þessi, en ekki tæplega 40 metrar, eins og segir í héraðsdómi. Þetta bendir út af fyrir sig til þess, að ökumaður bifreiðarinnar R 9175 hafi ekið með allt of miklum hraða. Þegar hins vegar eru virtar skýrslur vitna um ökuhraðann, einkum ökumanns þess, er ók samhliða bifreiðinni R 9175, það haft í huga, að vegurinn lá um opið svæði, þar sem útsýn virðist hafa verið góð, og þess loks gætt, að bifreiðinni R 34481 var beygt til hægri þvert yfir þá akbraut, sem bifreið stefnda ók, þá þykir þó varhugavert að telja sannað, að tjónið á bifreiðinni R 9175 hafi orðið fyrir stórkostlegt gáleysi ökumanns hennar.

Þegar af þessari ástæðu ber að staðfesta niðurstöðu hins áfrýjaða dóms, sem eigi hefur sætt tölulegum andmælum.

Þá ber áfrýjanda að greiða stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðst 90.000 krónur.

D ó m s o r ð :

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f, greiði stefnda, dánarbúi Hermanns Kristjánssonar, 90.000 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 3. maí 1976.

Mál þetta, sem tekið er til dóms hinn 23. f. m., hefur Hermann Kristjánsson útgerðarmaður, Hvassaleiti 87, Reykjavík, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, birtri 24. júní 1975, á hendur Sjóváttryggingarfélagi Íslands h/f, Suðurlandsbraut 4, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 308.694 auk 10% ársvaxta frá 15. desember 1973 til 15. júlí 1974, en 15% ársvexti frá þeim degi til greiðsludags auk málskostnaðar samkvæmt gjaldskrá LMFÍ.

Dómkröfur stefnda eru þær, að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda og honum tildæmdur málskostnaður úr hans hendi að mati dómsins.

Við munnlegan flutning setti stefndi fram þá varakröfu, að

krafa stefnanda yrði með vísan til 12. gr. almennra skilmála fyrir kaskótryggingu hjá stefnda lækkuð um 25%, enda verði málskostnaður þá látinn niður falla.

Stefnandi mótmælti þegar þessari lækkunarkröfu stefnda, þar sem þessi grein skilmálanna bryti í bág við 20. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 20/1954.

Reynt hefur verið að koma á sátt í máli þessu, en sú viðleitni hefur eigi borið árangur.

Helstu málavextir eru þessir:

Stefnandi hefur um áraraðir haft einkabifreið sína í tryggingu hjá stefnda, bæði ábyrgðartryggingu og húftryggingu. Stefnandi hefur iðulega skipt um bifreið, en jafnan haft þær í tryggingu hjá stefnda. Árið 1973 átti stefnandi bifreiðina R 9175, fólksbifreið af Volvogerð (Volvo 164, árgerð 1971). Húftryggingariðgjaldið fyrir tímabilið 1. maí 1973 til 30. apríl 1974 galt stefnandi 19. júní 1973.

Laugardaginn 11. ágúst 1973 ók dóttursonur stefnanda og fóstursonur, Hermann Kristjánsson, framangreindri Volvobifreið stefnanda. Með honum í bifreiðinni var jafnaldri hans, Einar Magnússon bifreiðarstjóri. Hermann ungi er fæddur 26. febrúar 1955, hann fékk ökuréttindi B 4. maí 1972, er framlengd voru 13. júní 1973. Leið þeirra félaganna lá áleiðis upp í Breiðholt, en þetta var laugardagssíðdegi, kl. um 1530. Veður var bjart og færi þurr. Nyrðri akbraut Breiðholtsbrautar hafði á þessum tíma verið malbikuð, en meðfram henni lá malarvegur fyrir sunnan, sem aðallega mun hafa verið ætlaður fyrir flutningatæki. Dóttursonur stefnanda lagði leið sína eftir þessum malarvegi, hafði hann á brattann að sækja, en fór hratt. Bifreiðaumferð var eftir hinum malbikaða hluta Breiðholtsbrautar. Móts við veg að Seljahverfi var vörubifreiðinni R 34481 ekið af nyrðri akbraut Breiðholtsbrautar inn á afleggjarann að Seljahverfi í veg fyrir bifreið stefnanda. Dóttursonur stefnanda hemlaði bifreiðinni, en hún rann áfram og skall á afturhjól vörubifreiðarinnar. Skemmdir á vörubifreiðinni urðu engar, en bifreið stefnanda skemmdist mikið, þannig að hún varð óökufær.

Eftir áreksturinn var bifreiðin fyrst flutt í bílskúr stefnanda. Stefnandi lét stefnda vita um áreksturinn, og skoðaði starfsmaður stefnda bifreiðina í bílskúr stefnanda. Síðan var bifreiðin flutt á Volvoverkstæðið Velti h/f hér í borg til viðgerðar.

Í máli þessu krefur stefnandi stefnda um viðgerðarkostnaðinn

samkvæmt framangreindri húftryggingu, að frádregnum kr. 5:000, sem stefnandi hafði í sjálfsáhættu. Stefnandi hefur neitað að greiða bætur, þar sem hann telur, að ökumaður bifreiðarinnar R 9175 hafi sýnt af sér stórkostlega óvarkárni í umrætt sinn.

Tveir lögreglumenn komu á vettvang eftir slysið, gerði annar þeirra uppdrátt að vettvangi. Samkvæmt þeim uppdrætti eru hemlaför bifreiðarinnar R 9175 u. þ. b. 39 metrar. Í lögregluskýrslunni kemur m. a. fram, að engar skemmdir hafi orðið á vörubifreiðinni R 34481, en skemmdir á bifreið stefnanda hafi verið eftirfarandi: „Dældað vélarlok og frambretti, höggvari skemmdur, brotin framrúða og einnig skemmdir í vél.“

Seinni hluta ágústmánaðar 1973 fór fram rannsókn á árekstri þessum hjá rannsóknarlögreglunni í Reykjavík. Hermann Kristjánsson, ökumaður bifreiðar stefnanda, skýrði svo frá, að hann hafi litið á hraðamæli bifreiðar sinnar nokkru áður en áreksturinn varð og hefði hann þá verið á um 60 km hraða miðað við klst. Kvaðst Hermann telja, að hann hafi ekki breytt hraða bifreiðarinnar verulega eftir það. Hann kveðst hafa hemlað, er hann sá vörubifreiðinni ekið í veg fyrir sig, en það hafi ekki nægt og bifreið sín hafi rekist á afturhjól vörubifreiðarinnar.

Sigurður Grétar Sigmundsson, bifreiðarstjóri á vörubifreiðinni R 34481, skýrði svo frá hjá rannsóknarlögreglunni, að hann hafi í umrætt sinn ekið austur Breiðholtsbraut á u. þ. b. 30 km hraða miðað við klst. Hann kvaðst hafa gefið stefnumerki til hægri og aðgætt vel í baksýnispegil, en ekki séð neina bifreið í nánd. Kveðst hann síðan hafa beygt og verið kominn þversum á fyrri akstursstefnu, er hann hafi heyrt hávaða frá hmlum og um leið hafi áreksturinn orðið. Þar sem Sigmundur kvaðst ekki hafa séð neitt til bifreiðar stefnanda, segir hann, að hún hljóti að hafa verið það neðarlega í brekkunni, að hann hafi þess vegna ekki séð til hennar og að henni hafi verið ekið það hratt, að hún hafi náð sinni bifreið, áður en hún komst fram hjá. Sigmundur kvað vörubifreið sína hafa verið óhlaðna og hafi hann því getað haldið eðlilegum umferðarhraða og því ekið eftir malbikuðu brautinni. Hann hafi verið búinn að draga úr hraða, er hann ók í beygjuna, þar sem hann hafi verið að mæta vörubifreið rétt áður en áreksturinn varð.

Einar Magnússon bifreiðarstjóri var farþegi í bifreið stefnanda í umrætt sinn og sat í framsæti. Hann hefur skýrt svo frá hjá rannsóknarlögreglunni, að hann geti ekki sagt neitt ákveðið um

ökumhraðann, en sér hafi ekki fundist ekið „neitt mjög hratt“. Hann kvaðst hafa veitt vörubifreiðinni athygli, þar sem henni hafi verið ekið á undan eftir malbikuðu brautinni. Síðan hafi henni verið beygt til hægri í veg fyrir bifreið stefnanda, án þess að sjáanlegt væri, að ökumaður vörubifreiðarinnar gætti að umferð á eftir. Bifreið stefnanda hafi þá verið snögghemlað, en hún runnið beint áfram, og fannst Einari mjög lítið draga úr hraðanum. Virtist honum þó bilið það langt á milli bifreiðanna í fyrstu, að vörubifreiðin mundi sleppa hjá, en bifreið stefnanda hafi lítið dregið úr hraða, svo sem áður sagði, og hún lent á afturhjóli vörubifreiðarinnar.

Í lögregluskýrslunni kemur fram, að vitnið Sigurjón Guðmundsson, Vesturbergi 74, kveðst hafa ekið samhliða bifreið stefnanda (væntanlega á malbikaða veginum) og verið á um 60 km hraða miðað við klst.

Einar Einarsson bifreiðarstjóri hefur skýrt svo frá hjá rannsóknarlögreglunni í Reykjavík, að hann hafi verið við akstur bifreiðar sinnar, þegar áreksturinn varð. Kvaðst hann hafa ekið vestur malbikuðu götuna á móts við þann stað, þar sem áreksturinn varð. Rétt áður kvaðst hann hafa verið búinn að mæta vörubifreiðinni, sem hafi verið ekið hægt og beygt út af malbikuðu götunni til suðurs, er hann hafi tekið eftir bifreið stefnanda, þar sem henni hafi verið ekið upp malbornu götuna á mikilli ferð. Ekki gat Einar fullyrt neitt ákveðið um hraða bifreiðar stefnanda, en „Ég get áætlað, að hraðinn hafi ekki verið undir 60—90 km miðað við klst.“ Einari virtist ökumaður bifreiðar stefnanda standa stífur á hemlunum og hafi bifreiðin runnið eins og sleði og skollið á vörubifreiðinni. Virtist Einari það mikið högg.

Stefnandi byggir dómkröfur sínar á hendur stefnda á húftryggingu þeirri, er hann keypti hjá honum, enda eigi ekkert þeirra atriða við í máli þessu, er undanskilji stefnda ábyrgð. Stefnandi hafnar algerlega þeirri skoðun stefnda, að ökumaður bifreiðarinnar R 9175 hafi í umrætt sinn sýnt af sér stórkostlega óvarkárni í skilningi E liðar 10. gr. skilmála nr. 21 fyrir kaskótryggingu. Breiðholtsbraut megi jafna við þjóðveg í strjálbýli. Á þjóðvegum gildi hámarkshraðinn 70 km miðað við klst. Þegar ekið sé ívið hraðara á þjóðvegi, við góðar aðstæður, t. d. á 80 km hraða, þar sem vegur sé breiður og akstursskilyrði að öðru leyti góð, verði ekki lítið þannig á, að slíkur akstur beri vott um stórkostlega óvarkárni. Ekki sé upplýst annað en að umferð um Breiðholts-

braut í umrætt sinn hafi verið lítil. Skýrslur geymi upplýsingar um 3 bíla, þ. e. bifreiðarnar, sem skullu saman, og bifreið er Sigurjón Guðmundsson, Vesturbergi 74, Reykjavík, ók, en hann segist hafa ekið á 60 km hraða. Óvæntur akstursmáti ökumanns vörubifreiðarinnar R 34481 hafi átt langstærsta þáttinn í slysinu, er hann hafi skyndilega beygt í veg fyrir bifreið stefnanda. Þetta atriði verði að taka með í reikninginn, er meta skuli, hvort ökumaður bifreiðarinnar R 9175 hafi sýnt af sér stórkostlega óvarkárni. Varðandi hin löngu bremsuför bifreiðar stefnanda þá setur lögmaður hans fram þá skýringu, að bifreiðin sé sjálfskipt. Ökumaðurinn hafi verið ungur og lítt reyndur. Er hann hafi skyndilega séð bifreiðina R 34481, sé ekkert líklegra en honum hafi fipast þannig, að hann hafi sett fótinn bæði á bensín og hemláfótstig samtímis.

Í annan stað byggir stefnandi kröfur sínar á hendur stefnda á því, að jafnvel þótt litið yrði svo á, að ekill bifreiðarinnar R 9175 hefði sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, ætti stefnandi ekki að missa bótaréttinn samkvæmt húftryggingarskilmálunum, þar sem hann hafi ekki verið ökumaður bifreiðarinnar í umrætt sinn, og það verði að teljast ósanngjarnir vátryggingarskilmálar skv. lögum nr. 20/1954 um vátryggingaskilmála að láta stórkostlega óvarkárni ökumanns í umrætt sinn leiða til þess, að bótaréttur vátryggða, þ. e. stefnanda, falli niður fyrir þær sakir.

Í þriðja lagi byggir stefnandi dómkröfur sínar á því, að stefndi hafi tekið bílinn eftir áreksturinn í sínar vörslur og ákveðið sjálfur verkstæði það, þar sem viðgerð skyldi framkvæmd, og flutt bifreiðina sjálfur á þetta verkstæði. Stefndi hafi þannig tekið ráðin af stefnanda. Stefndi sækir rétt sinn að þessu leyti í vátryggingarskilmálana, sbr. dskj. nr. 8, 2. mgr. 11. gr. Stefndi hafi með þessu vakið traust hjá stefnanda á því, að hann mundi greiða, þannig að telja megi jafngilda loforði. Að endingu er því haldið fram af hálfu stefnanda, að í eldri húftryggingarskilmálum, sem stefnandi hafi fengið frá stefnda, séu undanskildar ábyrgð félagsins: „Skemmdir af ásettu ráði eða sakir stórkostlegrar óvarkárni . . .“. Þessi undanþága eigi eingöngu við vátryggða, en í nýju vátryggingarskilmálunum um húftryggingar hljóði undanþáguákvæði þetta nú svo: „Skemmdir af ásettu ráði og sakir stórkostlegrar óvarkárni ökumanns og/eða vátryggingartaka.“. Þessa skilmála kveðst stefnandi aldrei hafa fengið í hendur.

Stefndi byggir sýknukröfur sínar á því, að dóttursonur stefn-

anda, ökumaður bifreiðarinnar R 9175, hafi lagt leið sína eftir framangreindum malarvegi og farið hratt. Bifreiðaumferð hafi verið eftir hinum malbikaða vegi. Vörubifreiðinni R 34481 hafi verið ekið þar og beygt til hægri inn á afleggjara að Seljahverfi. Ökumaður hennar hafi gáð að umferð, áður en hann beygði, en þá ekki séð bifreið stefnanda. Svo langt hafi hún þá verið undan. Ökumaður bifreiðar stefnanda segist hafa hemlað, er hann sá vörubifreiðina beygja. Hemlaför eftir bifreið stefnanda hafi mælst yfir 40 metra löng. Ekki hafi þetta þó nægt til að stöðva bifreiðina, því miður. Hún hafi stórskemmst, svo sem glöggst komi fram af skjölum málsins, einkum ljósmyndum og viðgerðarreikningum. Þegar litið sé til hinna löngu hemlafara, skemmdanna á bifreiðinni og þess, að dóttursonur stefnanda hafi verið á leið upp allbratta brekku, verði ljóst, að hann hafi ekið bifreið afa síns mjög hratt og miklu hraðar en hann sjálfur vilji vera láta í skýrslum sínum hjá lögreglu. Sjónarvottar telji og, að bifreiðinni hafi verið ekið mjög hratt, einn nefni 80—90 km miðað við klst. Þessi akstursmáti sé mjög háskalegur og teljist stórkostlegt gáleysi.

Stefndi telur það óhugsandi, að stefnanda eða umboðsmanni hans hafi verið lofað því, að tjón þetta yrði bætt. Hins vegar hefði stefnanda að sjálfsögðu verið liðsinnst eftir föngum og leiðbeint. Stefndi muni hafa talið, að ekki borgaði sig að gera við bifreiðina, en skoðunarmenn stefnda hafi verið á öðru máli og þá haft í huga verðmæti bifreiðarinnar fyrir óhappið, verðmæti hennar á eftir og viðgerðarkostnað, auk þess sem svo hafi verið litið á, að unnt væri að gera við bifreiðina, þannig að hún yrði jafngóð. Í framhaldi af þessum umræðum hafi það orðið úr, að bifreiðin hafi verið flutt á verkstæði bifreiðaumboðsins til skoðunar og umsagnar sérfróðra manna. Síðan hafi viðgerð bifreiðarinnar hafist, án þess að stefndi bæði um það eða vissi um það og verði því að ætla, að stefndi hafi sjálfur ráðið því, er viðgerðin hófst. Verkstæðinu hafi frá öndverðu verið ljóst, að stefndi hefði ekki viðurkennt bótaskyldu sína og hafi enda aldrei verið gefin út beiðni fyrir varahlutum, eins og algengast muni vera, þegar bótaskylda sé fyrir hendi. Áður en verkstæðið hafi sent frá sér viðgerðarreikninga til stefnda, hafi því verið tjáð, að búið væri að hafna bótaskyldu, en það samt sem áður kosið að senda reikningana til að fá frekari staðfestingu á þessu.

Stefndi telur sér óskyldt að bæta tjón stefnanda. Í því sambandi vitnar hann til váttryggingarskilmálanna á dskj. nr. 15, sem

stefnandi hafi fengið í hendur, hvað sem liði fullyrðingum hans í aðra átt. Vísar stefndi til E liðar 10. gr. almennra skilmála um kaskótryggingu. Þar komi fram, að ekki bætist skemmdir, sem verði að ásettu ráði eða sakir stórkostlegrar óvarkárni ökumanns og/eða váttryggingartaka. Stefndi telur það liggja í augum uppi, að ákvæði þetta eigi hér við.

Þá staðhæfir stefndi, að hann hafi aldrei lofað að bæta stefnanda þetta tjón hans. Hann hafi ekki heldur gert neitt það, sem vakið gæti þá hugmynd stefnanda, er jafngildi loforði um bætur. Öll frásögn og ráðagerð stefnanda í þá átt sé röng. Hins vegar hafi mál stefnanda verið athugað mjög vændilega, en niðurstaða þeirrar athugunar orðið sú, að ekki ætti að bæta honum tjón hans.

Niðurstaða dómsins.

Ekkert er fram komið í málinu um það, að hinn malarborni vegur Breiðholtsbrautar hafi verið lokaður almennri umferð, er áreksturinn varð. Malarvegur þessi var beinn og breiður, án aðliggjandi húsa. Veður var hjart, dagsbirtu naut, færi var þurrt og umferð virðist hafa verið lítil. Ökumaður bifreiðarinnar R 9175, Hermann Kristjánsson, hefur borið, að hann hafi ekið á u. þ. b. 60 km hraða miðað við klst., áður en óhappið vildi til. Sá framburður er studdur því, sem lögreglan hefur eftir Sigurjóni Guðmundssyni, Vesturbergi 74, og enn fremur framburði Einars Magnússonar bifreiðarstjóra, er var farþegi í bifreið stefnanda í umrætt sinn. Að vísu hefur Einar Einarsson bifreiðarstjóri áætlað, að hraðinn hafi ekki verið undir 80—90 km miðað við klst. án þess að geta fullyrt nokkuð ákveðið. Hann getur þó ekki talist öruggt vitni um hraða bifreiðarinnar, þar sem hann kom akandi á móti bifreið stefnanda í umrætt sinn og gat því ekki dæmt svo glöggt um hraðann. Tæplega 40 metra löng hemlaför eru heldur ekki einhlít viðmiðun um hraðann, vegna þess að hemlaviðnám er mun lakara á malarvegi við aðstæður eins og voru þarna heldur en á malbiki.

Þegar haft er í huga það, sem nú hefur verið rakið, svo og ökulag bifreiðarstjórans á vörubifreiðinni R 34481 í umrætt sinn og einnig það, að ekill bifreiðar stefnanda átti umferðarréttinn gagnvart ökumanni vörubifreiðarinnar R 34481, þá getur rétturinn ekki fallist á það, að skemmdirnar á bifreið stefnanda hafi orsakast sakir stórkostlegrar óvarkárni ökumanns hennar í umrætt sinn. Skemmdir, sem urðu á bifreið stefnanda í umrætt sinn,

eru því ekki undanskildar ábyrgð samkvæmt E lið 10. gr. í hinum almennu skilmálum fyrir kaskótryggingu. Verður stefnda því dæmt að greiða stefnanda hina umkröfðu bótafjárhæð, enda á niðurfærsluákvæði 12. gr., 2. mgr., framangreindra húftryggingarskilmála ekki við hér, þar sem váttryggði (þ. e. stefnandi) olli ekki tjóninu. Auk þess brýtur þetta ákvæði 12. gr. skilmálanna gegn 20. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 20 frá 8. mars 1954, svo sem lögmaður stefnanda benti á.

Úrslit málsins verða því þau, að stefndi er dæmdur til að greiða stefnanda kr. 308.694, enda er þeirri fjárhæð ómótmælt tölulega af hálfu stefnda, auk 10% ársvaxta frá 15. desember 1973 til 15. júlí 1974, en 15% ársvaxta frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir þessum málalokum verður stefndi dæmdur til þess að greiða stefnanda málskostnað, er ákveðst kr. 75.000.

Magnús Thoroddsen borgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndi, Sjóváttryggingarfélag Íslands h/f, greiði stefnanda, Hermanni Kristjánssyni, kr. 308.694 með 10% ársvöxtum frá 15. desember 1973 til 15. júlí 1974, en 15% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 75.000 í málskostnað.

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