

Fógeti leggur fram nr. 1 gerðarbeiðni sem fylgir svohljóðandi: Fyrir gerðarbeiðanda mættir Gústaf Þór Tryggvason, hdl. og krefst lögalds fyrir kr. 9.106.698.- með dráttarvöxtum, eins og þeir eru ákveðnir af Seðlabanka Íslands á hverju tímabili fyrir hvern byrjaðan mánuð frá 2. 3. 1979 til greiðsludags. Málskostnað (sic) skv. gjaldskrá LMFÍ, kostnaði (sic) við gerðina og eftirfarandi staðfestingarmál/uppboð/innheimtuaðgerðir, allt á ábyrgð gerðarbeiðanda, en á kostnað gerðarþola.

Gerðarþoli býr hér en er ekki viðstödd en fyrir hana mættir Frank Herulf- sen, eiginmaður hennar, sem býr hér. Gætti fógeti leiðbeiningarskyldu gagnvart mætta, sem er ólögfróður. Að kröfu fógeta leggur gerðarbeiðandi fram bankatryggingu að fjárhæð 700.000.-

Skv. kröfu umboðsmanns gerðarbeiðanda og ábendingu mætta lýsti fógeti yfir lögaldi í eignarhluta gerðarþola að Hlíðarvegi 16. Fallið var frá virðingu. Fógeti skýrði þýðingu gerðarinnar og brýndi fyrir mætta að skýra gerðarþola frá lögaldinu.

Upplesið, játað rétt bókað. Gerðinni, sem að nokkru reyndist árangurs- laus, lokið.

Föstudaginn 24. febrúar 1984.

Nr. 139/1983. **Brynjólfur Bjarnason**
(Hákon Árnason hrl.)

gegn

Guðmundi Svavari Guðjónssyni og
Samvinnutryggingum g/t

(Gunnar M. Guðmundsson hrl.)

Bifreiðar. Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Ármann Snævarr, Björn Sveinbjörnsson og Magnús Thoroddsen.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar með stefnu 9. febrúar 1983, að fengnu áfrýjunarleyfi 12. janúar s.á. Hann krefst þess, að stefndu verði dæmdir óskipt til að greiða sér 33.410.00 krónur með

31% ársvöxtum frá 14. apríl 1980 til 30. maí 1980, 35% ársvöxtum frá 1. júní 1980 til 30. maí 1981, 34% ársvöxtum frá 1. júní 1981 til 2. mars 1982, en með dómvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og áfrýjandi dæmdur til að greiða stefndu málskostnað.

Samkvæmt gögnum, sem lögð hafa verið fyrir Hæstarétt, er breidd á bifreið stefnda Guðmundar Svavars Guðjónssonar 2.42 metrar.

Vettvangsuppráttur, sem á er mörkuð staða bifreiða þeirra, sem rákust á og um getur í máli þessu, er meðal gagna málsins. Telur bifreiðarstjórinn, er ók bifreið áfrýjanda, hann réttan, og hið sama segir farþegi í bifreið þessari. Af gögnum máls verður ráðið, að vinstri framhorn bifreiðanna hafi rekist saman. Uppdrátturinn sýnir, að framendi bifreiðar stefnda Guðmundar Svavars var kominn út í snjóruðninginn sín megin á veginum. Af þessu þykir sýnt, að bifreið áfrýjanda var að nokkru á röngum vegarhelmingi, er áreksturinn varð. Skiptir ekki máli, þótt afturendi bifreiðar stefnda Guðmundar Svavars hafi verið lítið eitt inn á vinstra vegarhelmingi miðað við akstur Stefnu hans. Telja verður samkvæmt gögnum máls, að ökumaðurinn á bifreið áfrýjanda hafi ekið of hratt miðað við aðstæður, svo sem greinir í héraðsdómi, og misst vald á henni, og verður að telja það orsök árekstursins. Aksturslag stefnda Guðmundar Svavars var eðlilegt eftir aðstæðum. Ber því að staðfesta niðurstöðu hins áfrýjaða dóms og dæma áfrýjanda til að greiða stefndu óskipt 12.000.00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Brynjólfur Bjarnason, greiði stefndu, Guðmundi Svavari Guðjónssyni og Samvinnutryggingum g/t, óskipt 12.000.00 krónur í málskostnað að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 12. maí 1982.

Mál þetta, sem dómtekið var 7. maí sl., höfðaði Brynjólfur Bjarnason, nnr. 1470-5805, Hraunbæ 98, Reykjavík, gegn Samvinnutryggingum g/t,

Ármúla 3, Reykjavík, og Guðmundi Svavari Guðjónssyni, nnr. 3065-0298, Lækjargötu 10, Hvammstanga, Vestur Húnavatnssýslu, með stefnu, birtri 2. mars 1982.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu verði dæmd til að greiða stefnanda að óskiptu kr. 33.410.00 með 31% ársvöxtum frá 14. apríl 1980 til 30. maí s.á., 35% ársvöxtum frá 1. júní s.á. til 30. maí 1981, með 34% ársvöxtum frá 1. júní 1981 til birtingardags stefnu og með dómvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og málskostnað að skaðlausu samkvæmt gjaldskrá L.M.F.Í.

Dómkröfur stefndu eru þær, að þeir verði sýknaðir af öllum kröfum stefnanda og honum verði gert að greiða þeim málskostnað að skaðlausu samkvæmt gjaldskrá L.M.F.Í.

Málavextir, málsástæður og lagarök.

Hinn 14. apríl 1980, rétt eftir hádegisd, varð árekstur á milli bifreiðar stefnanda, R 18251, sem er GAZ jeppabifreið, tryggt ábyrgðartryggingu hjá stefnda Samvinnutryggingum g/t, og bifreiðar stefnda Guðmundar Svavars, H 45, sem er Volvo vöruflutningabifreið með 12 tonna burðargetu, tryggt ábyrgðartryggingu hjá sama tryggingarfélagi. Ökumaður bifreiðar stefnda (sic) var danskur maður, Martin Vestergaard að nafni, dóttursonur stefnanda, en stefndi Guðmundur Svavar ók bifreið sinni sjálfur, og var hún fermd 12 tonnum af sementi.

Áreksturinn varð á Vesturlandsvegi við Skorholt í Melasveit. Ökumennirnir gáfu skýrslu fyrir lögreglunni á Akranesi sama dag. Farþegi í bifreið stefnanda, Líney Þórdardóttir, gaf skýrslu fyrir lögreglunni í Reykjavík 13. maí 1980. Ökumaður bifreiðar stefnanda gaf og skýrslu fyrir lögreglunni í Reykjavík 12. maí 1980 svo og fyrir rannsóknarlögreglu ríkisins 6. janúar 1981, en þá var hann í þann veginn að fara af landi brott.

Stefndi Guðmundur ók til norðurs upp brekku, sem endar á blindhæð á veginum, en ökumaður bifreiðar stefnanda var að koma yfir blindhæðina í suðurátt. Stefndi Guðmundur kveðst varla hafa ekið hraðar en 30 km á klst., en ökumaður bifreiðar stefnanda kveðst hafa ekið á 50-60 km hraða á klst. Hann kveðst ekki geta sagt til með neinni vissu, hve langt var á milli bifreiðanna, þegar hann kom auga á bifreið stefnda Guðmundar, en giskar á 30 metra. Ökumaðurinn kveðst hafa hægt ferðina og hafi hún ekki verið meiri en 40-45 km á klst., þegar áreksturinn varð. Farþeginn, Líney Þórdardóttir, segir, að hraði bifreiðar stefnanda hafi örugglega ekki verið meiri en 40-45 km á klst. Hún kveður staðsetningu bifreiðanna á vettvangsupprætti lögreglu vera rétta eftir því sem hún best muni, veður þungbúið og skyggni lélegt, en að öðru leyti gat hún ekki skýrt nánar frá árekstrinum og aðdraganda hans. Ökumenn eru báðir sammála um, að snjóköma hafi

verið, þegar áreksturinn varð, og hálka var á veginum. Ökumaður bifreiðar stefnanda kveðst hafa ekið með ljósum, en stefndi Guðmundur segir, að svo hafi ekki verið. Samkvæmt skýrslu lögreglunnar var bifreið stefnanda með snjóhjólarða á öllum hjólum. Bifreið stefnda Guðmundar er sögð með snjóhjólarða á framhjólum, en slitna hjólarða á afturhjólum, sem eru átta.

Samkvæmt vettvangsuppdrætti lögreglunnar á Akranesi, er vegurinn, þar sem áreksturinn varð, u.þ.b. 8 metra breiður. Síndur er rúmlega metersbreiður kraparuðningur á hvorum vegarkanti, þannig að breidd vegarins á milli ruðninganna er u.þ.b. $5\frac{1}{2}$ meter. Á vettvangsuppdrætti er bifreið stefnda Guðmundar sýnd rúmlega 9 metra löng og stendur þannig á veginum, að 60 cm eru frá hægri framhorni hennar út að blákanti vegar, en vinstra afturhorn hennar stendur 60 cm yfir miðlínu vegar. Bifreið stefnanda, sem kastast hefur til, stendur þvert á hægri vegarkant miðað við akstursstefnu hennar og er hálf út af veginum. Ákomustaðir á báðum bifreiðum eru sýndir vera vinstra framhorn þeirra, en þær voru óökufærar eftir áreksturinn, og bifreið stefnanda er ónýt.

Í fyrstu skýrslu lögreglu um árekstur þennan segir ökumaður bifreiðar stefnanda, að hann hafi ekið á miðjum vegi, þar sem snjókráp hafi verið beggja vegna, en sama hefði stefndi Guðmundur gert og af sömu ástæðu. Hann hafi reynt að beygja frá, er hann sá bifreið stefnda Guðmundar. Í sömu skýrslu kveður stefndi Guðmundur bifreið stefnanda hafa komið á móti sér á öfugum vegarhelmingi.

Í skýrslu sinni fyrir lögreglunni á Akranesi segir stefndi Guðmundur, að bifreið stefnanda hafi verið ekið á móti sér inni á miðjum vegi, ökumaður hennar hafi sér virst hemla, rétt áður en áreksturinn varð, og við það hafi bifreiðin snúist og lent yfir á öfugan kant. Stefndi Guðmundur kvaðst hafa hemlað strax og hann sá, að árekstur var yfirvofandi, og hafi bifreið sín verið orðin ferðlital, þegar áreksturinn varð.

Í skýrslu sinni fyrir lögreglunni í Reykjavík segir ökumaður bifreiðar stefnanda, að hann hafi ekið hægra megin við miðju vegar, en þrjú hjólför hefðu verið í snjónum á veginum og hefðu vinstri framhjól beggja bifreiðanna verið í miðfarinu.

Í skýrslu sinni fyrir rannsóknarlögreglu ríkisins segir ökumaður bifreiðar stefnanda, að bifreið stefnda Guðmundar hafi verið með vinstra framhjól nærri miðju vegar. Hann kvaðst ekki hafa þorað að fara alveg út í vegkantinn, þar sem hann hafi ekki vitað, hvernig undirlagið var, og krap í vegkantinum.

Stefnandi heldur því fram, að stefndi Guðmundur hafi ekið á miðjum veginum, þegar áreksturinn varð. Þetta komi í ljós, þegar gögn málsins séu virt, einkum vettvangsuppdráttur lögreglu, sem sýni, að afturendi bif-

reiðar Guðmundar hafi náð yfir miðlinu vegar, þegar hann hafi verið búinn að sveigja til hægri, en útilokað sé, að bifreið hans hafi kastast til við áreksturinn, þar sem hún sé mjög þung.

Stefndi Guðmundur hafi brotið almennar varúðarreglur 1. mgr. 37. gr. laga nr. 40/1968, en þess beri að gæta, að bifreið hans sé óvenjubreið, eða 4.42 cm og því hafi varúðarskylda ökumannsins verið enn ríkari en ella. Af sömu ástæðu hafi honum borið sérstök skylda til þess að hlíta ákvæðum 1. og 2. mgr. 45. gr. sömu laga, sem hann hafi ekki gert. Ennfremur hafi stefndi Guðmundur brotið 1. mgr. 47. gr. og 49. gr., 1. og 2. málsgrein og b. lið og e til i liðar 3. mgr. sömu laga.

Ökumaður bifreiðar stefnanda hafi reynt að sveigja til hægri, en ekki getað forðað árekstri (sic). Ósannað sé, að hann hafi ekið of hratt miðað við aðstæður. Ósannað sé, að bifreið stefnanda hafi runnið yfir á vinstri vegarhelming, þvert á móti sýni ákomustaðir á bifreiðunum, að þær hafi snúið í rétta akstursstefnu, þegar áreksturinn varð.

Stefndi Guðmundur eigi því einn sök á árekstrinum og beri því stefndu báðum skylda til þess að bæta stefnanda tjón hans skv. 68. gr., 1. og 3. mgr. 69. gr., 70. gr. og 2. mgr. 74. gr. laga 40/1968.

Stefnandi sundurliðar bótakröfur sína svo:

1. Verðmæti R 18251 á tjónsdegi að mati starfsmanna Samvinnutrygginga g/t, kr. 22.000.- ÷ verðmæti flaks kr. 5.000.-	kr. 17.000.-
2. Flutningskostn. til Reykjavíkur	— 570.-
3. Geymslukostn. 90 dagar á kr. 16.- á dag	— 1.440.-
4. Daggjald jeppabifreiðar í 90 daga á kr. 160.- á dag	— 14.400.-

Samtals kr. 33.410.-

Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að hæfilegt sé að miða við, þar sem bifreiðin hafi eyðilagst, að afnotamissir hafi staðið í 90 daga, en þess beri að gæta, að stefnandi sé maður við aldur og hafi e.t.v. vafist meira fyrir honum þess vegna að fá sér nýja bifreið og auk þess hafi samningaviðræður um bætur staðið lengi, en ekki borið árangur.

Af hálfu stefndu er á því byggt, að bifreið stefnda Guðmundar hafi verið eðlilega staðsett á veginum, þegar áreksturinn varð, það sýni vettvangsuppdráttur lögreglu og sömuleiðis segi ökumaður bifreiðar stefnanda, að vinstra framhjóli bifreiðar stefnda Guðmundar hafi verið nærri miðju vegar, sem sýni, að hún hafi verið á réttum vegarhelmingi. Stefndi Guðmundur hafi ekið hægt og að öllu leyti eðlilega, en óraunhæft sé að gera ráð fyrir, að stórum bifreiðum sé sífellt ekið út á vegarbrún, það myndu vegirnir ekki þola.

Stefndi Guðmundur hafi fært bifreið sína út á vegarbrún, þegar hann mætti bifreið stefnanda, en árekstur hafi orðið eigi að síður vegna þess, að bifreið stefnanda hafi verið ekið afbrigðilega. Ökumaður bifreiðar stefnanda hafi ekið yfir blindhæð að eigin sögn á 50 til 60 km hraða í hálfu og slæmu skyggni. Þegar hann segist hafa ekið á 40-50 km hraða, sé hann að lýsa hradanum, eftir að hann kom auga á bifreið stefnda Guðmundar. Ökumaður bifreiðar stefnanda giski á, að 30 metrar hafi verið á milli bifreiðanna, þegar hann kom auga á bifreið stefnda Guðmundar, og hafi hann því haft ærið svigrúm til þess að beygja til hægri. Vettvangsuppráttur lögreglu sýni, að nægilegt rúm hafi verið fyrir ökumann bifreiðar stefnanda til þess að komast framhjá bifreið stefnda Guðmundar. Í því sambandi verður að gæta þess, að hægt sé að aka eftir kraparuðningum, gerist þörf á. Þá hafi bifreið stefnanda verið vanbúin til aksturs eins og á stóð að því leyti, að hún hafi verið keðjulaus á óneglidum snjóhjólbörðum. Ljóst sé, að ökumaður bifreiðar stefnanda hafi misst vald á henni vegna ógætilegs aksturs, hún hafi kastast á bifreið stefnda Guðmundar og eyðilagst. Ökumaðurinn hafi með aksturslagi sínu brotið ákvæði umferðarlaga s.s. 37. gr. 45. gr., 1. og 2. mgr. 47. gr., 1. mgr., sbr. og 2. mgr. 49. gr., 1. mgr., 2. mgr. og 3. mgr. e, h og i liði.

Stefnandi verði því einn að bera ábyrgð á tjóni sínu.

Stefndu mótmæli ekki tölulega 1. og 2. lið bótakröfu stefnanda, kröfu stefnanda um bætur fyrir geymslukostnað sé mótmælt og eins sé mótmælt afnotamissiskröfu bæði timalengd og fjárhæð.

Forsendur og niðurstaða.

Ökumönnum ber samkvæmt e og f liðum 3. mgr. 49. gr. laga nr. 40/1968 að sýna sérstaka varúð, þar sem blindhæðir eru á vegi. Telja verður, að ástæða sé til fyrir þann ökumann, sem yfir blindhæð kemur, að sýna ríkari varúð, þar sem yfirleitt er erfiðara að hafa stjórn á bifreið undan brekku en upp, ekki síst þegar hálka er. Í það skipti, sem hér um ræðir, var skyggni slæmt og vegurinn háll, og auk þess var greiðfær akstursleið á veginum þrengri en ella vegna kraparuðninga á báðum vegarbrúnum.

Ökumaður bifreiðar stefnanda kveðst hafa ekið á 50-60 km hraða á klst., en skilja verður framburð hans um 40-45 km aksturshraða svo, að hann hafi hægt ferðina, þegar hann kom auga á bifreið stefnda Guðmundar. Telja verður aksturshraða ökumanns bifreiðar stefnanda hafa verið of mikinn miðað við aðstæður, og auk þess var bifreiðin þannig búin til aksturs í hálfu, að því var ekki að treysta, að hægt væri að hafa fulla stjórn á henni á þessum hraða, bæri eitthvað skyndilegt að höndum.

Staðsetning bifreiðar stefnda Guðmundar á vettvangsupprætti lögreglu bendir ákveðið til þess, að henni hafi verið ekið á réttum vegarhelmingi,

enda þótt vinstri afturendi hennar nái inn fyrir miðlinu vegarins, en sýnilegt er, að hann hefur sveigt til hægri. Ekkert er komið fram í málinu, sem gefur ástæðu til að ætla, að stefndi Guðmundur hafi ekið bifreið sinni handan miðlinu vegarins, þvert á móti segir ökumaður bifreiðar stefnanda, að vinstra framhjól bifreiðar Guðmundar hafi verið nálægt miðlinu vegar. Frá vinstra afturhorni bifreiðarinnar að kraparúðningnum á vegarbrúninni eru um 2 metrar, en kraparúðingurinn er rúmlega meter á breidd. Eins og bifreiðin er staðsett, ætti því að hafa verið hægt að aka framhjá henni með sæmilegu móti, ef viðkomandi ökumaður hefði haft fullt vald á bifreið sinni.

Ekki verður séð, að aksturslag stefnda Guðmundar hafi verið með þeim hætti, að á hann verði lögð sök á árekstrinum. Orsök árekstursins verður að telja þá, að ökumaður bifreiðar stefnanda hafi ekið of hratt og ógætlega miðað við allar aðstæður og misst vald á bifreiðinni og því ekki getað ekið framhjá bifreið stefnda Guðmundar, eins og þó átti að vera hægt með sæmilegu móti, ef viðkomandi ökumaður hefði haft fullt vald á bifreið sinni.

Sök á árekstrinum verður því öll lögð á ökumann bifreiðar stefnanda og stefndu því sýknaðir af kröfum stefnanda.

Eftir atvikum þykir rétt, að hver aðili beri sinn kostnað af rekstri málsins. Friðgeir Björnsson borgardómari kvað upp dóm þennan.

D ó m s o r ð:

Stefndu, Samvinnutryggingar g/t og Guðmundur Svavar Guðjónsson, skulu vera sýknir af kröfum stefnanda, Brynjólfs Bjarnasonar. Málskostnaður fellur niður.