

Nr.185/1982. Þriðjudaginn 19. júní 1984.
Sigurbjörn Þ. Guðmundsson
og Tryggingamiðstöðin h/f
 (Valgarð Briem hrl.)

gegn

Haraldi Magnússyni

(Gunnar M. Guðmundsson hrl.)

Bifreiðar. Skaðabótamál. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Þór Vilhjálmsson, Björn Sveinbjörnsson, Guðmundur Jónsson, Magnús Thoroddsen og Magnús Þ. Torfason.

Áfrýjendur áfrýjuðu málinu með stefnu 21. september 1982. Þeir gera þær dómkröfur aðallega, að þeir verði einungis dæmdir til þess að greiða stefnda 14.000.00 krónur auk vaxta eins og dæmdir voru í héraði. Til vara krefjast áfrýjendur þess, að þeir verði dæmdir „til að greiða hærri fjárhæð að mati Hæstaréttar, þó ekki fullar bætur.“ Í báðum tilvikum krefjast áfrýjendur málskostnaðar fyrir Hæstarétti, en málskostnaður í héraði verði látinn falla niður.

Stefndi krefst staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

I.

Ólafur Jóhannesson, flokkstjóri í lögreglunni í Borgarnesi, kom á vettvang eftir áreksturinn. Í skýrslu hans um atburðinn segir m.a. svo:

„Er ég kom var búið að draga E 479 rúmlega átta metra til suðurs frá M 848. Þarna var margt manna við hjálparstörf, var búið að ganga öll vegsummerki af í og við brúna, voru því engin hemlaför eða slíkt sjáanlegt.

Eftir að hafa tekið myndir á vettvangi og mælt hann var farið í að fjarlægja bifreiðarnar og opna veginn fyrir umferð.

Bifreiðarnar voru báðar mikið skemmdar ef ekki ónýtar eftir áreksturinn.

Við athugun á vettvangi virtist líklegt að áreksturinn hefði átt sér stað um 4,50 metra frá norðurstöpli brúnarinnar.“

Ólafur fór ásamt Þórði Sigurðssyni lögregluvarðstjóra á vettvang daginn eftir til að athuga nánar ummerki eftir áreksturinn. Í skýrslu hans um þá athugun segir m.a. svo:

„Við athugun kom í ljós hjólfar, eftir hjólbarða, á suðurstöpli utanverðum var nokkuð hreint munstur á stöplinum eftir barðann, á hægri framhjólbarða M 848 var gul málning eins og stöpullinn er málaður með, dekkið er með samskonar munstri og farið á stöplinum, einnig var perlugler úr M 848 sunnan við brúna á og utan vegar, virðist því af framangreindum ummerkjum að M 848 hafi verið kominn suður fyrir brúarstöpulinn að minnsta kosti með framhjólin er árekstur varð.

Eftir athugun á staðnum var farið á Akranes þar var E 479 skoðaður.“

Af ljósmyndum, sem lagðar hafa verið fram í málinu, kemur fram, að miklar skemmdir urðu á bifreiðinni M 848. Vinstra framhorn og hús bifreiðarinnar hefur gengið úr skorðum, grindin skekkst, þakið undist og framrúðan mölbrotnað. Vinstra framhjól hefur gengið aftur að palli bifreiðarinnar, en hægri framhjólið losnað frá.

Á E 479 má sjá, að vinstra framhorn hefur beyglast, rúðan sprungið og ljósker brotnað.

Að ósk lögreglunnar á Akranesi skoðuðu bifreiðaeftirlitsmennirnir Trausti Bjarnason og Guðmundur Sigurðsson bifreiðina M 848 hinn 7. ágúst 1981 til að kanna, ef unnt væri, hvort hægri framhjól M 848 hefði losnað fram eða aftur af festingum sínum. Í skýrslu um þá skoðun, undirritaðri af Guðmundi, segir svo:

„Undirritaður fór ásamt Trausta Bjarnasyni bifreiðaeftirlitsmanni frá Borgarnesi og skoðaði umrædda bifreið. Við treystum okkur ekki til að fullyrða með hvaða hætti frambiti bifreiðarinnar hefur farið undan, en teljum þó líklegra að hann hafi farið við að stöðvast á brúarstólpanum en ekki við sjálft höggið við áreksturinn.“

II.

Brúin á Urriðaá er aðeins 6,50 m á lengd, en of mjó til að bifreiðarnar M 848 og E 479 gætu mæst á henni. Ekki liggja fyrir upplýsingar um breidd vegarins við brúna. Þó má ráða af glöggum ljós-

myndum og öðru, sem fram er komið í málinu, að bifreiðarnar hefðu getað mæst hvorum megin brúarinnar sem var. Ekki verður annað séð en ökumenn bifreiða, sem koma að Urriðaárbrú úr hvorri átt sem er, eigi við eðlilegar aðstæður að sjá vel til umferðar úr gagnstæðri átt, er þeir nálgast brúna. Báðir þekktu ökumenn bifreiðanna E 479 og M 848 vel til við Urriðaárbrú. Voru þeim því ljósar þær aðstæður, sem hér er lýst.

Ökumenn bifreiðanna greinir á um, hvar bifreiðar þeirra skulu saman. Telur ökumaður E 479 það hafa gerst á sjálfri brúnni, en ökumaður M 848, að það hafi gerst, er framendi M 848 var kominn 2-3 m suður fyrir syðri brúarstólpa, en bifreiðin var að öllu leyti enn á brúnni. Ýmis ummerki á vettvangi veita töluverðar líkur fyrir staðhæfingum ökumanns M 848 um þetta atriði, svo sem glerbrot við suðurenda brúarinnar, far á syðri brúarstólpa, litur á hægri framhjólbarða M 848 og skemmdir á bifreiðinni, en ekki verður þetta þó talið fullvíst. En hvor svo sem árekstursstaðurinn hefur verið nákvæmlega tiltekið á brúnni eða við brúarendann, verður að fallast á röksemdir héraðsdóms fyrir því, að ökumaður E 479 hafi ekið of hratt eftir aðstæðum, er hann nálgadist brúna, þar sem hann að sjálfs síns sögn sá ekki til ferða M 848 fyrir rykmekki, fyrr en hann átti aðeins ófarna um það bil eina billengd að brúnni, og árekstur varð ekki umflúinn. Braut hann með þessu aksturslagi gegn þeim ákvæðum umferðarlaga, sem í héraðsdómi greinir, og átti þannig sök á árekstri bifreiðanna.

Er ökumaður M 848 nálgadist Urriðaárbrú úr norðri, kom á móti honum lítt slitin röð bifreiða, sem í voru að því er virðist fimm vörubifreiðar, steypubifreið og ef til vill fólksbifreið. Hann sá til umferðarinnar á móti sér, er hann kom á vegamót Vesturlandsvegur og Akranesvegur, og hann hafði mætt tveimur vörubifreiðanna, líklega fólksbifreið, svo og steypubifreiðinni, er hann kom að Urriðaárbrú. Hann dró að vísu úr ferð, er hann mætti bifreiðum þessum, en taldi sig „vera nokkurn veginn á fríum sjó“, er þær höfðu farið fram hjá, og ók rakleitt út á brúna án þess að gera sér grein fyrir vörubifreiðunum þremur, sem á móti komu. Veitti hann E 479 ekki athygli að eigin sögn, fyrr en framendi bifreiðar hans var kominn yfir brúna og samkvæmt því ekki fyrr en alveg um leið og hann telur bifreiðarnar hafa skolið saman. Þykir þetta

sýna, að ökumaður M 848 hafi ekki fylgst nægilega vel með þeirri umferð, sem á móti kom, og ekki viðhaft næga aðgæslu, er hann ók yfir brúna. Á hann því einnig nokkra sök á árekstrinum.

Þegar litið er til þess, sem að framan segir, svo og þess, að skýrslur ökumannanna um, að þeir hafi ekið með tendruðum ljósum, sem verið hefði eðlileg varúðarráðstöfun, eins og á stóð, fá ekki stóð í skýrslum þeirra ökumanna, er sáu til ferða bifreiðanna í umrætt sinn, þykir rétt samkvæmt 68. gr., sbr. 1. mgr. 69. gr. og 2. mgr. 74. gr. laga nr. 40/1968 að skipta tjóni af árekstrinum þannig, að áfrýjendur bæti stefnda tjón hans að $\frac{2}{3}$ hlutum, en sjálfur beri hann það að $\frac{1}{3}$ hluta. Samkvæmt þessu og kröfugerð aðilja að öðru leyti ber að dæma áfrýjendur til að greiða stefnda óskipt 18.666.67 krónur með vöxtum svo sem krafist er svo og 18.000.00 krónur samtals í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

D ó m s o r ð:

Áfrýjendur, Sigurbjörn Þ. Guðmundsson og Tryggingamiðstöðin h/f, greiði stefnda, Haraldi Magnússyni, óskipt 18.666.67 krónur með 34% ársvöxtum frá 4. júní 1981 til 22. október 1981, með 39% ársvöxtum frá þeim degi til 6. júlí 1982, en með hæstu lögleyfðum innlánsvöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og samtals 18.000.00 krónur í málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti að viðlagðri aðför að lögum.

S é r a t k v æ ð i

hæstaréttardómaranna

Guðmundar Jónssonar og Magnúsar Thoroddsen.

Í hinum áfrýjaða dómi eru raktir framburðir ökumanna bifreiðanna um aksturshraða þeirra. Við teljum framburð áfrýjandans Sigurbjörns styðja frásögn ökumanns M 848 um, að hann hafi ekið að brúnni á hóflegum hraða, eftir að hann hafði mætt nokkrum bifreiðum. Við teljum ljóst af skýrslu Sigurbjörns um hraða bifreiðar hans svo og af skemmdum þeim, sem urðu á bifreiðinni M 848, að hann hafi ekið að brúnni á óhóflegum hraða eins og öllum aðstæðum var háttað. Það veitti Sigurbirni ekki rétt til að aka að brúnni með þessum hætti, þótt hann teldi sig aka í bifreiðalest. Er ekki ástæða til að ætla annað en ökumennirnir hafi haft svipaða aðstöðu til að sjá hvor til annars.

Við teljum gögn málsins styðja frásögn ökumanns M 848 um, að framendi bifreiðar hans hafi verið kominn suður af brúnni, er áreksturinn varð.

Pótt á það hafi skort, að ökumaður M 848 sýndi fyllstu aðgæslu með því að aka ekki með ljós bifreiðarinnar tendruð, þá teljum við gáleysi áfrýjandans Sigurbjörns vera svo mikið, að staðfesta beri niðurstöðu hins áfrýjaða dóms og dæma áfrýjendur til að greiða stefnda óskipt 12.000.00 krónur í málskostnað fyrir Hæstarétti.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 6. júlí 1982.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var hinn 11. júní sl., er höfðað fyrir bæjarþingi Reykjavíkur af Haraldi Magnússyni, Belgsholti, Leirár- og Melahreppi, Mýra- og Borgarfjarðarsýslu, gegn Sigurbirni Þ. Guðmundssyni, Merki-gerði 6, Akranesi og Tryggingamiðstöðinni h.f., Aðalstræti 6, Reykjavík, með stefnu, birtri 20. október 1981.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu verði dæmdir til að greiða stefnanda in solidum skaðabætur að fjárhæð kr. 28.000.00 með 34% ársvöxtum frá 4. júní 1981 til 22. október s.á., en með hæstu innláns- vöxtum frá þeim degi til greiðsludags, og málskostnað að skaðlausu samkvæmt gjaldskrá Lögmannafélags Íslands.

Dómkröfur stefndu eru þær, að þeir verði algerlega sýknaðir af kröfum stefnanda í máli þessu, en til vara, að sök verði skipt. Í báðum tilfellum er krafist málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt lágmarksgjaldskrá Lögmannafélags Íslands.

Sáttaumleitanir fyrir dómi hafa ekki borið árangur.

II.

Tildrög máls þessa eru þau, að síðdegis fimmtudaginn 4. júní 1981 varð bifreiðaárekstur milli vörubifreiðanna M-848 og E-479 við Urriðaá í Skilmannahreppi, Borgarfjarðarsýslu. Atvik að árekstrinum voru þau, að bifreiðinni M-848, sem er af gerðinni Bedford, árgerð 1963, var ekið áleiðis til Akraness, og var hún með sandfarm á palli. Bifreiðinni E-479, sem er af gerðinni Mercedes Benz, árgerð 1972, var ekið á leiðinni frá Akranesi, og flutti hún harpað vegagerðarefni á palli sínum. Á eða við brúna á Urriðaá varð mjög harður árekstur með greindum vörubifreiðum, sem stórskemmdust báðar, og ökumaður M-848 varð fyrir verulegum meiðslum. Bifreiðin M-848 er skráð eign stefnanda, en ökumaður hennar umrætt sinn var Þorvarður Magnússon. Stefndi Sigurbjörn Þ. Guðmundsson er skráður eigandi bifreiðarinnar E-479, og var hann ökumaður hennar tiltekið sinn. Bifreiðin E-479 er tryggt lögboðinni ábyrgðartryggingu hjá stefnda Trygg-

ingamiðstöðinni h.f. Í máli þessu er deilt um sök og bótaábyrgð vegna áreksturs þessa.

III.

Stefnandi byggir kröfur sínar á því, að stefndi Sigurbjörn hafi valdið umræddum bifreiðaárekstri og eigi einn sök á honum með ógætilegum og hættulegum akstri við aðstæður, þar sem þörf hafi verið á ýrtruðu aðgæslu og varkárni. Í fyrsta lagi hafi M-848 verið ekið mun fyrr að brúnni en E-479 og hafi hún verið komin að nokkru leyti yfir brúna, er áreksturinn varð. Þetta megi glöggjt ráða af ummerkjum af árekstursstaðnum; glerbrotum úr framrúðu M-848, sem dreifð voru á vestari vegbrún sunnan brúarinnar, fari eftir hægri framhjólarða M-848 á brúarstöplinum og gulri málningu af brúarstöplinum, sem fannst á hjólarðanum, og loks sandslóð á brúnni eftir hlassið á palli M-848. Um þessi atriði vísist til uppdráttar lögreglu og ljósmynda, sem teknar voru á vettvangi og lagðar hafi verið fram í málinu. Þegar þetta sé haft í huga og þess jafnframt gætt, að ógerningur hafi verið fyrir svo breiðar bifreiðar að mætast á brúnni eða við hana, þá sé auðsætt, að stefnda Sigurbirni bar að haga svo akstri sínum, að bifreiðarnar gætu mæst af öryggi sunnan megin brúarinnar, enda sé útskot á veginum þeim megin brúarinnar til þess ætlað. Ljóst sé, að stefndi Sigurbjörn vanrækti skyldur sínar í þessu efni og ók að brúnni án þess að skeyta um M-848. Í öðru lagi hafi E-479 verið ekið óhæfilega hratt, er bifreiðin nálgadist brúna og miklum mun hraðar en aðstæður og aksturskilyrði leyfðu, en þau voru mjög slæm, þar sem vegaryk hamlaði útsýn. Hinn óhæfilega mikli ökuhraði E-479 ræðst m.a. af þeim staðreyndum málsins, að E-479 ýtti M-848 á undan sér 8-12 metra þrátt fyrir hemlun, þrátt fyrir að M-848 væri allt að 13 tonnum að þyngd og á ferð áfram og þrátt fyrir að hjólabúnaður að framan á M-848 ýmist losnaði, brotnaði eða snerist, þannig að bifreiðin lá niðri á grindinni að framan. Enn sé það til merkis um óhæfilegan ökuhraða E-479, hversu mikið M-848 skemmdist við áreksturinn, sbr. ljósmyndir, sem fram hafi verið lagðar. Þá sé þess að gæta í þessu sambandi, að ekil M-848 hafi stórslasast. Í þriðja lagi hafi E-479 ekið of innarlega á veginum, er áreksturinn varð. Af hálfu stefnanda sé lögð áhersla á það, að eigi séu efni til að sakast um áreksturinn við ekil M-848 umrætt sinn. Hann hafi komið fyrir að brúnni og eigi sé annað fram komið en M-848 hafi verið ekið mjög hægt við brúna og yst til hægri. Bifreiðarstjóra M-848 hafi því verið rétt að aka áleiðis yfir brúna, enda sé ekki útskot á veginum norðan megin brúarinnar, sem aftur á móti sé sunnan hennar. Bifreiðarstjóri M-848 mátti treysta því, að ökutæki, er á móti kom að brúnni, virti forgangsrétt hans að brúnni, eins og aðstæðum var háttað. Sáralitlu virðist hafa munað, að bifreiðarstjóri M-848 kæmist áfallalaust leiðar sinnar. Þar hafi vart munað nema sekúndubrotum og

engin hætta hefði orðið á árekstri, ef stefndi Sigurbjörn hefði dregið úr ferð, áður en hann nálgadist um of brúna, og sýnt skylda tillitsemi og aðgát. Stefndi leggur á það áherslu, að það geti eigi orðið neinn grundvöllur að sök ökumanns M-848, að hann hafi haldið ferð sinni áfram yfir brúna, þótt rykkóf væri yfir veginum. Það liggja í augum uppi, að ökutæki verði að komast leiðar sinnar, þrátt fyrir slíkt. Það sé ekki um það að ræða að stöðva og bíða þess að lát verði á vegarýkinu, sem heldur áfram að þyrlast upp og grúfa yfir. Sérstök athygli sé vakin á því, að stefndi Sigurbjörn viðurkenni hæga ferð M-848, þótt honum skjátlist í því, að bifreiðin hafi verið stöðvuð norðan brúarinnar. Það hafi verið rangt mat hans á aðstæðum, sem leiddi til þess, að hann að ófyrirsynju ók að brúnni í veg fyrir M-848, er sú bifreið var á hægri ferð yfir brúna.

Stefnandi telur, að stefndi Sigurbjörn hafi brotið m.a. gegn eftirtöldum ákvæðum umferðarlaga með akstri sínum umrætt sinn, 47. gr., 1. og 2. mgr., 49. gr. 1. og 2. mgr. og 3. mgr. f. og h. Um bótaábyrgð og aðild stefndu vísar stefnandi til 68. gr. umferðarlaga, sbr. 1. mgr. 69. gr. pr. analogía, 70. gr., 1. og 2. mgr., og 74. gr., 2. mgr., sömu laga.

Ágreiningslaust sé, að tjónið á M-848 af völdum árekstursins hafi numið kr. 20.000.00. Þá hafi orðið samkomulag með aðiljum um það, að annar þáttur í kröfugerð stefnanda vegna afnotamissis yrði metinn á kr. 8.000.00 og því sé samkomulag um fjárhæð stefnukröfu samtals kr. 28.000.00.

Stefndu byggja sýknukröfu sína á því, að þarna hafi verið um yfirgnæfandi sök ökumanns M-848 að ræða og hann hafi með aksturslagi sínu valdið því, að svona fór. Ökumaður M-848 hafi mætt þarna röð bíla á leið norður og er hann hafi átt örstutt eftir að brúnni, hafi hann mætt bifreiðinni E-992, en E-479 hafi komið þar næst á eftir. Ökumaður M-848, sem þarna sé kunnugur staðhátum, hafi stöðvað eða a.m.k. dregið mjög úr ferð norðanmegin brúarinnar. Augljóst hafi mátt vera fyrir honum, að bill eða bílar kæmu í kjölfar E-992 vegna mikils ryks, sem af þeim stafaði, og því ástæða til ýtrustu varkárni við brúna. Svo hafi þó ekki farið og hafi E-479 verið komin alveg að brúnni, er M-848 hafi aukið ferðina og ekið inn á brúna, þrátt fyrir það að með því að draga svo mjög úr ferð eða stöðva, hafi hann gefið þeim, sem á móti kom, tilefni til að ætla, að óhætt hafi verið að aka óhikað áfram, og þannig hafi ökumaður E-479 metið aðstæður. Þegar svo M-848 hafi þarna skyndilega ekið inn á brúna, hafi ökumaður E-479 ekki náð að stöðva bifreið sína, enda hafi hann ekið á nokkurri ferð, bifreið hans stór og fullhlaðin, þá var og ekið á malarvegi og viðnám vegna hemlunar því minna en ella. Þá sé og rétt að geta þess, að fullvíst sé, að M-848 hafi verið ljóslaus í umrætt sinn þrátt fyrir lélegt skyggni vegna ryksins og af þessu beri hann hallann. Því sé hins vegar haldið fram, að E-479 hafi ekið með ljósum, enda staðfesti ökumaður M-848

það í framburði sínum hjá lögreglu. Það sé því ljóst, að ökumaður M-848 hafði öll tæk á því að koma í veg fyrir óhapp þetta, hann átti miklu hægara um vik að forða óhappinu (sic), þar sem hann hafði hægt ferð sína mjög skammt norðan brúarinnar. Þá hafi hann og rétt áður mætt öðrum bíl úr bílalestinni og með eðlilegri aðgæslu hefði hann getað séð þó ekki væri nema vegna rykmökksins, að aðrir bílar voru skammt undan, og því hafi verið ákaflega óvarlegt af honum að aka inn á brúna, eins og á stóð. Og það sé í sjálfu sé jafn alvarlegt brot, hvort sem ástæðan var sú, að hann hafi alls ekki séð E-479 og því ekið í blindni inn á brúna eða það, að mat hans á fjarlægð E-479 frá brúnni hafi brugðist svo hrapallega. Þá sé og rétt að geta þess, að ekill M-848 virðist ekki hafa hemlað bifreið sinni, þegar hann loksins hafi séð, hvað verða vildi, og því séu viðbrögð hans röng, en hemlun hefði a.m.k. átt að geta minnkað það tjón, er þarna varð, þó það hefði líklegast ekki komið í veg fyrir tjónið úr því sem komið var. Samkvæmt þessu sé því fyrst og fremst við ökumann M-848 að sakast um, hvernig fór og því verði stefnandi að bera tjón sitt sjálfur, þar sem hann leiðir rétt sinn frá honum.

Stefndu byggja varakröfu sína á því, að ef framangreind atriði nægi ekki til að sýkna stefndu, þá hljóti þau að leiða a.m.k. til skiptingar sakar í málinu og þá með megin sök á ökumanni M-848. Þótt fallist yrði á, að M-848 hefði verið komin með framhjóla sin eitthvað suður fyrir brúarenda, er árekstur varð, sé engu að síður fráleitt að leggja alla sök á árekstri þessum á stefndu. Í því sambandi megi benda á, að brú sú, er hér um ræðir, sé skv. uppdrætti lögreglunnar 6.5 metrar á lengd og til samanburðar sé rétt að athuga, að lengd M-848 á uppdrætti lögreglu sé um 8 metrar, brúin sé því tæplega billengd. Það séu því sekúndubrot, sem þarna ráða um hugsanlegan árekstursstað, og því sé afar óeðlilegt, ef það ráði úrslitum við sakarmat í máli þessu, að M-848 hafi verið komin að hluta til yfir brúna, er árekstur hafi orðið, og bent sé á, að hefði stefndi ekki hægt ferð sína eins og hann gat, þegar hann sá, hvað verða vildi, þá hefði árekstursstaður tvímælalaust orðið inni á brúnni. Rétt sé og að geta þess hér, að ekki virðist M-848 hafa hemlað og það hafi þarna einnig áhrif. Ítrekað sé áður fram komið, að annað hvort aki ökumaður M-848 í blindni inn á brúna eða það, að hann meti aðstæður alrangt og því ljóti hann a.m.k. að vera meðvaldur að því tjóni, er þarna varð í umrætt sinn, og hefur hann m.a. gerst brotlegur við eftirtaldir greinar umferðarlaga nr. 40/1968, 47. gr., 2. mgr., og 49. gr., 1. og 2. mgr., svo og 3. mgr. sömu gr., lið f. og h.

Rétt þyki að koma að nokkrum athugasemdum varðandi málsástæður stefnanda. Í fyrsta lagi sé því mótmælt, að sannað sé, að M-848 hafi verið komin að hluta til yfir brúna, er óhappið varð, og í því sambandi bent á eftirfarandi atriði. Í frumskýrslu, sem lögreglan byggir á vettvangsathug-

un á árekstursstað þann 4. júní 1981, komast löggæslumenn að þeirri niðurstöðu, að líklegur árekstursstaður sé um 4.5 metra frá norðurenda brúarinnar, þ.e. inn á brúnni sjálfri, því að hún er um 6.5 metrar á lengd. Nú sé það svo í svona málum, að oftast sé frumathugun réttust, enda ökutækin og eða brak úr þeim ennþá á staðnum og því auðveldara að gera sér grein fyrir málinu en ella og því ætti rétt niðurstaða að fást og sé því haldið fram, að því hafi ekki verið hnekkð í máli þessu. Þau atriði, sem stefnandi telji sanna árekstursstaðinn, séu í fyrsta lagi glerbrot úr M-848, sem hafi verið dreifð á vestari vegarbrún sunnan brúarinnar. Í gögnum málsins komi fram, að glerbrotum og öðru drasli úr bílnum, sem dreifð voru á brúnni sjálfri, hafi verið hent eftir áreksturinn á staðinn, sem merktur er C á uppdrætti lögreglu, þannig að það sanni ekkert um árekstursstaðinn. Í öðru lagi sé það farið á brúarstólpanum og núningur og málning á hægra framhjólí M-848. Þessu taki enginn eftir fyrr en næsta dag, þrátt fyrir að margir menn hafi komið þarna að og tekið þátt í að ná bílnum í sundur og hafi gefið skýrslur í málinu. Það sé ekki fyrr en daginn eftir, að lögreglumenn fari aftur á vettvang og menn sjái þetta hjólfar og heldur sé sú fullyrðing vafasöm, að á stöplinum sé nokkuð hreint munstur eftir bardann á hægra framhjólí M-848. Þarna sjáist að vísu far á stöplinum, en að það sé eftir M-848 sé ósannað. Munstur það, sem sjáist á myndum, sem frammi liggja í málinu, sé mjög venjulegt og gæti því verið eftir hvaða farartæki sem er. Það sé heldur ekki nægilega greinilegt, til að það taki af öll tvímæli í þessu tilviki. Að því er varði farið á dekkinu sjálfu gæti það alveg eins hafa verið komið fyrir óhappið og sama gildi um málninguna. Þá komi og fram hjá a.m.k. einu vitni, að það telur umrætt far hafa verið á stöplinum nokkurn tíma fyrir óhappið.

Sandslóðin á brúnni styðji frekar þá skoðun stefnda, að áreksturinn hafi orðið á brúnni sjálfri, heldur en hið gagnstæða. Við það mikla högg, sem hafi orðið við áreksturinn, hafi sandurinn þeyst í allar áttir, en eitthvað hljóti þó að fara framyfir eða frammeð M-848, enda sé sú bifreið að sjálf-sögðu á ferð áfram, er áreksturinn verður, og sandurinn á palli bifreiðarinnar hljóti að hreyfast áfram líka, a.m.k. nokkur andartök eftir höggið, og þó M-848 hafi fljótlega byrjað að hreyfast í gagnstæða átt, nægja þessi andartök til þess, að sandur ætti að hendast frammeð M-848. Enginn sandur hafi verið sunnanmegin brúarinnar, heldur einungis dreifður á brúnni sjálfri, og getur því sandslóðin gefið vísbendingu um, að áreksturinn hafi orðið á brúnni sjálfri, en ekki sunnan hennar, eins og haldið sé fram af stefnanda.

Varðandi hraða E-479 sé bent á, að ökumaður segist hafa ekið á um 50 km hraða, er hann nálgast brúna, þ.e. undir löglegum hámarkshraða, sem þarna sé 70 km á klukkustund. Ekkert liggja fyrir í gögnum málsins,

sem bendi til annars en þetta sé rétt. Sú staðreynd, að M-848 berst eitthvað undan E-479, sé skiljanleg, þegar litið sé til þess, að mikill munur er á þyngd og stærð bifreiðanna, skv. upplýsingum Bifreiðæftirlits ríkisins vegur E-479 allt að 22.000 kg með hlassi, en M-848 allt að 12.700 kg, sömuleiðis með hlassi. Vissulega sé það rétt, að miklar skemmdir hafi orðið á M-848, en sama máli gegni um E-479 og M-848 sé 10 árum eldri og hafi því þolað höggið lakara en ella, svo ekki verður hraði E-479 byggður á ofangreindum atriðum með neinni vissu. Þá sé því haldið fram, að E-479 hafi í umrætt sinn ekið of innarlega á akbrautinni, því sé til að svara, að um nákvæma staðsetningu bifreiðanna, er árekstur varð, sé ekkert vitað og því vafasamt að halda slíku fram, enda ljóst, að ef árekstursstaður hefur ekki verið á sjálfri brúnni, þá sé hann mjög skammt sunnan hennar og akbrautin það mjó þarna, að mæting sé útilokuð og því líku saman að jafna varðandi staðsetningu bifreiðanna fyrir óhappið.

IV.

Ökumenn beggja bifreiðanna gáfu skýrslu bæði fyrir lögreglu og dómi, og teknar voru lögregluskýrslur af ýmsum aðiljum, er á vettvang komu. Þá komu nokkur vitni og fyrir dóminn, þ. á m. Þórður Sigurðsson, lögreglumadur, sem gerði sérstakar athuganir á vettvangi.

Í lögregluskýrslu, sem tekin var af ökumanni M-848, Þorvarði Magnússyni, 1. júlí 1981, segir svo m.a., að í umrætt sinn hafi hann ekið bifreiðinni M-848 suður veginn í átt að Akranesi. Sandhlass hafi verið á palli bifreiðarinnar. Er komið hafi verið að Urriðaá, hafi hann dregið úr ferð bifreiðarinnar, þar sem tvær vörubifreiðar hafi verið á norðurleið. Síðan hafi líklega komið fólksbifreið og loks hafi ekið norður yfir brúna steypubifreið. Þorvarður kvaðst aldrei hafa stöðvað bifreiðina, heldur aðeins dregið úr ferð hennar og er steypubifreiðinni hafi verið ekið hjá, hafi hann ekið inn á miðju vegarins og inná brúna, en hann hafi ekið á að giska 20 til 30 km hraða, eða líklega í öðru ganghraðastigi, jafnvel kannski í þriðja. Hann hafi áður litið vel eftir umferð, enda verið búinn að fylgjast með umferðinni. Er hann hafi verið að komast yfir brúna, hefði hann séð til ferðar hinnar bifreiðarinnar, þar sem ökumadur hennar blikkaði ökuljósum, en bifreiðinni hefði að öðru leyti verið ekið í rykmekki. Hefði hann beygt undan sem unnt var til hægri og er áreksturinn hafi orðið, þá hafi framendi bifreiðar hans verið kominn á að giska 2-3 metra af brúnni. Hann hafi misst meðvitund, er bifreiðarnar hefðu skolið saman, og hefði hann komið til meðvitundar, er menn hefðu verið að saga hann út úr bifreiðinni. Þá hefði hann séð, að við áreksturinn hefði bifreið hans kastast þó nokkuð til baka.

Fyrir dómi lýsti Þorvarður Magnússon árekstrinum og aðdraganda hans

með sama hætti. Hann kvaðst hafa verið með bifreiðina að láni til eigin nota tiltekið sinn og á leið með sand niður á Akranes. Kvaðst hann þekka vel til aðstæðna við Urriðaá, þar væri engan veginn aðstaða til að mætast á brúnni, en hægt væri að mætast báðum megin við hana. Skyggni hafi ekki verið gott tiltekið sinn, andvari og mikill rykmökkur í lofti, sem hafi farið þvert yfir akstursstefnu hans. Kvaðst hann ekki hafa ekið með aðal-ljós, en taldi sig hafa ekið með parkljósum. Hann kvaðst ekki hafa gert sér grein fyrir því, að samfelld röð margra bíla kæmi á móti og hafi hann ekki átt von á fleiri bifreiðum, er steypubifreiðin var farin hjá. Kvaðst hann hafa tekið eftir þessum fjórum bifreiðum, sem yfir brúna fóru, nokkru áður eða er hann var við Akranesvegamótin og ók í áttina að Urriðaá. Hafi hann þá verið í þriðja gagnhraðastigi og ákveðið að auka ekki hraðann, heldur leyfa þessum bifreiðum að fara yfir brúna. Taldi hann ekki ástæðu til að stöðva við brúna vegna þess, að hann hafði ekki séð fleiri bifreiðar og þær höfðu nú farið hjá. Kvaðst hann engan bíl hafa séð á móti, er hann kom að brúnni. Kvaðst hann ekki hafa séð vörubifreiðina, sem á móti kom, vegna rykmökksins á veginum, fyrr en hann var að komast yfir brúna, og hafi sér virst hún vera á mjög mikilli ferð.

Stefndi Sigurbjörn Þ. Guðmundsson, sem var ökumaður bifreiðarinnar E-479 tiltekið sinn, hefur skýrt svo frá fyrir lögreglu, að hann hafi verið að flytja harpað malarefni, ca. 12 tonn. Hann kvað mikið ryk hafa verið, er áreksturinn varð, og ekki hafi sést langt frá. Hann hafi ekið á eftir steypubifreið á leið að brúnni og kvaðst hafa verið skammt frá þeirri bifreið, er þangað kom, en treysti sér ekki til að nefna fjarlægðartölur. Hann kvaðst hafa ekið með fullum ökuljósum. Hafi hann ekið niður brekku sunnan brúarinnar á ca. 50 km hraða og slegið af, er að brúnni var komið. Kvaðst hann hafa séð Bedford bifreiðina, þegar um það bil billengd var að brúnni, og á þar við lengd sinnar eigin bifreiðar. Sú bifreið hafi ekki verið með ljósum, og kvaðst hann telja, að hún hafi verið kyrrstæð og staðsett ca. billengd norðan brúarinnar, nærri vegjaðri vinstra megin frá honum séð. Kvaðst hann strax hafa blikkað ökuljósum sínum og hemlað og hafi bifreið hans dregið hjól. Kvaðst hann telja, að Bedford bifreiðin hafi verið að aka af stað, þegar hann sá hana fyrst. Hann sagði, að bifreiðarnar hafi snerst á brúnni, og taldi, að það hefði orðið á að giska 1-1½ meter fyrir sunnan norðvestur stöpul. Hafi Bedford bifreiðin ýst til baka nokkurn veginn um þá vegalengd.

Fyrir dómi hefur stefndi Sigurbjörn skýrt frá á sama hátt. Hann kvaðst hafa verið að keyra fyrir Vegagerðina þennan dag og hafi verið búinn að fara nokkrar ferðir og voru fleiri fyrirhugaðar þennan sama dag. Ryk hefði verið á veginum og hann hafi ekið í röð bíla og verið sá fjórði í röðinni. Á undan sér hafi verið ekið steypubifreið og hafi hann grillt í hana öðru

hverju. Kvaðst hann fyrst hafa séð bifreiðina M-848, er hann átti billengd að brúnni. Þá hafi M-848 verið hinum megin við brúna og kyrrstæð. Kvaðst hann ekki hafa talið ástæðu til að stöðva bifreið sína sín megin brúarinnar, en hann kvaðst hafa blikkað ökuljósum, enda hafi Bedford bifreiðin verið nýbúin að hleypa öðrum bílum þarna yfir. Sigurbjörn staðfesti, að hann væri kunnugur staðhátum, þennan dag hafi verið mikil umferð og ryk á veginum, sem hafi lagt til vinstri miðað við akstursleið hans.

Fyrir dóminn kom Þórður Sigurðsson lögreglumaður, en hann kom á vettvang daginn eftir áreksturinn til þess að taka þar ljósmyndir, og kvaðst hann hafa skoðað vettvang með tilliti til þess, hvar árekstursstaðurinn var. Kvað hann athuganir sínar á vettvangi hafa leitt það í ljós, að framendi bifreiðarinnar M-848 hafi verið kominn út úr brúnni, er áreksturinn varð. Kvaðst hann byggja þessa skoðun sína á því, að hjólfar, sem sjáanlegt hafi verið á syðri brúarstöpli og komið hafi við áreksturinn, komi heim og saman við ákomu á innanverðum hægri framhjólarða M-848. Þá séu gular málningarrispor á hjólarðanum, sem komið hafi af brúarstöplinum, sem málaður hafi verið í gulum lit. Þá hafi athuganir sínar á grind bifreiðarinnar og húsi bent til þess, að bifreiðin hefði lyfst upp á brúarhandriðið og runnið eftir því. Fleiri atriði eins og t.d. olúpollar og glerbrot sunnan við brúna hafi og bent til þess, að áreksturinn hefði orðið þar, er M-848 var komin út úr brúnni. Það sé staðreynd, að glerbrot falli ávallt nálægt árekstursstað.

Vitnum þeim, sem á vettvang komu, bar öllum saman um það, að mikil umferð hafi verið og ryk legið yfir veginum tiltekið sinn. Ekkert þeirra vitna sá, er áreksturinn átti sér stað, og verða framburðir þeirra ekki raktir hér frekar.

V.

Svo sem rakið hefur verið, varðar mál þetta ágreining aðilja um bóta-skyldu vegna áreksturs vörubifreiðanna E-479 og M-848 við Urriðaá í Skil-mannahreppi, Borgarfjarðarsýslu, hinn 4. júní 1981.

Tiltekið sinn voru almenn akstursskilyrði góð, þurrt veður og sólskin, en rykmökkur lá yfir veginum.

Stefndi Sigurbjörn ók bifreið sinni, E-479, í lest nokkurra vörubifreiða til norðurs í áttina að Urriðaá, en bifreiðinni M-848 var ekið í gagnstæða átt á móti að brúnni við Urriðaá.

Ökumönnum bifreiðanna ber ekki saman um aðdraganda árekstursins eða sjálfan árekstursstaðinn, og engin vitni hafa komið fram, er borið geti ótvírætt þar um.

Í málinu hafa verið lagðar fram glöggar ljósmyndir, sem sýna aðstæður á vettvangi, skemmdir bifreiðanna og staðsetningu við brúna á Urriðaá, er þær höfðu verið færðar sundur eftir áreksturinn. Ljóst er, að brúin,

sem er um 4.5 m að breidd, er of mjó til þess, að bifreiðarnar gætu mæst þar, en samkvæmt vottorði Bifreiðaeftirlits ríkisins er bifreiðin M-848 2.35 m að breidd, en bifreiðin E-479 2.44 m. Sú síðarnefnda er því breiðari en almennt gerist, sbr. ákvæði 55. gr. umferðarl. nr. 40/1968.

Svo sem fram kemur á vettvangsuppdrætti lögreglu og greindum ljósmyndum, voru glerbrot úr bifreiðinni M-848 á vestari vegarbrún sunnan brúarinnar. Þá kemur fram á myndum, að sandslóð af palli þeirrar bifreiðar hefur legið eftir endilöngu brúargólfinu. Þá eru sýnileg ummerki á syðri brúarstólpa, sem samsvarað geta ákomu á hægri framhjólbarða greindrar bifreiðar. Séu þessi atriði virt, þyngdarmunur bifreiðanna, ástand þeirra og staðsetning eftir áreksturinn, vettvangsathuganir, skýringar og framburður lögreglumannsins Þórðar Sigurðssonar, verður ekki dregin önnur ályktun en sú, að árekstur bifreiðanna E-479 og M-848 hafi átt sér stað, er síðarnefnd bifreið var að hluta til komin yfir brúna að sunnanverðu, svo sem ökumaður hennar heldur fram.

Upplýst er og óumdeilt, að bifreiðinni M-848 hafi verið ekið fremur hægt að brúnni norðan megin frá tiltekið sinn og nokkrar bifreiðar, sem á móti komu hafi þá ekið yfir brúna. Ökumaður M-848 kvaðst engan bíl hafa séð á móti, er hann kom að brúnni, og því ekið áleiðis yfir brúna.

Ökumaður bifreiðarinnar E-479, stefndi Sigurbjörn, sem var með 12 tonna malarhlass á bifreið sinni, hefur viðurkennt að hafa ekið bifreiðinni á 50 km hraða í átt að Urriðaá að sunnanverðu tiltekið sinn. Hann kvaðst hafa séð bifreiðina M-848, skömmu áður en hann kom að brúnni, og hafa reiknað með, að hún biði handan brúarinnar, meðan hann æki yfir.

Fram er komið, að mikið ryk lá yfir veginum umrætt sinn. Ökumaður bifreiðarinnar E-479, sem var í atvinnuakstri, ók í röð bifreiða og hafði takmarkað útsýni framundan vegna hins mikla ryks. Engu að síður ók hann a.m.k. á 50 km hraða niður brekkuna sunnan brúarinnar á stórum og fullhlöðnum bíl, og var hraði bifreiðar hans svo mikill, að hann hafði ekki tök á því að stöðva í tíma, er hann sá bifreiðina M-848 framundan. Þessi akstursmáti stefnda verður að teljast sérlega ámælisverður, er haft er í huga, að hann þekkti vel til staðhátta við Urriðaá og mátti því vera ljóst, að sérstakrar aðgæslu var þörf við akstur yfir og við brúna við þær aðstæður, sem þarna voru.

Með akstri sínum tiltekið sinn hefur stefndi Sigurbjörn gerst brotlegur við 37. gr., 1. mgr., 47. gr. 1. og 2. mgr., 49. gr., 1. og 2. mgr. og 3. mgr. f. og h., og 55. gr., 6. mgr., umferðarlaga nr. 40/1968.

Svo sem atvikum máls þessa er háttað og á stóð, er ökumaður bifreiðarinnar M-848 ók inná brúna tiltekið sinn, verður eigi talið, að hann hafi með því sýnt af sér slíkt aðgæsluleysi, að efni séu til þess að leggja á hann sök vegna árekstursins.

Samkvæmt framansögðu ber að leggja óskipta sök vegna áreksturs þessa á ökumann bifreiðarinnar E-479, stefnda Sigurbjörn Þ. Guðmundsson.

Þar sem ekki er tölulegur ágreiningur um fjárkröfur stefnanda, ber að taka þær að öllu leyti til greina og dæma báða stefndu til að greiða stefnanda in solidum kr. 28.000.- með 34% ársvöxtum frá 4. júní 1981 til 22. október 1981, en með 39% ársvöxtum frá þeim degi til dómsuppsögudags, 6. júlí 1982, og með hæstu lögleyfðu innlánsvöxtum, eins og þeir verða á hverjum tíma, frá þeim degi til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum málsins verða stefndu dæmdir til að greiða stefnanda óskipt málskostnað, sem ákveðst kr. 8.000.-.

Eggert Óskarsson borgardómari kvað upp dóm þennan.

D ó m s o r ð:

Stefndu, Sigurbjörn Þ. Guðmundsson og Tryggingamiðstöðin h/f, greiði in solidum stefnanda, Haraldi Magnússyni, kr. 28.000.- með 34% ársvöxtum frá 4. júní 1981 til 22. október 1981, en með 39% ársvöxtum frá þeim degi til 6. júlí 1982, og með hæstu lögleyfðu innlánsvöxtum eins og þeir verða á hverjum tíma, frá þeim degi til greiðsludags og kr. 8.000.- í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa, að viðlagðri aðför að lögum.

Fimmtudaginn 21. júní 1984.

Nr. 59/1984.

Ákærvaldið

(Þórður Björnsson ríkissaksóknari)
gegn

Þormóði Magnúsi Guðlaugssyni

(Jón Ólafsson hrl.)

Bann við hundahaldi.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Björn Sveinbjörnsson, Halldór Þorbjörnsson og Sigurgeir Jónsson.

Ríkissaksóknari hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með áfrýjunarstefnu 20. mars 1984. Málinu er áfrýjað að ósk ákærða og