

kröfur til skuldajafnaðar kröfu hans í aðalsök, eftir því sem til hrekkur. Rétt þykir, að aðalstefndi greiði gagnstefnanda málskostnað, kr. 4.600.00.

Dóminn kváðu upp Steingrímur Gautur Kristjánsson, fulltrúi sýslumannsins í Gullbringu- og Kjósarsýslu, ásamt meðdómsmönnum Steingrími Benediktssyni trésmiðameistara, Hafnarfirði, og Guðmundi Þorleifssyni trésmiðameistara, framkvæmdastjóra Iðnaðarmannafélagsins í Hafnarfirði, sem annast uppmælingar fyrir það félag.

Dómsorð:

Aðalstefndi, Gunnar Pétursson, greiði aðalstefnanda, Valdimari Hafliðasyni, kr. 6.912.00 með 6% ársvöxtum frá 1. 1. 1965 til 31. 12. 1965 og með 7% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags og kr. 4.600.00 í málskostnað.

Gagnstefndi, Valdimar Hafliðason, greiði gagnstefnanda, Gunnari Péturssyni, kr. 2.673.10 auk 6% ársvaxta frá 23. 3. 1965 til 31. 12. 1965 og með 7% ársvöxtum frá 1. 1. 1966 til greiðsludags, enda komi þessar kröfur til skuldajafnaðar við kröfu aðalstefnanda, eftir því sem til hrekkur.

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

Mánudaginn 9. desember 1968.

Nr. 47/1968. **Haraldur Guðmundsson**
(Árni Gunnlaugsson hrl.)
gegn
Olúfélaginu Skeljungi h/f
(Benedikt Blöndal hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 6. marz 1968 og gerir þær dómkröfur, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 409.284.40 ásamt 6% árs-

vöxtum af kr. 461.759.40 frá 27. apríl 1965 til 1. janúar 1966, 7% ársvöxtum af sömu fjárhæð frá þeim degi til 8. apríl 1966, 7% ársvöxtum af kr. 409.284.40 frá þeim degi til greiðsludags og svo málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst sýknu og málskostnaðar hér fyrir dómi.

Málsatvikum er skilmerkilega lýst í héraðsdómi. Slys það, sem mál þetta er af risið, verður einvörðungu rakið til stórkostlegs gáleysis áfrýjanda sjálfs. Með þessari athugasemd ber að staðfesta hinn áfrýjaða dóm að niðurstöðu til.

Rétt er, að áfrýjandi greiði stefnda málskostnað fyrir Hæstarétti, sem ákveðst kr. 10.000.00.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Haraldur Guðmundsson, greiði stefnda, Olíufélaginu Skeljungi h/f, málskostnað fyrir Hæstarétti, kr. 10.000.00, að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 20. janúar 1968.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 17. þ. m., hefur Haraldur Guðmundsson, Suðurgötu 31, Hafnarfirði, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, birtri 28. júní 1967, gegn Olíufélaginu Skeljungi h/f, Reykjavík, til þess að fá félagið dæmt til greiðslu skaðabóta að fjárhæð kr. 409.284.40 auk 6% ársvaxta af kr. 461.759.40 frá 27. apríl 1965 til 1. janúar 1966, 7% ársvaxta af þeirri fjárhæð frá þeim degi til 29. júní 1966 og sömu vaxta af kr. 409.284.40 frá þeim degi til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu samkvæmt mati dómsins.

Við munnlegan flutning málsins setti stefnandi fram varakröfu um það, að honum yrði tildæmd önnur lægri fjárhæð úr hendi stefnda eftir mati dómsins auk vaxta og málskostnaðar, svo sem hann hefur krafizt í sambandi við aðalkröfu sína.

Stefndi, Olíufélagið Skeljungur, hefur krafizt þess, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og tildæmdur málskostnaður úr hans hendi að mati réttarins.

Til vara hefur þessi stefndi gert þá kröfu, að sök verði skipt

í málinu og kröfur stefnanda þá aðeins teknar til greina að mjög litlu leyti, en málskostnaður verði niður felldur.

Sjóváttryggingarfélagi Íslands h/f hefur verið stefnt til réttargæzlu í máli þessu. Engar kröfur hafa verið gerðar á hendur réttargæzlustefnda, enda hefur hann engar kröfur haft uppi á hendur stefnanda.

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

Mál þetta er gjafsóknarmál, og hefur Árni Gunnlaugsson hæstaréttarlögmaður verið skipaður til þess að flytja málið af hálfu gjafsóknarhafa, Haralds Guðmundssonar. Málskostnaðarkrafa er gerð hér í málinu, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál, sbr. fyrirmæli gjafsóknarleyfisins, sem dagsett er 11. apríl 1967.

Málavextir eru þeir, sem nú skal frá greina.

Hinn 27. apríl 1965, milli kl. 5 og 6 síðdegis, varð stefnandi fyrir slysi við vinnu sína á bifreiðaverkstæði stefnda, Olíufélagsins Skeljungs h/f, í Skerjafirði. Slysið bar að með þeim hætti, að stefnandi var að vinna við stillingu hemla á tengivagni bifreiðarinnar R 3664, eign stefnda, inni á verkstæðinu ásamt öðrum starfsmanni stefnda, Guðmundi Bjarnasyni. Á bifreið þessari voru loftþrýstihemlar. Þar sem loftþrýstingur vildi minnka á kerfi bifreiðarinnar, varð að gangsetja bifreiðina við og við til þess að ná aftur upp þrýstingnum. Stefnandi hugðist gangsetja bifreiðina í þessu skyni. Hann settist eigi upp í bifreiðina, heldur teygði sig inn í stýrishús hennar til þess að styðja á gangsetningarnapp vélarinnar. Kom þá í ljós, að bifreiðin var í fyrsta gír, og er vél hennar fór í gang, rann hún áfram, án þess að stefnandi kæmist upp í stýrishúsið. Reyndi stefnandi nú að stöðva bifreiðina, en tókst eigi, og rann hún út úr verkstæðinu stjórnlaus og sveigði til hægri og lenti á bifreiðinni R 2557, eign stefnda, sem stóð fyrir utan verkstæðisdyrnar, hægra megin séð innan frá verkstæðinu. Þegar bifreiðin R 3664 lenti utan í bifreiðinni R 2557, klemmdist stefnandi milli stafs og hurðar á bifreiðinni R 3664. Hlaut hann alvarleg meiðsli, m. a. mjaðmagrindarbrotnaði hann. Var stefnandi óvinnufær af þessum sökum frá 27. apríl 1965 til 6. október s. á. auk þess sem hann hlaut 15% varanlega örorku af völdum slyssins.

Framangreindar bifreiðar voru báðar ábyrgðartryggðar hjá réttargæzlustefnda.

Lögreglumenn komu á vettvang eftir slysið og tóku ljósmyndir á staðnum. Hafa ljósmyndir þessar verið lagðar fram í málinu.

Samkvæmt þeim ljósmyndum hefur bifreiðin R 2557 staðið fyrir framan dyr á verkstæðinu, sem eru hægra megin við dyr þær, sem verið var að framkvæma viðgerðina á bifreiðinni R 3664 í. (Séð innan af verkstæðinu).

Ekki voru aðrir menn við vinnu inni á verkstæðinu heldur en stefnandi og samverkamaður hans, Guðmundur Bjarnason.

Að kvöldi dagsins, sem slysið vildi til, gaf Guðmundur Bjarnason skýrslu á skrifstofu rannsóknarlögreglunnar. Skýrði hann svo frá, að hann hefði verið að vinna þarna inni á verkstæðinu ásamt stefnanda. Hafi þeir verið að gera við hemla á tengivagni bifreiðarinnar R 3664. Kvaðst hann hafa verið að enda við að tengja hemla tengivagns bifreiðarinnar og verið að fara undan vagninum, en hann hefði áður legið undir honum. Stefnandi mun hafa ætlað að setja bifreiðina í gang til þess að fá upp loftþrýsting á hemla hennar. Guðmundur kveður þá hafa verið búna að setja bifreiðina í gang áður til þess að prófa hemlana og hafi bifreiðin þá verið kyrr inni á verkstæðinu, en hemlarnir á vagninum hafi verið fastir og hafi þeir verið að laga þá. Síðan, þegar Guðmundur var að komast undan vagninum, kveðst hann hafa heyrt, að bifreiðin fór í gang og um leið af stað. Í fyrstu kvaðst hann hafa álitnið, að stefnandi hefði farið upp í bifreiðina til þess að fara með hana út af verkstæðinu, en svo hafi hann séð, að bifreiðin sveigði til hægri að bifreiðinni R 2557, er staðið hafi fyrir utan verkstæðisdyrnar, með þeim afleiðingum, að bifreiðin lenti á bifreiðinni R 2557. Kvaðst Guðmundur þá strax hafa séð, að ekki var allt með felldu, og hlaupið að bifreiðinni R 2557. Hafi bifreiðin R 3664 þá verið búin að drepa á sér og staðið í fyrsta gír. Var stefnandi klemmdur þarna á milli hurðarinnar og dyrakarmsins, en hurðin klemmd inn í varahjólbarða (felgu) bifreiðarinnar R 2557. Var felga þessi utan á hægri hlið nefndrar bifreiðar. Var klemman það mikil, að bifreiðin R 3664 gat ekki runnið frá, þó að Guðmundur tæki hana úr gír. Kvaðst hann því hafa orðið að setja bifreiðina í gang og leggja á hjólin frá bifreiðinni R 2557 og með því hafi hann getað hreyft bifreiðina þannig, að lamir hurðarinnar á bifreiðinni R 3664 hafi brotnað, og við það hafi Haraldur losnað og fallið hægt niður. Kvaðst Guðmundur síðan strax hafa hlaupið í símann til þess að kalla á sjúkrabifreið og er hann hafi komið frá því, hafi verið komnir þarna að starfsmenn olíufélagsins. Síðan segir orðrétt á þessa leið í skýrslu Guðmundar fyrir rannsóknarlögreglunni: „Ég get ekki gert mér neina grein fyrir því, hvað kom að Haraldi að

fara að gangsetja bifreiðina, því bifreiðin hlýtur að hafa verið í gír, en algenzt er að gangsetja bifreiðir, þegar viðgerð er framkvæmd, þar sem þrýstiloft eyðist, þegar verið er að prófa hemlana, en viss þrýstingur þarf að vera á til að fá út rétt álag á hemlana“.

Hinn 3. júlí 1965 kom stefnandi fyrir hjá rannsóknarlögreglunni og gaf eftirfarandi skýrslu: Þegar umrætt slys varð, kveðst hann hafa unnið ásamt Guðmundi Bjarnasyni við að lagfæra hemla á tengivagni bifreiðarinnar R 3664. Hafi þeir unnið í félagi að verki þessu og er slysið varð, hafi Guðmundur verið fyrir aftan tengivagninn eða að nokkru leyti undir honum. Stefnandi kveðst hafa farið til að setja vél bifreiðarinnar í gang til þess að ná upp loftþrýstingi, en hemlakerfi bifreiðarinnar sé með „vacuum“, þannig að loftið virki eingöngu á tengivagninn, en á bifreiðinni sé hemlavökvi á kerfinu, sem loftið virki á. Loftþrýstingurinn hafi fallið niður, svo að setja hafi þurft vél bifreiðarinnar í gang til þess að geta prófað hemlakerfi tengivagnsins. Kvaðst stefnandi hafa gengið fram með bifreiðinni og gerir ráð fyrir því, að hann hafi stigið á felguboltana og þannig teygst sig inn í bifreiðina, en hátt hafi verið upp í hús bifreiðarinnar, svo að maður næði eigi frá jörðu og inn í stýrishúsið. Stefnandi segist hafa teygst sig inn í stýrishús bifreiðarinnar og stutt á ræsihnapp hennar til þess að gangsetja vélina, sem hafi um leið hrokkið í gang og bifreiðin farið af stað. Bifreiðin hafi verið í gangi rétt áður, og kvaðst stefnandi hafa talið öruggt, að bifreiðin væri í hlutlausum gír, en handhemil hafi ekki verið hægt að hafa á bifreiðinni, meðan verið var að prófa hemlana.

Þegar bifreiðin hafi farið í gang og um leið af stað áfram, kvaðst stefnandi hafa gert tilraun til þess að komast inn í bifreiðina til þess að sveigja henni frá bifreiðinni R 2557, er staðið hafi hægra megin við dyrnar, sem bifreiðin R 3664 var í, en kvaðst ekki geta lýst því frekar, sem fyrir kom. Hann kvaðst ekki hafa misst meðvitund og fundið, er bifreiðin klemmdi meira og meira að honum. Félagi hans hafi komið honum til hjálpar og verið mjög fljótur að fara inn í bifreiðina og ná henni frá, svo að stefnandi losnaði úr klemmunni milli hurðarinnar og dyra-stafsins.

Hinn 29. nóvember 1967 kom Guðmundur Bjarnason hér fyrir réttinn og skýrði þá svo frá, að slysið hefði haft þau áhrif á sig, að skýrsla hans hjá rannsóknarlögreglunni hefði af þeim sökum ekki verið alveg rétt. Tók hann nú fram, að hann hefði beðið

stefnanda um að setja bifreiðina í gang í umrætt sinn og hafi hann þá ennþá legið undir tengivagninum. Segir Guðmundur, að þennan dag hafi stefnandi ekki fyrr verið búinn að fara upp í bifreiðina til að gangsetja hana. Guðmundur kvaðst sjálfur síðast hafa sett bifreiðina í gang og stöðvað hana, áður en slysið vildi til. Hann kvaðst ekki muna eftir því, hvort hann hefði skilið bifreiðina eftir í gír í umrætt sinn, en þó hljóti það hafa verið svo. Guðmundur sagði, að dieselvél hafi verið í bifreiðinni R 3664 og hafi verið drepíð á henni með því móti að taka út handfang, sem staðsett sé fyrir aftan vélarhlíf inni í stýrishúsinu. Sagði hann, að unnt væri að festa handfang þetta í þeirri stöðu, að bifreiðin færi eigi í gang, þótt gerð væri tilraun til þess að ræsa vél hennar. Hann kvað stefnanda hafa verið verkstjóra við verk þetta. Hins vegar hafi annar maður, að nafni Emil Emilsson, verið verkstæðisformaður. Guðmundur minnti, að bifreiðinni R 2557 hefði verið lagt við dyr verkstæðisins um kl. 1700 daginn, sem slysið vildi til. Hann tók fram, að þeir bifvélavirkjarnir á verkstæðinu hefðu verið margbúnir að óska eftir því við Guðmund Þorsteinsson stöðvarstjóra, að bifreiðum væri ekki lagt fyrir framan dyr verkstæðisins, nema því aðeins að búið hefði verið að óska eftir viðgerð á þeim og komið hafi verið að viðgerðinni. Hann kvað sérstök bifreiðastæði vera annars staðar í portinu.

Stefnandi kom einnig fyrir réttinn sama dag og Guðmundur Bjarnason. Staðfesti hann skýrslu sína fyrir rannsóknarlögreglunni, en bætti því við, að í umrætt sinn hefði hann ræst bifreiðina samkvæmt beiðni Guðmundar Bjarnasonar. Hann kvað Guðmund Bjarnason hafa ræst bifreiðina og stöðvað hana síðast, áður en slysið varð. Stefnandi sagðist hafa verið búinn að starfa á verkstæði Olíufélagsins Skeljungs h/f í um það bil 3 ár, þegar slysið vildi til. Hann kvaðst þá ekki hafa verið orðinn bifvélavirki, en hins vegar hafi hann verið búinn að vinna mörg ár við bifreiðaviðgerðir, þegar óhappið varð, og sagðist hafa haft bílpróf, þegar það gerðist. Hann kvaðst hafa fengið bifvélavirkjaréttindi seinast á árinu 1965. Hafi það gerzt með undanþágu frá skólagöngu, en gegn því, að hann tæki prófið. Stefnandi sagði, að slysið hefði orðið um það bil kl. 1730, og taldi, að bifreiðin R 2557 hefði þá verið búin að standa fyrir utan dyr verkstæðisins frá því um það bil kl. 1700. Stefnandi kvað mann að nafni Emil Emilsson hafa verið verkstæðisformann, þegar slysið vildi til. Sé Emil þessi bifvélavirkjameistari, en þar sem hann hafi einnig þurft

að annast um útvegum á varahlutum, hafi hann ekki alltaf verið við á verkstæðinu og hafi bifreiðarstjórnarnir þá leitað til sín með viðgerðir á bílunum og það því komið í hlut stefnanda að ráðstafa minni háttar viðgerðum, þegar Emil hafi ekki verið við. Hins vegar sagði stefnandi, að allar meiri háttar viðgerðir hafi verið bornar undir Emil og hann tekið ákvarðanir í þeim efnum. Stefnandi sagði, að hann hefði oftast en einu sinni óskað eftir því við stöðvarstjórnann, að hann bæði bifreiðarstjórana að leggja ekki bifreiðum fyrir framan verkstæðisdýrnar.

Emil Emilsson, verkstæðisformaður hjá Olíufélaginu Skeljungi h/f, hefur komið fyrir réttinn og skýrt svo frá, að þegar hann hafi ekki verið á verkstæðinu, þá hafi oftast verið leitað til stefnanda, með smærri viðgerðirnar að minnsta kosti, enda sagði Emil, að stefnandi hefði verið sín hægri hönd þarna á verkstæðinu. Emil kvað margsinnis hafa verið búinn að amast við því, að bifreiðum væri lagt fyrir framan verkstæðisdýrnar. Ekki gat Emil fullyrt um það, hvort hann hefði verið búinn að tala um það við alla bifreiðarstjórana að leggja ekki fyrir framan verkstæðisdýrnar, en segir hins vegar, að hann hafi margsinnis verið búinn að tala um það við suma þeirra. Hann gat þess, að sérstök bifreiðastæði væru til í porti Olíufélagsins Skeljungs h/f. Emil taldi sig geta fullyrt, að bifreiðin R 2557 hefði ekki verið komin þarna kl. 1700 daginn, sem slysið varð, en á þeim tíma dags hætti Emil jafnan vinnu.

Guðmundur Þorsteinsson, stöðvarstjóri í olíustöð Olíufélagsins Skeljungs h/f, hefur komið fyrir réttinn og skýrt svo frá, að sig rámi í það, að stefnandi hafi verið búinn að amast yfir því við sig, að bifreiðarstjórnarnir legðu bifreiðum að nauðsynjalausum fyrir framan verkstæðisdýrnar. Taldi Guðmundur, að þetta hefði verið annað hvort um svipað leyti og slysið varð eða áður, en tók þó fram, að hann ætti erfitt með að tímasetja þetta. Hann kvaðst áreiðanlega ekki sjálfur hafa talað um þetta við bifreiðarstjórana, en taldi, að annað hvort Emil Emilsson eða sá, sem umsjón hafði með útkeyrslunni, hefði rætt þetta við bifreiðarstjórana.

Stefnandi byggir skaðabótakröfur sínar á hendur stefnda í fyrsta lagi á 1. mgr. 67. gr. umferðarlaga nr. 26/1958, sbr. 1. mgr. 69. gr. sömu laga, enda telur hann, að umrætt slys hafi orðið af völdum ökutækis í notkun. Sú notkun hafi enn fremur verið skyldustarf stefnanda, er hann hafi innt af hendi í þágu stefnda. Hafi stefnandi leyst það af hendi, svo sem venja sé til um slík störf. Stefnandi telur, að hann hafi eigi sýnt það mikið gáleysi

við gangsetningu bifreiðarinnar, að réttlætt geti lækkun fébóta til hans samkvæmt heimild í 3. mgr. 67. gr. umferðarlaganna nema þá aðeins að litlu leyti. Ástæða þess, að hann hafi gangsett bifreiðina R 3664, hafi verið beiðni annars starfsmanns, Guðmundar Bjarnasonar. Hafi gangsetningin verið nauðsynlegur þáttur í þeirri viðgerð, sem stefnandi vann að. Hafi stefnandi haft fulla ástæðu til að ætla, að engin óvenjuleg hættu væri samfara því að ræsa bifreiðina nú fremur en áður, þar sem samstarfsmaður hans, Guðmundur Bjarnason, hefði gangsett bifreiðina rétt áður. Stefnandi hafi mátt ætla, að bifreiðin væri í því ástandi, sem venja sé til við slíka notkun bifreiða, það er að segja í hlutlausum gir. Hafi stefnandi því verið grandalaus um það, að nokkur óvenjuleg hættu væri fyrir hendi. Jafnframt hafi hann verið styrktur í því grandaleysi af nefndum samstarfsmanni sínum, sem eigi hafi varað hann við neinni hættu af gangsetningu bifreiðarinnar.

Í annan stað byggir stefnandi fébótaábyrgð á hendur stefnda á 68. gr. umferðarlaganna, enda megi rekja slysið til árekstrar bifreiðarinnar R 3664 á bifreiðina R 2557. Báðar þessar bifreiðar séu eign stefnda, Olíufélagsins Skeljungs h/f, og tryggðar hinni lögbundnu ábyrgðartryggingu hjá Sjóvátryggingarfélagi Íslands h/f. Orsök slyssins sé að þessu leyti til hin óforsvaranlega staðsetning bifreiðarinnar R 2557. Telur stefnandi, að bifreiðar séu aldrei látnar standa þannig rétt fyrir framan dyr verkstæðisins, eins og gert hafi verið í umrætt sinn með bifreiðina R 2557, nema rétt á meðan verið sé að afhenda þæri til viðgerðar. Því hafi hins vegar eigi verið til að dreifa í þessu tilviki. Hefði bifreiðin R 2557 eigi staðið rétt við verkstæðisdyrnar og eins rúmt verið við útkeyrslu eins og venjulega hafi verið, hefði ekkert tjón orðið af því, að bifreiðin R 3664 rann út úr dyrum verkstæðisins. Á þessari óforsvaranlegu staðsetningu bifreiðarinnar R 2557 og því tjóni, sem af henni hlaut, beri stefndi fulla fébótaábyrgð.

Verði talið, að framangreindar málsástæður geti eigi átt við varðandi bótaskyldu stefnda, byggir stefnandi hana í þriðja lagi á reglunum um ábyrgð vinnuveitanda á tjóni, sem hlýzt af saknæmri háttsemi starfsmanna í starfi, en einhver af starfsmönnum stefnda hljóti að hafa skilið bifreiðina eftir í gir, vitandi þó, að slíkt hafi eigi mátt miðað við þá viðgerð, sem fram hafi farið á henni og notkun bifreiðarinnar til framkvæmdar þeirri viðgerð.

Í fjórða lagi reisir stefnandi kröfur sínar á því, ef sérreglur umferðarlaganna verða eigi taldar eiga hér við, að eðlilegt sé,

að atvinnuveitandi beri ábyrgð á tjóni, sem verði af notkun hins hættulega vinnutækis, sem bifreiðin R 3664 hafi verið undir þeim kringumstæðum, er slysið varð. Ef svo yrði litið á, að stefnandi hafi verið nokkurs konar ökumaður eða stjórnandi bifreiðarinnar R 3664 í umrætt sinn, hljóti hann þrátt fyrir það að njóta verndar skaðabótaréttarins, þar sem ætluð stjórn hans á bifreiðinni hafi verið nauðsynlegur þáttur í hættulegu skyldustarfi, en gangsetning bifreiðarinnar verið eðlileg og óumflýjanleg hjá stefnanda.

Stefndi styður sýknukröfu sína þeim rökum, að slys stefnanda verði eingöngu rakið til ógætni hans sjálfs. Það hafi verið mikil óvarkárni af hálfu stefnanda að setja bifreiðina í gang án þess að fara sjálfur inn í hana og sitja í stýrishúsinu, þannig að hann hefði fulla stjórn á henni. Jafnframt hafi hann sýnt óvarkárni, er hann gekk eigi úr skugga um, að bifreiðin væri í hlutlausum gír, áður en hann setti hana svo óvarlega í gang. Þessi óvarkárni stefnanda verði enn meiri fyrir þá sök, að stefnandi hafi orðið að klifra upp á felgubolta til að geta teygst sig inn í bifreiðina, en svo hátt hafi verið upp í hús hennar að eigin sögn stefnanda, að ekki hafi náðst frá jörðu inn í stýrishúsið. Enn meiri verði óvarkárni stefnanda, þegar þess er gætt, að starfsfélagi hans, Guðmundur Bjarnason, virðist enn hafa legið undir tengivagninum, er stefnandi fór til að setja bifreiðina í gang. Þá hafi stefnandi enn farið óvarlega, er hann reyndi að komast upp í bifreiðina á ferð, við svo erfiðar aðstæður, sem nú hefur verið lýst. Hefði honum verið nær að forða sér frá og minni skaði, þó að bifreiðin skemmdist, en að hann yrði sjálfur fyrir líkams- eða jafnvel líftjóni.

Þó að bifreiðin kunni að hafa verið í gangi, nokkru áður en stefnandi setti hana í gang, telur stefndi það ekki hafa gefið stefnanda nokkra tryggingu fyrir því, að bifreiðin væri í hlutlausum gír, þegar hann ræsti vél hennar, og drægi það alls ekki úr óvarkárni hans, hvað þá að það geti talizt saknæmt af hálfu samverkamanns hans, þó að hann kunni að hafa drepist á vél bifreiðarinnar í gír. Þvert á móti virðist það vera sjálfsögð varúð að hafa bifreiðina í gír og reyndar í samræmi við ákvæði 51. gr. umferðarlaga. Því geti heldur eigi verið um að ræða sök hjá starfsmanni stefnda af þessu tilefni.

Slys þetta verði eigi talið stafa af notkun ökutækis stefnda í þeim skilningi, sem stefnandi vilji vera láta. Stefnandi hafi sjálfur stjórnað ökutækinu, ef stjórn skyldi kalla, er slysið

varð. Komi því ekki til greina að reisa neina bótaskyldu á 1. mgr. 67. gr. umferðarlaga, sbr. 1. mgr. 69. gr. sömu laga. Jafnvel þó að ekki yrði á þetta fallizt, telur stefndi samt, að með hliðsjón af 3. mgr. 67. gr. umferðarlaga beri að fella bætur alveg niður vegna hinnar miklu sakar stefnanda.

Þá mótmælir stefndi því enn fremur, að fébótaábyrgð verði byggð á 68. gr. umferðarlaga, því að ekki sé hægt að segja, að slys þetta hafi orðið af árekstri bifreiða í þeim skilningi, sem umferðarlögin leggi í hugtakið árekstur. Hér verði að gæta þess, að bifreið sú, sem R 3664 rakst á, R 2557, var kyrrstæð og mannlau, þegar áreksturinn varð. Því er mótmælt sem algerlega röngu, að bifreiðinni R 2557 hafi verið óforsvaranlega lagt fyrir slysið. Á það bendir stefndi enn fremur, að stefnanda hafi verið fullkunnugt um stöðu þessarar bifreiðar og hafi hann þess vegna algerlega getað varazt hana og jafnvel átt að sýna meiri gætni í athöfnum sínum vegna hennar. Þetta hafi stefnandi vanrækt, svo sem áður er fram komið, en honum verði auðvitað einum um það kennt.

Loks mótmælir stefndi þeirri málsástæðu stefnanda, að hér eigi við reglur um ábyrgð atvinnuveitanda á tjóni, sem verður af völdum hættulegs atvinnutækis. Bifreiðin R 3664 hafi engan veginn verið hættulegt vinnutæki í slíkum skilningi, er slys stefnanda varð. Mótmælir stefndi í þessu efni hugleiðingum stefnanda sem röngum og algerlega því, að starf stefnanda hafi verið hættulegt í þeim skilningi, að sérstök abjektiv skaðabótaábyrgð eigi að stofnast þess vegna. Ítrekar stefndi það, að hættan í máli þessu hafi einungis skapazt vegna stórkostlegs gáleysis stefnanda sjálfs.

Verði eigi á þessar málsástæður fallizt, þá telur hann hins vegar ljóst, að skipta verði sök í máli þessu og leggja sökina fyrst og fremst á stefnanda sjálfan og þá aðeins að mjög óverulegu leyti á stefnda.

Rétturinn lítur svo á, að slys það, sem stefnandi varð fyrir, verði hvorki rakið til handvámman samstarfsmanns hans í umrætt sinn né heldur til bilunar eða galla í tækjum, er stefndi beri ábyrgð á. Ekki verður heldur á það fallizt, að starf það, sem stefnandi vann að, er slysið varð, falli undir hættulega starfsemi samkvæmt íslenskum rétti.

Þá er það skoðun réttarins, að fébótaábyrgðarreglur 67. gr., 1. mgr., umferðarlaga nr. 26/1958, sbr. 1. mgr. 69. gr. sömu laga, eigi ekki við í tilviki því, sem hér er um fjallað, þar sem stefn-

andi var að gera við bifreiðina í umrætt sinn og slasast vegna mistaka sinna við framkvæmd þeirrar viðgerðar, en eigi vegna notkunar bifreiðarinnar í skilningi 1. mgr. 67. gr. laganna. Ekki verður heldur talið, að 68. gr. umferðarlaganna eigi hér við, þar sem bifreiðin R 2557 var mannláus og kyrrstæð, þá slysið vildi til, og verður því eigi litið svo á, að hér hafi verið um að ræða árekstur í merkingu nefndrar lagagreinar.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, verður að telja, að höfuðorsök slyssins hafi verið stórkostlegt gáleysi stefnanda sjálfs, sem hafði bílpróf og var vanur bílaviðgerðum, með því að setjast eigi undir stýri bifreiðarinnar og huga að stjórnþækjum hennar, áður en hann gerði tilraun til að gangsetja hana, í stað þess að standa fyrir utan bifreiðina á felguboltum hennar og seilast þaðan með höndina á ræsinn án þess að athuga, hvort bifreiðin væri í gír eða ekki.

Af þeim sökum, sem nú hefur verið getið, verður stefnandi að bera allt tjón sitt sjálfur, enda verður eigi talið, að slysið sé vávæn afleiðing af staðsetningu bifreiðarinnar R 2557 í umrætt sinn.

Úrslit málsins verða því þau, að stefndi er sýknaður af dómkröfum stefnanda.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Málskostnaður til handa stefnanda ákveðst kr. 32.520.00 og greiðist úr ríkissjóði. Af þeirri fjárhæð ber skipuðum talsmanni stefnanda, Árna Gunnlaugssyni hæstaréttarlögmanni, kr. 25.000.00 í talsmannslaun.

Magnús Thoroddsen borgardómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómendum Sigþóri Guðjónssyni verkstæðisformanni og Valdimar Leonhardssyni bifvélavirkjameistara.

Dómsorð:

Stefndi, Olíufélagið Skeljungur h/f, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Haralds Guðmundssonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Málskostnaður stefnanda, kr. 32.520.00, greiðist úr ríkissjóði. Af þeirri fjárhæð ber skipuðum talsmanni stefnanda, Árna Gunnlaugssyni hæstaréttarlögmanni, kr. 25.000.00 í talsmannslaun.

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