

Miðvikudaginn 13. febrúar 1963.

Nr. 93/1962.

Bergsteinn Árnason

(Sigurður R. Pétursson hrl.)

gegn

Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs

(Sigurður Ólason hrl.).

Dóminn skipuðu hinir reglulegu dómara Hæstaréttar.

Skaðabótamál.

Dómur Hæstaréttar.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 21. júní 1962. Hann gerir þær dómkröfur, að stefnda verði dæmt að greiða honum kr. 159.179.00 með 6% ársvöxtum frá 10. nóvember 1955 til 22. febrúar 1960 og 10% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Svo krefst hann og málskostnaðar úr hendi stefnda fyrir héraðsdómi og Hæstarétti.

Stefndi krefst staðfestingar héraðsdómsins og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr hendi áfrýjanda.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 18. apríl 1962.

Mál þetta, sem tekið var til dóms 3. þ. m. hefur Bergsteinn Árnason lögregluþjónn, Keflavíkurlflugvelli, sem hefur gjafsóknarleyfi í máli þessu, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, útgefni 29. júní 1960, gegn fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs til greiðslu skaðabóta að fjárhæð kr. 308.480.00 með 6% ársvöxtum frá 10. nóvember 1955 til 22. febrúar 1960 og 10% ársvaxta frá þeim degi til greiðsludags, auk málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndi hefur aðallega krafizt algerrar sýknu í málinu, auk hæfilegs málskostnaðar úr hendi stefnanda, en til vara hefur hann krafizt verulegrar lækkunar á stefnukröfunni, enda verði málskostnaður þá látinn niður falla.

Við munnlegan málflutning lækkaði stefnandi stefnukröfuna niður í kr. 159.179.00, en hélt fast við kröfur sínar að öðru leyti.

Reynt hefur verið að koma á sætt í málinu, en það hefur eigi tekizt.

Málavextir eru þessir:

Fimmtudaginn 10. nóvember 1955 kl. 19.00 varð mjög harður árekstur milli bifreiðanna J-6 og VL-1627 á veginum, sem liggur frá Hótel Keflavík norður til Camp Turner á Keflavíkurflugvelli. Bifreiðin J-6, ein af bifreiðum lögreglunnar á flugvellingnum, er Chevrolet sendiferðabifreið, árgerð 1955. Ökumaður hennar, stefnandinn í máli þessu, var einn í bifreiðinni og var á leið til lögreglustöðvarinnar í Camp Turner. Bifreiðin VL-1627 er Ford $\frac{3}{4}$ tonns vörubifreið. Ökumaður hennar var Matthías Ólafur Kristjánsson, starfsmaður flugþjónustunnar á flugvellingnum, og var hann á leið frá Camp Turner til Hótel Keflavík og var einn í bifreiðinni.

Eftir áreksturinn framkvæmdu bifreiðaeftirlitsmenn skoðun á bifreiðunum. Segja þeir hemla, stýri, ljós og flautu hafa verið í lagi á J-6 og stýri og ljós á VL-1627, en hemla hennar hafi ekki verið hægt að reyna. Hvoruga bifreiðina var unnt að reyna í akstri. Ökumenn bifreiðanna segja hvor um sig, að sín bifreið hafi verið í góðu lagi, og er ekkert, sem bendir til, að neitt hafi verið athugavert við þær.

Vegurinn á árekstursstaðnum er samkvæmt upprætti, sem lagður hefur verið fram á í málinu, um 7 m á breidd. Rétt sunnan við árekstursstaðinn er aflíðandi beygja á veginum, og er beygjan öll malbikuð, en vegurinn malborinn þar fyrir sunnan. Varð áreksturinn um það bil 30 m fyrir norðan beygjuna. Var hann svo harður, að VL-1627 hentist út af veginum að austanverðu, valt á vinstri hliðina og lá þannig eftir áreksturinn, að framendinn vissi í suður og var heldur nær veginum en afturendinn. Eftir áreksturinn stóð J-6 þversum á malborna kantinum utan við malbikið að austanverðu. Námu framhjól við malbikið, en afturendinn var út af veginum. Var örstutt bil milli afturenda bifreiðanna. Ökumaður J-6 lá undir bifreið sinni, er að var komið, en ekill VL-1627 var inni í sinni. Báðir ökumennirnir slösuðust mjög mikið, eins og nánar verður vikið

að síðar, og báðar bifreiðarnar stórskemmdust. Komið var myrkur, er áreksturinn varð. Lögreglumaður kom á vettvang nokkru eftir slysið og gerði uppdrátt af staðháttum. Ekki sáust nein hjólför á veginum, enda var hann blautur.

Stefnandinn Bergsteinn Árnason hefur skýrt svo frá, að hann hafi verið á leið til lögreglustöðvarinnar. Hann kveðst ekki hafa verið að flýta sér og verið vel fyrir kallaður í alla staði. Er hann hafi komið að framangreindri beygju á veginum, hafi hann skipt vél bifreiðarinnar úr 4. í 3. gír og litið á hraðamælinn um leið, er hafi þá sýnt 34 km hraða. Er þetta samkvæmt framburði stefnanda í þinghaldi í sakadómi Keflavíkurflugvallar hinn 25. janúar 1956, en í þinghaldi hinn 21. nóvember 1955 sagði hann hraðann hafa verið ca. 40 km, áður en hann skipti í 3. gír. Stefnandi kveðst hafa tekið beygjuna þannig, að hann hafi ekið vel úti á sínum vegarhelmingi. Um leið og bifreiðin kom út á malbikið kveðst hann hafa fundið, að vegurinn var glerháll af ísingu, því að bifreiðin hafi runnið eitthvað til. Kveðst hann aðeins hafa tyllt fætinum á fóthemilinn til að minnka hraðann, en sleppt strax aftur. Við hemlunina hafi bifreiðin runnið út á veginn. En í þinghaldi hinn 21. nóvember 1955 segir stefnandi, að bifreiðin hafi nú runnið á milli vegkantanna, hann ekki ráðið við neitt og afleiðingin orðið sú, að bifreiðin hafi rekizt á aðra bifreið, er á móti kom. Í þinghaldi hinn 25. janúar 1956 kveðst hann aldrei hafa misst stjórn á bifreiðinni, en það hafi ekki skipt neinum togum, að áreksturinn hafi orðið. Um áreksturinn sjálfan kvaðst hann ekkert muna, en gizkaði á, að höfuðið á sér hefði rekizt á karminn yfir framrúðunni um leið og áreksturinn varð og hann rotazt við það. Hann kvaðst hafa ekið með lægri ljósunum og lægri ljósin hafi einnig verið á bifreið þeirri, er á móti kom.

Matthías Ólafur Kristjánsson hefur skýrt svo frá, að hann hafi ekið fram úr jeppa nokkru áður en áreksturinn varð. Hann kveðst hafa ekið á vinstri vegarhelmingi og hafa dregið úr hraða bifreiðarinnar, er hann hafi nálgazt beygjuna á veginum. Hafi hraði hennar verið 8—10 mílur miðað við klukkustund, þegar 10—15 metrar hafi verið eftir að beygjunni, en þá kvaðst hann hafa séð bifreið koma á móti sér á mikilli ferð. Hann segist hafa ekið yzt vinstra megin á malbikinu, en reynt að sveigja út á malarkantinn utan við malbikið, er hann sá, að árekstur var óumflýjanlegur. En það hafi engum togum skipt, að áreksturur hafi orðið, og telur hann, að bifreiðinni hafi verið ekið á

miðja hægri hlið bifreiðar hans með þeim afleiðingum, að bifreið hans valt á hliðina. Hann kvaðst aldrei hafa misst meðvitund, en hafa átt erfitt um andardrátt og haft sáran verk í hægri síðu. Er hann hafi reynt að standa á fætur inni í bifreiðinni, hafi menn komið á vettvang og hjálpað honum út úr henni. Hann telur veginn hafa verið mjög hálan vegna bleytu eða ísingar, en veit ekki með vissu hvort heldur var.

Engir sjónarvottar voru að árekstri þessum aðrir en öikumennirnir. En fyrstu mennirnir, sem komu á slysstaðinn, voru í jeppa þeim, sem áður er minnt á, að Ólafur Matthías hafi ekið fram úr rétt fyrir slysið. Ökumaður jeppans var Haraldur Ágústsson, en með honum voru 3 menn, Ormur Guðjón Ormsson, Þorvaldur Theodór Guðjónsson og Guðbjartur Kristjánsson. Hafa þeir allir borið vætti fyrir sakadómi Keflavíkurflugvallar. Frá Turner-hliði að árekstursstaðnum er þráðbeinn, malbikaður vegur, tæpir 800 m á lengd. Samkvæmt framburði Orms Guðjóns fór VL-1627 fram úr jeppanum um 100 m frá Turner-hliði. Jeppanum var ekið hægt, er hinni bifreiðinni var ekið fram úr honum, og gizkar eitt vitnið á, að hraði hennar hafi verið 20 km, og tvö vitnanna taka fram, að VL-1627 hafi ekki verið ekið hratt. Þegar þeir félagar í jeppanum komu á slysstað, sáu þeir vegsummerkin og fóru út úr jeppanum til að athuga, hvað komið hefði fyrir. Heyrðu þeir Haraldur og Ormur Guðjón þá mann stynja inni í vörubifreiðinni og fóru strax þangað. Ormur Guðjón opnaði bílhurðina og fékk Þorvald Theodór til að hjálpa sér að ná manninum út, en Haraldur fór brott að sækja hjálp. Þeir Ormur Guðjón, Þorvaldur Theodór og Guðbjartur Kristjánsson báru manninn, sem reyndist vera fyrrnefndur Matthías Ólafur, út úr bifreiðinni og hagræddu honum á vegarbrúninni. Hann var með rænu, en átti erfitt með mál. Þrjú vitnanna kveða hann hafa viðhaft ummæli á þessa leið: „Hvers vegna ók hann fyrir mig?“ Nokkru síðar, er bifreið kom þarna að, sem lýsti upp staðinn, tók Guðbjartur eftir því, að maður lá undir lögreglubifreiðinni, en ekki höfðu þeir heyrt neitt hljóð frá honum. Lá maðurinn, sem var Bergsteinn Árnason, á grúfu við hægra afturhjóla innanvert, og lágu fæturnir aftur undan bifreiðinni. Neðri höggdeyfarafe stingin hvíldi á þaki Bergsteins og var ekki hægt að ná honum undan nema lyfta bifreiðinni. Brugðu þeir nú við, er komnir voru á slysstaðinn, og lyftu bifreiðinni og drógu Bergstein undan henni. Fór hann þá eitthvað að stynja og virtist með rænu. Kvaðst hann hafa miklar kvalir í handlegg

og baki. Allt var tal hans mjög slitrótt og sumt alveg út í hött, að því er vitnið Haraldur skýrði frá. Skömmu síðar kom sjúkrahúsbifreið á staðinn, og voru báðir hinir slösuðu fluttir á sjúkrahús hersins á flugvællinum, en síðan á sjúkrahúsið í Keflavík.

Í vottorði, sem Bjarni Sigurðsson læknir hefur gefið um meiðsli stefnanda, dags. 15. desember 1955, segir svo:

„Heilahristingur, commotatio cerebri. Sjúklingur var rænulaus 3 fyrstu dagana eftir að hann kom á sjúkrahúsið.

Á hnakka var ca. 5 cm langur skurður. Eymsli og bólga fram- an til við vinstra eyra. 3 jaxlar í efri góm vinstra megin voru lausir. Húðafrifur á nefi.

Mikil eymsli voru yfir vinstra brjósthelmingi neðanverðum. 5., 6. og 7. rif voru brotin.

Eymsli yfir hryggvöðvum, hálsvöðvum aftan til og yfir lenda- vöðvum. Mar og eymsli á hægri framhandlegg og upphandlegg og vinstra vísifingri. Á vinstra vísifingri var ca. 1 cm langur skurður.

Á hægri hné húðafrifur og á hægri ökla.

Sjúkl. lá á sjúkrahúsinu frá 10/11 til 28/11 1955.

Áætlað var, að sjúkl. yrði vinnufær eftir ca. 6 til 7 vikur frá því að hann útskrifaðist af sjúkrahúsinu.“

Þá hefur Bergþór Smári læknir skoðað stefnanda og metið honum 10% varanlega örorku af völdum slyss þessa.

Á grundvelli þessa örorkumats hefur Guðjón Hansen trygg- ingafræðingur reiknað út atvinnutjón stefnanda. Samkvæmt út- reikningi hans, sem dagsettur er 3. febrúar 1962, reiknaðist hon- um tjónið nema kr. 100.699.00. Fjárhæð þessi er einn liðurinn í dómkröfu stefnanda. Aðrir liðir eru þessir:

Þjningabætur	kr. 50.000.00
Sjúkrakostnaður og læknishjálp	— 5.480.00
Fatabætur	— 3.000.00

Kr. 58.480.00

Við þessa upphæð bætist atvinnutjónið kr. 100.699.00

Samtals kr. 159.179.00

Fjárhæð þessi kemur heim við núverandi dómkröfu stefnanda.

Vegna slyss þessa var gefið út ákæruskjal á hendur stefnanda af varnarmáladeild utanríkisráðuneytisins hinn 3. janúar 1956 og stefnandi þar ákærður til að sæta refsingu samkvæmt 219.

gr. almennra hegningarlaga nr. 19 frá 1940 og 38. gr. bifreiðalaga nr. 23 frá 1941, til greiðslu skaðabóta, ef krafizt yrði, til ökuleyfissviptingar samkvæmt 1. mgr. 39. gr. bifreiðalaganna svo og til greiðslu alls sakarkostnaðar.

Með dómi uppkveðnum í sakadómi Hafnarfjarðar 2. maí 1956 var stefnanda gert að greiða kr. 1000.00 í sekt til ríkissjóðs fyrir brot á 219. gr. almennra hegningarlaga og 38. gr. bifreiðalaganna. Þá var stefnandi ennfremur dæmdur til að greiða allan kostnað sakarinnar.

Stefnandi byggir dómkröfu sína í fyrsta lagi á því, að hann hafi verið að skyldustörfum sem ríkislögreglumaður, er slysið vildi til, og beri stefnda því að bæta honum það tjón, er hann hafi orðið fyrir samkvæmt 2. mgr. 7. gr. laga nr. 50/1940 um lögreglumenn, en þar segir: „Lögreglumenn ríkisins og varalögreglumenn eiga rétt á bótum fyrir meiðsli og tjón, sem þeir verða fyrir vegna starfs síns.“

Í öðru lagi reisir stefnandi dómkröfur sínar á því, að ökumaður varnarliðsbifreiðarinnar VL-1627 hafi átt sök á slysinu, og beri stefnda því að bæta tjón það, er af hlaut samkvæmt 2. tl. 12. gr. viðbótarsamnings um réttarstöðu liðs Bandaríkjanna, sbr. lög nr. 110/1951.

Þá hefur stefnandi einnig getið þess kröfum sínum til áréttingar, að keypt hafi verið slysatrygging hjá Tryggingastofnun ríkisins til handa ríkislögreglumönnum. Stefnandi telur tryggingu þessa eiga að bæta öll slys, er ríkislögreglumenn verði fyrir í starfi, án tillits til þess, hvort þeir eigi sök á slysinu sjálfir eða eigi. Slysatrygging þessi hafi að vísu ekki tekið gildi gagnvart ríkislögreglumönnum á Keflavíkurflugvelli fyrir en 1. maí 1956, en stefnandi telur óeðlilegt og ósanngjarnt, að það eitt eigi að valda því, að hann þurfi að þola þetta slys sitt bóta-laust.

Samkvæmt 3. gr. d-liðar hinna almennu skilmála fyrir slysatryggingar þessar bætir félagið ekki slys, sem verða vegna stórkostlega vítaverðs gáleysis tryggða.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því, að stefnandi hafi sjálfur átt alla sök á slysinu með því að aka bifreiðinni óhæfilega hratt, miðað við aðstæður, enda hafi hann hlotið refsíðóm fyrir það gáleysi sitt í akstri í umrætt sinn. Sé því útilokað, að ríkissjóður geti orðið skaðabótaskyldur gagnvart stefnanda samkvæmt lögum nr. 110/1951 vegna slyss þessa.

Að því er þá málsástæðu stefnanda varðar, að honum beri

bætur vegna slyss þessa samkvæmt 2. mgr. 7. gr. laga nr. 50/1940, þá mótmælir stefndi henni, þar eð slysið hafi eigi orsakað af hættueiginleikum löggæzlustarfans sem slíks, heldur hafi stefnandi sjálfur átt alla sök á slysinu með hinu gálauslega ökulagi sínu.

Stefnandi taldi orsök árekstursins hafa verið þá, að bifreið hans hafi eigi látið að stjórn, er hún kom út á malbikaða veginn, sökum glerhálku vegna ísingar. Matthías Ólafur segir, að vegurinn hafi verið háll vegna bleytu eða ísingar. Vitnið Haraldur kvaðst ekki hafa tekið eftir því, að vegurinn væri háll, en heldur þó, að ísing hafi verið að byrja. Vitnið Þorvaldur Theodór kvaðst ekki hafa fundið, að nein ísing væri á veginum, og vitnið Ormur Guðjón fullyrðir, að engin ísing hafi verið. Vitnið Þórarinn Fjeldsteð Guðmundsson lögregluþjónn, sem kom á slysstaðinn og gerði þar athuganir, segir, að engin ísing hafi verið komin að sínu álit, er slysið varð, en komið rétt á eftir. Samkvæmt vottorði veðurstofunnar á Keflavíkurflugvelli var veðrið kl. 18.58 þannig: Skýjað og rigning. Skyggni 32 km. Hiti 2 stig Celsius. Vottorð Veðurstofunnar og framburðir vitnanna benda til þess, að engin ísing hafi verið komin, er slysið varð, en þó verður ekki talið útilokað, að hún hafi verið byrjuð að myndast ag vegurinn verið háll, þar sem hann var malbikaður.

Stefnandi hefur viðurkennt að hafa misst stjórn á bifreiðinni rétt fyrir slysið, sem verður að telja, að hafi stafað af of hröðum akstri hans miðað við ástand vegarins í umrætt sinn, enda virðist ekkert benda til, að um bilun í stjórnækjum hennar hafi verið að ræða. Ökumaður bifreiðarinnar VL-1627 segist hafa ekið yzt vinstra megin á malbikinu, en reynt að sveigja út á malarkantinn utan við malbikið, er hann hafi séð, að árekstur var óumflýjanlegur, og er þeirri staðhæfingu ómótmælt af hálfu stefnanda. Verður því að telja, að stefnandi eigi alla sök á árekstri bifreiðanna, og ber því að sýkna stefnda af þeirri málsástæðu stefnanda, að ökumaður bifreiðarinnar VL-1627 hafi átt sök á slysinu.

Ekkert er fram komið í málinu um það, að stefnandi hafi þurft starfs síns vegna að aka hratt í umrætt sinn. Stefnandi skapaði því með ökulagi sínu á eigin ábyrgð og að nauðsynjlausu það hættuástand, er leiddi til slyssins.

Þykir því eigi unnt að dæma honum bætur samkvæmt 2. mgr. 7. gr. laga nr. 50/1940, þar sem skýra verður það ákvæði í samræmi við hina viðurkenndu reglu skaðbótaréttarins, að tjónþoli

verði að bera þann skaða bóotalaust, sem hann á sjálfur sök á. Réttarreglur annars leiða og eigi til ábyrgðar stefnda á tjóni stefnanda né heldur framangreindur slysatryggingarsamningur fyrir ríkislögglumenn.

Úrslit málsins verða þá þau, að stefndi á að vera sýkn af kröfum stefnanda í máli þessu, en eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður falli niður.

Málskostnaður stefnanda, sem ákveðst kr. 10.165.00, greiðist úr ríkissjóði. Af þeirri fjárhæð ber skipuðum talsmanni stefnanda, Sigurði Reyni Péturssyni hæstaréttarlögmanni, kr. 9.000.00 í málssóknarlaun.

Einar Arnalds yfirborgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndi, fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, á að vera sýkn af kröfum stefnandans, Bergsteins Árnasonar, í máli þessu. Málskostnaður fellur niður.

Málskostnaður stefnanda, kr. 10.165.00, greiðist úr ríkissjóði. Af þeirri fjárhæð greiðist Sigurði Reyni Péturssyni hæstaréttarlögmanni kr. 9.000.00.

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