

tölu refsingu hans til frádráttar. Dæma ber ákærða til greiðslu alls sakarkostnaðar, þar með talin málsvarnar- og réttargæslulaun skipaðs verjanda síns, Gunnars Sólness héraðsdómslögmanns, kr. 190.000, og saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 140.000, en málið sótti af ákæruvaldsins hálfu Hallvarður Einvarðsson vararíkis-saksóknari.

D ó m s o r ð :

Ákærði, Úlfar Ólafsson, sæti fangelsi í 16 ár.

Gæsluvarðhaldsvist ákærða síðan 5. apríl 1976 komi með fullri dagatölu refsingu hans til frádráttar.

Ákærði greiði allan kostnað sakarinnar, þar með talin saksóknarlaun til ríkissjóðs, kr. 140.000, og málsvarnar- og réttargæslulaun skipaðs verjanda síns, Gunnars Sólness héraðsdómslögmanns, kr. 190.000.

Dómi þessum ber að fullnægja með aðför að lögum.

Miðvikudaginn 22. febrúar 1978.

Nr. 70/1976. **Björn Karlsson**

(Jón E. Ragnarsson hrl.)

gegn

Einari Jósepssyni

Brunabótafélagi Íslands og

(Hákon Árnason hrl.)

fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs

(Sig. Ólason hrl.).

Bifreiðaárekstur. Skaðabótamál. Sýkna.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Ármann Snævarr, Björn Sveinbjörnsson og Logi Einarsson.

Áfrýjandi hefur skotið máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 25. mars 1976. Kröfur hans eru þessar: „Greiðsla

skaðabóta in solidum eða pro rata að fjárhæð kr. 86.260.00 með 13% ársvöxtum frá 21. apríl 1974 til greiðsludags auk málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti að mati dómsins.

Verði ríkissjóður sýknaður í málinu eða máli gegn ríkissjóði vísað frá dómi, þá er ofangreindum kröfum eingöngu beint að stefndu Einari og Brunabótafélagi Íslands. Á sama hátt er ofangreindum kröfum eingöngu beint gegn ríkissjóði, ef stefndu Einar og Brunabótafélag Íslands eru sýknaðir í málinu eða máli vísað frá dómi.“

Stefndu krefjast staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti.

Fyrir Hæstarétt hefur verið lagt fram bréf gatnamálstjórans í Reykjavík, dags. 20. maí 1976, varðandi reglur um staðsetningu biðskyldumerkja A-4, sbr. reglugerð nr. 61/1959 um umferðarmerki og notkun þeirra.

Með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms ber að staðfesta hann og dæma áfrýjanda til að greiða stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti, stefndu Einari Jósepssyni og Brunabótafélagi Íslands samtals 40.000 krónur og stefnda fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs 40.000 krónur.

D ó m s o r ð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Áfrýjandi, Björn Karlsson, greiði stefndu málskostnað fyrir Hæstarétti, Einari Jósepssyni og Brunabótafélagi Íslands samtals 40.000 krónur og stefnda fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs 40.000 krónur að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 31. desember 1975.

Mál þetta, sem tekið var til dóms hinn 15. þ. m., hefur Björn Karlsson, Grænuhlíð 16, Reykjavík, höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu, birtri 17. og 20. mars 1975, á hendur Einari Jósepssyni, Suðurgötu 7, Keflavík, Brunabótafélagi Íslands, Laugavegi 103, Reykjavík, og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs vegna bæjarfógetans í Keflavík til greiðslu in solidum á skaðabótum að fjár-

hæð kr. 86.260 með 13% ársvöxtum frá 21. apríl 1974 til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu skv. gjaldskrá LMFÍ, sbr. framlagðan málskostnaðarreikning.

Dómkröfur stefndu eru þær, að þeir verði sýknaðir af kröfum stefnanda og þeim tildæmdur málskostnaður að mati dómsins.

Stefndi fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs gerir þá varakröfu, að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar og málskostnaður látinn falla niður.

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

Helstu málavextir eru þessir:

Sunnudaginn 21. apríl 1974, laust fyrir kl. 1550, ók Guðbjörg Nanna Einarsdóttir fólksbifreiðinni Ö 1489 austur Vesturgötu í Keflavík, en bifreið þessi er eign föður hennar, stefnda Einars Jósepssonar og skylduvátryggð hjá Brunabótafélagi Íslands. Kveðst Guðbjörg hafa ekið á um það bil 35—40 km hraða á sínum hægri vegarhelmingi. Þegar hún hafi komið að gatnamótum Túngötu og Vesturgötu, hafi bifreið stefnanda, R 3643, verið ekið norður Túngötu hiklaust fram hjá biðskyldumerki í veg fyrir bifreið hennar og beygt krappri vinstri beygju vestur Vesturgötu. Guðbjörg kvaðst þá þegar hafa sveigt bifreið sinni til vinstri í því skyni að afstýra árekstri, en það hafi engum togum skipt, að bifreiðinni R 3643 hafi verið ekið á hægri hlið bifreiðarinnar Ö 1489, sem hraktist út fyrir veginn.

Tveir lögreglumenn komu á vettvang eftir slysið. Tók annar þeirra skýrslu af ökuönnnum bifreiðanna, en hinn gerði uppdrátt af vettvangi. Í lögregluskýrslunni kemur fram, að sjáanlegar skemmdir á bifreiðinni Ö 1489 hafi verið: hægri hlið dælduð og rispuð; en skemmdir á bifreiðinni R 3643: hægri frambretti dældað og rífið frá.

Ökumenn bifreiðanna gáfu skýrslu hjá lögreglunni í Keflavík hinn 23. og 26. apríl 1974. Vitnað hefur verið í framburð ökuönnu bifreiðarinnar Ö 1489, Guðbjargar Nönnu Einarsdóttur. Einnig hefur farþegi í bifreið hennar, Kristín Júlíusdóttir, sem sat í framsæti hægri megin, gefið skýrslu hjá lögreglunni í Keflavík hinn 26. apríl 1974, og var framburður hennar í öllum meginatriðum samhljóða frásögn Guðbjargar Nönnu Einarsdóttur.

Ökumaður bifreiðarinnar R 3643, Gunnlaugur E. Ragnarsson, bar, að hann hefði ekið á mjög hægri ferð inn á gatnamótin, á innan við 15 km hraða miðað við klst. að því er hann taldi. Hann kvaðst ekki hafa tekið eftir biðskyldumerki á horni Túngötu og

Vesturgötu (það var fest utan á vegg fiskvinnsluhúss þarna á horninu). Þegar bifreiðin Ö 1489 hafi birst á vinstri akrein, kveðst hann hafa hemlað, en ekki getað komið í veg fyrir árekstur.

Tveir farþegar voru í bifreiðinni R 3643, er áreksturinn varð, þau Vilborg Björnsdóttir og Karl Ágúst Ólafsson. Vilborg gaf skýrslu hjá lögreglunni í Keflavík þann 31. maí 1974. Hún kvaðst hafa setið í framsæti bifreiðarinnar við hlið ökumanns. Hún kvaðst hvorki hafa veitt akstrinum athygli né aðdraganda árekstursins. Hún kvað bifreiðinni R 3643 hafa verið ekið hægt, en henni fannst bifreiðinni Ö 1489 hafa verið ekið fremur hratt. Henni var ekki ljóst, hvort bifreiðinni Ö 1489 hafi verið haldið vinstra megin eða hægra megin á Vesturgötunni, áður en áreksturinn varð.

Karl Ágúst Ólafsson gaf skýrslu hjá rannsóknarlögreglunni í Reykjavík hinn 7. júní 1974. Hann sat vinstra megin í aftursæti bifreiðarinnar R 3643, þegar áreksturinn varð. Hann kvað bifreiðinni hafa verið ekið mjög hægt, en kvaðst ekki hafa tekið eftir bifreiðinni Ö 1489 fyrr en rétt áður en áreksturinn varð. Virtist honum henni vera ekið á mikilli ferð, en gat ekki nefnt neina tölu varðandi hraðann. Einnig virtist Karli bifreiðin Ö 1489 hafa verið vinstra megin á götunni miðað við akstursstefnu hennar.

Hinn 11. nóvember 1975 fóru fram yfirheyrslur í máli þessu hér fyrir dómnum. Þá kom ökumaður bifreiðarinnar R 3643, Gunnlaugur Einar Ragnarsson, fyrir dóminn og bar m. a., að hann hefði ekið eftir Túngötu á mjög hægri ferð. Er hann hafi komið að gatnamótum Túngötu og Vesturgötu, hafi hann sveigt inn að miðlínu vegarins og látið bílinn síga áfram, þangað til hann var kominn fram að gatnamótunum. Kvaðst hann þá hafa litið til hægri til að huga að umferð þar og séð, að þar var allt í lagi, þannig að hann hafi beygt yfir á vinstri kantinn tiltölulega krappa beygju, en þá séð bifreið koma á móti sér eftir Vesturgötu. Hafi hún verið á vinstra kanti á töluverðum hraða, giskaði hann á, að hraðinn hafi ekki verið minni en 70 km miðað við klst. Kvaðst Gunnlaugur þá hafa séð, að hann hafi verið kominn of langt yfir á vinstri kantinn, þannig að hann hafi beygt bílnum eins mikið til vinstri og hann hafi getað, stigið á hemlana og stöðvað bifreiðina, en þá hafi áreksturinn orðið. Gunnlaugur sagði, að sér hefði vírst, að ökukonu bifreiðarinnar Ö 1489 hafi brugðið töluvert, er hún kom auga á bifreiðina R 3643, og hún hafi sveigt alveg til

vinstri og lent fram hjá bifreiðinni R 3643, hægra megin miðað við stefnu hinnar síðarnefndu.

Ökukona bifreiðarinnar Ö 1489, Guðbjörg Nanna Einarsdóttir, bar m. a. hér fyrir dómnum, að hún hafi verið á um það bil 35 km hraða miðað við klst., er hún hafi veitt bifreiðinni R 3643 athygli. Kvaðst hún hafa litið á hraðamælinn rétt áður og hann þá sýnt 35 km hraða. Hún kvaðst hafa verið á hægri vegarhelmingnum, þegar hún veitti bifreiðinni R 3643 athygli. Hún kvað aðdraganda að árekstrinum hafa verið þann, að þegar hún hafi komið að gatnamótum Túngötu og Vesturgötu, hafi hún allt í einu séð bifreið koma út úr Túngötunni miðri og hafi henni verið beygt til vinstri inn á vegarhelming bifreiðarinnar Ö 1489. Kvaðst Guðbjörg hafa haldið, að ökumaður bifreiðarinnar R 3643 mundi halda þannig áfram inn á Vesturgötuna, og kvaðst Guðbjörg því hafa beygt til vinstri til þess að reyna að forðast árekstur, en það hafi eigi tekist og bíllinn hafi lent á hlið bifreiðar hennar.

Vitnið Kristín Ósk Júlíusdóttir hefur komið hér fyrir réttinn og borið, að hún hafi setið hægra megin í framsæti bifreiðarinnar Ö 1489, er áreksturinn varð. Hún kvaðst halda, að bifreiðinni Ö 1489 hafi verið ekið á um það bil 35 km hraða fyrir áreksturinn, enda væri Vesturgatan mjög slæm yfirferðar á þessum stað. Kristín kvað bifreiðinni Ö 1489 hafa verið ekið á hægri vegarhelmingi, áður en áreksturinn varð, en um það bil sem áreksturinn varð, hafi bifreiðinni Ö 1489 verið sveigt yfir á vinstri vegarhelming til þess að forðast árekstur við bifreiðina R 3643. Ekki kvaðst vitnið hafa veitt bifreiðinni R 3643 athygli, fyrr en hún hafi rekist á hlið bifreiðarinnar Ö 1489.

Svo sem áður er rakið, var Vesturgatan á þessum tíma og er enn aðalbraut gagnvart umferð frá Túngötu. Umferðarmerki þar um (A-4) var fest með láréttri stöng á hlið fiskvinnsluhúss, sem stendur á suðausturhorni gatnamótanna. Eftir áreksturinn var biðskyldumerki þetta tekið af húsinu og sett á jarðfasta stöng á þessum stað.

Stefnandi sundurliðar dómkröfur sínar þannig:

1. Viðgerðarkostnaður á bifreiðinni kr. 67.260
2. Afnotamissir í 19 daga, kr. 1.000 á dag — 19.000

Samtals kr. 86.260

Stefnandi rökstyður dómkröfur sínar með því, að ökumaður bifreiðarinnar Ö 1489 hafi átt sök á árekstrinum með því að aka á sínum vinstra vegarhelmingi (eða sveigja yfir á þann vegar.

helming), en ekki á þeim vegarhelmingi, sem umferðarlög mæla fyrir um. Af vettvangsupprætti virðist bifreiðinni Ö 1489 hafa verið ekið á allmiklum hraða miðað við það, hvar hún stöðvaðist. Bifreið stefnanda hafi aftur á móti verið enn í beygjunni, þegar áreksturinn varð, og því á mjög lítilli ferð. Stefndi Einar sé eigandi bifreiðarinnar Ö 1489 og beri hann því eigandaábyrgð á mistökum ökumanns hennar. Tryggingarfélag bifreiðarinnar Ö 1489 hafi verið stefndi Brunabótafélag Íslands.

Þá bendir stefnandi á það, að Vesturgata í Keflavík sé aðalbraut og hafi átt að vera biðskylda á horni Túngötu og Vesturgötu. Vegna ólöglegrar staðsetningar umferðarmerkisins um biðskyldu á nefndum gatnamótum hafi ökumaður bifreiðar stefnanda ekið óhindrað inn á Vesturgötu, þar sem hann hafi ekki séð merkið. Hann hafi þó gætt allrar varkárni. Telur stefnandi, að hin ólöglega staðsetning umferðarmerkisins kunni að hafa verið meðverkandi í því, að áreksturinn varð, og sé því fjármálaráðherra fyrir hönd ríkissjóðs vegna bæjarfógetans í Keflavík einnig stefnt í máli þessu, þar sem lögreglustjóri, sem í þessu tilviki sé bæjarfógetinn, beri skv. reglugerð nr. 61/1959 ábyrgð á uppsetningu umferðarmerkja.

Stefnanda sýnist sök ökumanns bifreiðar hans engin og beri því að leggja alla bótaskyldu á stefndu óskipt, en hann telur, að sök ökumanns bifreiðarinnar Ö 1489 og sök þeirra, er hafi sett umferðarmerkið ranglega upp, sé svo samtvinnuð, að eigi verði sundur greint. Þá tekur stefnandi fram, að eftir að hann hafi hafist handa um að ná rétti sínum í máli þessu, hafi verið sett löglegt umferðarmerki á götuhorn það, sem um ræðir í máli þessu. Standi umferðarmerkið nú á stöng, eins og vera beri á þeim stað, svo ökumenn megi sjá það, eins og til sé ætlast í reglugerð um umferðarmerki.

Stefndu Einar Jóseppsson og Brunabótafélag Íslands mótmæla því alfarið, að ökukonu bifreiðarinnar Ö 1489 verði á nokkurn hátt gefin sök á árekstrinum. Áreksturinn megi eingöngu rekja til ólögmæts og gálauss aksturs ökumanns bifreiðarinnar R 3643. Verði stefnandi því að bera tjón sitt óbætt úr hendi stefndu. Í þessu sambandi benda þessir stefndu á það, að ökumaður bifreiðarinnar R 3643 hafi ekki virt biðskyldu gagnvart Vesturgötu, þar sem greinilegt biðskyldumerki hafi blasað við augum hans. Ökumaður hafi ekið hiklaust inn á Vesturgötu með þröngri beygju til vinstri, en hefði að réttu lagi átt að stöðva við gatnamótin, þar sem hús til beggja handa hafi byrgt svo útsýn umferðar um

Vesturgötu, sbr. 2. og 3. mgr. 48. gr. umferðarlaga. Hins vegar hafi ökukona bifreiðarinnar Ö 1489 átt umferðarréttinn, hún hafi í alla staði ekið réttilega og eðlilega, en ekki átt þess kost að koma í veg fyrir árekstur, þegar bifreiðin R 3643 hafi skyndilega birst framundan áður nefndum húsum í þröngri vinstri beygju og lokað akstursleið bifreiðarinnar Ö 1489.

Þá mótmæla þessir stefndu því sérstaklega, að eigandi og vátryggjandi bifreiðarinnar Ö 1489 geti borið óskipta bótaábyrgð með meðstefnda fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs vegna bæjarfógetans í Keflavík, vegna meintrar ólöglegrar og rangrar staðsetningar biðskyldumerkis við gatnamótin, en uppsetning og staðsetning umferðarmerkja sé að sjálfsögðu þessum stefndu alls óviðkomandi. Þá telja þessir stefndu einnig athugandi, hvort málsókn og kröfugerð stefnanda á hendur stefndu á þessum grundvelli í einu og sama máli sé ekki óheimil, sbr. 47. gr. laga nr. 85/1936 um meðferð einkamála í héraði, þannig að frávísun varði ex officio.

Stefndi fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs mótmælir því alfarið, að nokkur bótaskylda hvíli á ríkissjóði vegna staðsetningar umferðarmerkis þess, sem hér um ræðir. Í fyrsta lagi heldur hann því fram, að kröfunum sé ranglega beint gegn ríkissjóði, því að samkvæmt 39. gr. reglugerðar nr. 61/1959 virðist ljóst, að bæjar sjóður Keflavíkur sé sá aðili, sem annist uppsetningu umferðarmerkja innan bæjarmarkanna og ákveði jafnframt staðsetningu þeirra, en ekki bæjarfógetinn í Keflavík. Hlutur bæjarfógetans mundi í hæsta lagi vera sá að ákveða, við hvaða gatnamót hin ýmsu umferðarmerki skuli sett upp, en framkvæmd verksins í einstökum atriðum sé í höndum starfsmanna bæjarfélagsins og á ábyrgð þess. Verði ekki á þetta fallist, þá heldur þessi stefndi því fram, að biðskyldumerkinu á umræddum gatnamótum hafi á engan hátt verið ranglega fyrirkomið og að staðsetning þess geti alls ekki talist meðorsök þess, að áreksturinn varð. Orsakir árekstursins verði eingöngu raktar til óvarkárni ökumanna sjálfra.

Að vísu sé gert ráð fyrir því sem meginreglu í reglugerð nr. 61/1959, að umferðarmerki séu sett á jarðfasta stöng. Forsenda þeirrar reglu sé, að þannig sé gert ráð fyrir, að koma megí merkjum svo fyrir, að þau séu sem næst gatnamótum og sjáist greinilega. Engin önnur skynsamleg ástæða sé fyrir því, að áðurgreind regla sé set í reglugerð. Þessi regla sé þó engan veginn fortakslaus, því að til dæmis sé beinlínis tekið fram, að bannmerki megí hengja yfir gatnamót, og sé þar augljóslega sama hugsunin að

baki, þ. e. að merkið sé sem næst gatnamótunum og sjáist þannig sem greinilegast.

Umferðarmerki það, sem hér um ræðir, hafi verið fest með láréttri stöng í húsvegg. Húshornið, sem biðskyldumerkið var á, standi fast við gatnamótin og sjáist því mjög greinilega, þegar ekið sé eftir Túngötu eftir gatnamótum Vesturgötu. Vegna þessara sérstöku aðstæðna hafi verið unnt að koma merkinu alveg jafnvel fyrir með þessu móti eins og hefði það verið fest á jarðfasta stöng. Eftir áreksturinn hafi merkið verið sett á jarðfasta stöng, en þegar framlagðar ljósmyndir, sem teknar voru fyrir og eftir breytingu merkisins, séu bornar saman, þá verði ekki betur séð en afstaða merkisins gagnvart umferð á Túngötu sé nokkurn veginn alveg sú sama á hvorri stönginni, þeirri lóðréttu eða þeirri láréttu, sem það hvíli. Þá upplýsir stefndi, að allt fram á síðustu ár hafi umrætt biðskyldumerki staðið á jarðfastri stöng út við ystu mörk gangstéttarinnar við húshornið. Ekki hafi reynst unnt til lengdar að hafa merkið á þessum stað, vegna þess að ökumenn hafi keyrt það niður hvað eftir annað. Sú hafi verið ástæða þess, að merkið hafi verið fært nær húsinu og fest á lárétta stöng á húsvegginn.

Af framsögðu telur stefndi fjármálaráðherra ljóst, að mála-tilbúnaður stefnanda eigi ekki við efnisrök að styðjast. Einstrengingsleg túlkun á orðalagi framangreindrar reglugerðar eigi hér ekki við, enda mæli efnisrök því eindregið í mót.

Álit dómsins.

Dómarinn hefur farið á vettvang ásamt lögmönnum málsaðilja og stefnanda málsins og kynnt sér staðhátta. Enn fremur hafa verið lagðar fram ljósmyndir af vettvangi, sem stefnandi hefur tekið.

Biðskyldumerki það, sem hér um ræðir, var, eins og fyrr er sagt, fest með láréttri stöng á húsvegg fiskvinnslustöðvarinnar rétt við gatnamót Túngötu og Vesturgötu. Staðsetning þess var slík, að hver gætinn ökumaður og gegn mátti greinilega veita því athygli. Fyrir þær sakir getur dómurinn eigi fallist á það með stefnanda, að staðsetning merkisins hafi verið meðvöld að árekstrinum. Það, sem máli skiptir um skaðabótaskyldu í þessu sambandi, er, hvort umferðarmerkið hafi verið greinilegt hverjum góðum og gætnum ökumanni, en ekki hitt, hvort það var fest á lóðréttu stöng eða lárétta.

Samkvæmt þessu ber að sýkna stefnda fjármálaráðherra f. h.

ríkissjóðs vegna bæjarfógetans í Keflavík af öllum kröfum stefnanda í málinu.

Svo sem fyrr er að vikið, nýtur umferð eftir Vesturgötu aðalbrautarréttar gagnvart umferð frá Túngötu, sbr. 2. mgr. 48. gr. umferðarlaga nr. 40 23. apríl 1968. Bar ökumanni bifreiðarinnar R 3643 því skilyrðislaust að víkja fyrir umferð eftir Vesturgötu, sbr. 3. mgr. 48. gr. umferðarlaganna. Þessa gætti ökumaðurinn ekki, heldur ók hiklaust inn á Vesturgötu og tók krappa beygju til vinstri, þannig að telja má sannað, að hann hafi verið á röngum vegarhelmingi á Vesturgötu, þegar ökukona bifreiðarinnar Ö 1489 kemur auga á hann, svo sem hún hefur borið. Þar með hefur ökumaður bifreiðarinnar R 3643 einnig brotið gegn 46. gr., 3. mgr., umferðarlaganna. Einnig er á það að líta, að vegna staðsetningar húsa á gatnamótum Túngötu og Vesturgötu er útsýn takmörkuð yfir Vesturgötuna. Var ökumanni bifreiðarinnar R 3643 því skylt að nema staðar við gatnamótin. Það gerði hann eigi og braut með því gegn 3. mgr. 48. gr. umferðarlaganna.

Það er ósannað, að bifreiðinni Ö 1489 hafi verið ekið of hratt í umrætt sinn eða á annan hátt óvarlega. Ekki telst það heldur sannað, að bifreiðinni hafi verið ekið á röngum vegkanti, þegar bifreið stefnanda var ekið inn á Vesturgötu, heldur hafi bifreiðinni Ö 1489 verið sveigt yfir á vinstri vegarhelming eftir þetta til þess að forðast árekstur við bifreið stefnanda. Það verður ökukonu bifreiðarinnar eigi metið til sakar.

Samkvæmt því, sem nú hefur verið rakið, telst ökumaður bifreiðarinnar R 3643 hafa átt alla sök á árekstrinum.

Ber því að sýkna stefndu Einar Jóseppsson og Brunabótafélag Íslands af öllum kröfum stefnandans í máli þessu.

Eftir þessum málalokum ber samkvæmt 1. mgr. 177. gr. laga nr. 85 frá 23. júní 1936 um meðferð einkamála í héraði að dæma stefnanda til að gjalda stefndu málskostnað, er ákveðst kr. 30.000 til fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs vegna bæjarfógetans í Keflavík og kr. 30.000 til stefndu Einars Jóseppssonar og Brunabótafélags Íslands samanlagt.

Magnús Thoroddsen borgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndu, Einar Jóseppsson, Brunabótafélag Íslands og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs vegna bæjarfógetans í Keflavík, eiga að vera sýknir af öllum kröfum stefnandans, Björns Karlssonar, í máli þessu.

Stefnandi gjaldi stefnda fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs vegna bæjarfógetans í Keflavík kr. 30.000 í málskostnað. Stefnandi greiði stefndu Einari Jósepsyni og Brunabótafélagi Íslands samtals kr. 30.000 í málskostnað.

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

Fimmtudaginn 23. febrúar 1978.

Nr. 93/1976. **Elínborg Þorgeirsdóttir**
(Þorvaldur Lúðvíksson hrl.)
gegn
Almennum Tryggingum h/f og
(Guðmundur Pétursson hrl.)
Guðrúnu Aðalsteinsdóttur
(Árni Grétar Finnsson hrl.)
og
Almennar Tryggingar h/f
gegn
Guðrúnu Aðalsteinsdóttur.

Vátrygging. Siglingalög. Sératkvæði í héraði.

Dómur Hæstaréttar.

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

Aðaláfrýjandi hefur skotið málinu til Hæstaréttar með stefnu 6. maí 1976, að fengnu áfrýjunarleyfi 30. apríl 1976. Krefst hún þess aðallega, að gagnáfrýjandi, Almennar Tryggingar h/f, verði dæmdur til að greiða sér 1.000.000 krónur með 11.5% ársvöxtum frá 21. júní 1973 til 15. júlí 1974, en með 15% ársvöxtum frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst hún málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti úr hendi gagnáfrýjanda svo og málskostnaðar fyrir Hæstarétti úr