

Priðjudaginn 13. apríl 1976.

Nr. 93/1974. **Leó Garðar Ingólfsson**

(Gunnar M. Guðmundsson hrl.)

gegn

Bílaverkstæði Sigurðar Helgasonar

Brunabótafélagi Íslands

(Benedikt Blöndal hrl.)

og

Dómsmálaráðherra og fjármálaráðherra

f. h. ríkissjóðs

(Sigurður Ólason hrl.)

og

Bílaverkstæði Sigurðar Helgasonar

Brunabótafélag Íslands og

Fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs

gegn

Leó Garðari Ingólfssyni.

D ó m e n d u r :

hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson, Logi Einasson og Þór Vilhjálmsson.

Bifreiðar. Skaðabótamál. Ábyrgð ríkissjóðs.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi áfrýjaði máli þessu með stefnu 14. maí 1974. Krefst hann þess, að gagnáfrýjendum verði dæmt að greiða honum óskipt 65.440 krónur með 7% ársvöxtum frá 15. september 1972 til greiðsludags. Þá krefst aðaláfrýjandi málskostnaðar bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Gagnáfrýjandi fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs áfrýjaði málinu með stefnu 10. júní 1974. Gagnáfrýjendur Bílaverkstæði Sigurðar Helgasonar og Brunabótafélag Íslands áfrýjuðu málinu með stefnu 10. desember 1974, að fengnu áfrýjunarleyfi 25. nóvember s. á. Krefjast gagnáfrýjendur sýknu af öllum kröfum aðaláfrýjanda og málskostnaðar úr hans hendi bæði í héraði og fyrir Hæstarétti.

Fyrir Hæstarétti reisir aðaláfrýjandi kröfur sínar á hendur

gagnáfrýjanda Bílaverkstæði Sigurðar Helgasonar á ákvæðum 68. gr., sbr. 69. gr., umferðarlaga nr. 40/1968.

Í héraðsdómi er lýst gatnamótum Kringlumýrarbrautar og Háaleitisbrautar eins og þau voru, er atvik máls þessa gerðust. Þá voru þar ekki umferðarljós.

Aðaláfrýjandi kveðst hafa talið, að aka ætti bifreiðum þeim, sem stóðu á vinstri akrein, þegar hann kom að gatnamótunum, til vinstri austur Háaleitisbraut, þegar umferð norður Kringlumýrarbraut leyfði það. Ekki er því þó haldið fram, að slík stefnubreyting hafi verið gefin til kynna með stefnuljósum bifreiðanna. Aðaláfrýjandi mátti gera ráð fyrir þeim möguleika, að bifreiðarnar væru á leið suður Kringlumýrarbraut, en hefðu numið staðar við gatnamótin vegna umferðar austur og vestur Háaleitisbraut. Samkvæmt þessu og að öðru leyti með skírskotun til forsendna hins áfrýjaða dóms þykir aðaláfrýjandi ekki hafa sýnt næga aðgæslu, er hann ók inn á gatnamótin. Á hann því sök á árekstrinum.

Þegar bifreiðin R 9790 kom vestur Háaleitisbraut að gatnamótunum, hafði lögreglumaðurinn, sem var þar við umferðarstjórn, um hrið beint umferð austur og vestur Háaleitisbraut. Ökumaður R 9790 ók yfir gatnamótin eftir bendingu hans á vinstri akrein, sem var auð og hindrunarlaus. Samkvæmt ákvæðum 3. mgr. 38. gr., sbr. 1. mgr. 65. gr. umferðarlaga nr. 40/1968 þurfti hann ekki að nema staðar við gatnamótin, áður en hann ók inn á þau, þrátt fyrir ákvæði 4. mgr. 48. gr. sömu laga. Ósannað er, að ökuhraði R 9790 hafi verið meiri en leyfilegt var. Verður ökumanni ekki metið það til sakar, eins og á stóð, að hann varaðist ekki bifreið aðaláfrýjanda, er hún ók í veg fyrir hann, andstætt merkja-gjöf lögreglumannsins. Þykja ekki efni til að leggja að neinu leyti ábyrgð á tjóni aðaláfrýjanda á gagnáfrýjanda Bílaverkstæði Sigurðar Helgasonar samkvæmt 68. gr., sbr. 69. gr. umferðarlaga. Og þar sem þessi gagnáfrýjandi verður sýknaður af kröfum aðaláfrýjanda, ber einnig að sýkna gagnáfrýjanda Brunabótafélag Íslands, sbr. 70. gr. og 2. mgr. 74. gr. nefndra laga.

Ekki þykir það hafa verið óforsvaranlegt, að lögreglumað-

urinn Ólafur Guðmundsson tókst einn á hendur umferðarstjórn á gatnamótunum í umrætt sinn, og eigi heldur, að hann stóð ekki á upphækkuðum palli við umferðarstjórnina. Þá hefur ekki verið sýnt fram á, að lögreglumanninum hefði borið að standa á öðrum stað á gatnamótunum. Af ástæðum þeim, sem greinir í hinum áfrýjaða dómi, verður lögreglumaðurinn ekki sakaður um það, hvar sendiferðabifreiðin staðnæmdist við gatnamótin. Ekki verður heldur fullyrt, að sendiferðabifreiðin hafi staðið þannig, að það verði talin mistök hjá lögreglumanninum, að hann leyfði R 9790 akstur inn á gatnamótin, áður en hann beindi sendiferðabifreiðinni á braut. Samkvæmt þessu þykir lögreglumaðurinn ekki hafa gerst sekur um nein þau mistök, sem leitt geti til skaðabótaábyrgðar fyrir ríkissjóð. Ber því að sýkna ríkissjóð af kröfum aðaláfrýjanda.

Fjármálaráðherra hefur einn gagnáfrýjað málinu f. h. ríkissjóðs. Þó var dómsmálaráðherra einnig stefnt f. h. ríkissjóðs, og hann fer með lögreglumál. Hefði því verið rétt, að hann stæði einnig að gagnáfrýjuninni.

Eftir atvikum þykir mega láta málskostnað í héraði og fyrir Hæstarétti falla niður.

D ó m s o r ð :

Gagnáfrýjendur, Bílaverkstæði Sigurðar Helgasonar, Brunabótafélag Íslands og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs, eiga að vera sýknir af kröfum aðaláfrýjanda, Leós Garðars Ingólfssonar, í máli þessu.

Málskostnaður í héraði og fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 28. febrúar 1974.

I.

Mál þetta, sem dómtekið var þann 21. febrúar sl., hefur Leó Garðar Ingólfsson, Laugateigi 40, Reykjavík, höfðað fyrir bæjarþinginu gegn Bílaverkstæði Sigurðar Helgasonar, Ármúla 36, Reykjavík, Brunabótafélagi Íslands g/t, Laugavegi 103, Reykja-

vík, og dómsmálaráðherra og fjármálaráðherra f. h. ríkissjóðs Íslands, Arnarhvoli við Lindargötu, Reykjavík, með stefnu, framlagðri í dóm 12. október 1972.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að stefndu verði in solidum dæmdir til greiðslu bóta að fjárhæð kr. 65.440 ásamt 7% ársvöxtum frá 15. september 1972 til greiðsludags auk málskostnaðar að skaðlausu að mati réttarins. Til vara krefst hann annarrar og lægri bótafjárhæðar að mati réttarins ásamt 7% ársvöxtum frá 15. september 1972 til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu.

Af hálfu stefndu Bílaverkstæðis Sigurðar Helgasonar og Bruna-bótafélags Íslands g/t eru þær dómkröfur gerðar, að fyrirtækin verði sýknuð af öllum kröfum stefnanda og tildæmdur málskostnaður að skaðlausu úr hendi hans að mati bæjarþingsins.

Af hálfu ríkissjóðs eru þær dómkröfur gerðar aðallega, að ríkissjóður verði sýknaður af kröfu stefnanda og tildæmdur málskostnaður að mati dómsins, en til vara, að kröfur stefnanda verði stórlega lækkaðar og málskostnaður látinn niður falla.

Sátt var reynd í málinu, en án árangurs.

II.

Málsatvik eru þau, að föstudaginn 2. júní 1972 um kl. 1700 varð árekstur með bifreiðunum R 9790 (Moskwitch) og R 23459 (Skoda) á gatnamótum Háaleitisbrautar og Kringlumýrarbrautar. Bifreiðin R 9790, sem var eign Bílaverkstæðis Sigurðar Heigasonar og ábyrgðartryggð hjá Brunabótafélagi Íslands g/t, var ekið af eiganda verkstæðisins, Sigurði Helgasyni, en R 23459, sem var eign stefnanda, var ekið af honum. Stefnandi ók suður Kringlumýrarbraut, en R 9790 var ekið vestur Háaleitisbraut, og rákust bifreiðarnar saman á gatnamótunum. Þar stóð lögreglu maður á um það bil miðjum gatnamótum við umferðarstjórn. Hafði hann stöðvað akstur eftir Kringlumýrarbraut, en leyft akstur yfir gatnamótin eftir Háaleitisbraut. Bæði Kringlumýrarbraut og Háaleitisbraut eru þarna tvískiptar brautir, og eru tvær akreinar á sín hvorri akbraut. Bifreiðinni R 23459 hafði verið ekið af Suðurlandsbraut og inn á vinstri akrein vestari akbrautar Kringlumýrarbrautar, en þegar nær dró gatnamótunum, hafði bifreiðin verið færð yfir á hægri akrein. Á vinstri akrein við gatnamótin stóðu þrjár eða fjórar bifreiðar og biðu þess að komast áfram. Var R 23459 ekið fram með þessari röð bifreiða. Fremst í röðinni stóð stór sendiferðabifreið, rauð að lit. Deilir aðilja á

um, hvort og þá hversu langt bifreiðin var komin inn á gatnamótin.

R 9790 var ekið vestur Háaleitisbraut á nyrðri akbraut, og hafði ökumaður hennar skipt af hægri akrein yfir á þá vinstri, nokkru áður en hann kom að gatnamótunum, en síðan ekið eftir vinstri akrein og eftir bendingum lögregluþjónsins áfram yfir gatnamótin. Skemmdir urðu miklar á báðum bifreiðunum. Skemmdir R 9790: Samstæða, bretti og hurð mikið skemmd svo og stuðari og fleira. Skemmdir R 23459: Samstæðan, stuðari, bretti, hurð og vinstra framhjólíð brotið af. Samkvæmt yfirlýsingu lögmanna fyrir dóminum greinir aðilja ekki á um upphæð tjóns stefnanda.

Lögreglumennirnir Karl Bóasson og Einar Ólafsson komu á vettvang. Gerði Einar uppdrátt af vettvangi, en Karl tók skýrslur af ökunönnum. Vitnaskýrslna var ekki aflað á vettvangi eða haft tal af öðrum mönnum, er vera kynnu vitni að atburðinum, en lögregluþjóninum Ólafi Guðmundssyni, sem þarna var við umferðarstjórn. Segja lögreglumennirnir, að ágreiningur hafi ekki risið á vettvangi um orsakir árekstursins. Gefnar hafa verið skýrslur fyrir rannsóknarlögreglunni, sem fram hafa verið lagðar í málinu, og jafnframt hafa farið fram ítarlegar skýrslugjafir hér fyrir dómi. Þykir rétt að taka upp úr þessum skýrslum það, sem máli skiptir.

Stefnandi, Leó Ingólfsson, skýrir svo frá, að sendiferðabifreiðin, sem stóð við gatnamótin á vinstri akrein, hafi verið af þeirri stærð, er húsgagnaverslanir og framleiðendur gjarnan nota, þ. e. stærri en sendiferðabifreiðar almennt gerast, en minni en vöruflutningabifreiðar þær, sem mest tíðkast í langflutningum. Bifreiðinni hafi verið sveigt nokkuð til vinstri og hafi hún verið komin hálf inn á gatnamótin. Hann hafi talið bifreiðarnar á vinstri akrein vera að bíða af sér umferð úr gagnstæðri átt, þannig að þeim gæfist færi á að taka vinstri beygju inn á Háaleitisbraut. Áður en hann kom að gatnamótunum, kveðst hann hafa skipt bifreið sinni í þriðja gangstig, en hægt ferðina með því að gefa upp bensíngjöfina, þegar hann nálgast gatnamótin, og hafi hann verið að því kominn að hemla. Þetta hafi hann gert, þar sem honum þótti sendiferðabifreiðin byrgja nokkuð sýn. Þegar hann hafi komið fram með sendiferðabifreiðinni á varla meira en 30 km hraða, hafi skyndilega komið í ljós lögregluþjónn við umferðarstjórn. Hafi hann snúið í norður, en horft yfir hægri öxl sína til austurs eftir Háaleitisbrautinni. Vinstri hönd hafi hann

haft útrétta, en bandað þeirri hægri. Hann kveðst þegar hafa nauðhemlað, þegar hann sá bendingar lögregluþjónsins. Sekúndubroti síðar hafi hann séð bifreiðina R 9790 á drjúgmikilli ferð vestur Háaleitisbraut og hafi hún þá svo til verið komin að lögregluþjóninum. Hafi engum togum skipt, að bifreið þessi skall á bifreið hans. Viti hann næst af sér, þegar hann snúi til vesturs á hægri akrein Háaleitisbrautar. Hann kveðst ekki vita með vissu, hvort hann náði að stöðva bifreið sína að fullu, áður en áreksturinn varð, enda vart meira en sekúnda til umráða. Hann telur lögregluþjóninn hafa staðið sem næst beint fyrir framan sendiferðabifreiðina og varla fjær henni en 3—3½ m. Stefnandi hefur gert uppdrátt af aðstæðum eins og þær komu honum fyrir sjónir.

Þá skýrir hann svo frá, að hann hafi séð eina bifreið fara vestur yfir gatnamótin, meðan hann var á leið að þeim. Hann hafi ekki séð, hvaðan hún kom, en talið víst, að hún kæmi sunnan Kringlumýrarbrautar og hefði beygt inn á Háaleitisbrautina. Enga bifreið hafi hann séð fara austur yfir gatnamótin. Hann kveðst ekki hafa séð yfir Háaleitisbrautina, hvort umferð var stöðvuð á austari akbraut Kringlumýrarbrautar, bílaröðin honum á vinstri hlið hafi skyggt svo mjög á gatnamótin sjálf. Þá skýrir hann svo frá, að hann hafi án árangurs reynt að hafa uppi á ökumanni sendiferðabifreiðarinnar.

Sigurður Helgason, ökumaður R 9790, skýrir svo frá, að sendiferðabifreiðin, sem stóð við gatnamótin, hafi verið komin með framhjólun fram fyrir eyjuna, sem skiptir akbrautum, en ekki lengra inn á gatnamótin. Hún hafi þó heldur hindrað umferðina eftir hægri akrein Háaleitisbrautar. Hann hafi ekki séð til ferða R 23459 vegna hennar fyrr en um seinan. Hann kveðst hafa verið 50—60 m á eftir næstu bifreið, sem ekið var yfir gatnamótin. Hann áætlar, að hraði bifreiðar sinnar hafi verið 40—45 km miðað við klst. Hann hafi ekki bætt við hraðann, þegar hann kom á gatnamótin, heldur haldið sama hraða. Hann hafi verið kominn á móts við vinstri hlið sendiferðabílsins, þegar hann varð fyrst var við bifreið stefnanda. Hann telur lögregluþjóninn hafa verið ögn sunnar á gatnamótunum en stefnandi vill vera láta. Hann kveður bifreið stefnanda hafa verið á upp undir 45 km hraða miðað við klst., er áreksturinn varð. Hann gerir sér ekki grein fyrir því, hvort hann var byrjaður að hemla, áður en áreksturinn varð eða um leið.

Ólafur Guðmundsson lögreglumaður sá, er þarna var við umferðarstjórn, kveðst ekki hafa séð til ferða stefnanda, fyrr en

hann kom fram með kyrrstæðu bifreiðunum. Hvort hann var í röðinni og tók sig út úr henni eða kom hægri akreinina að norðan, treystir hann sér ekki til að segja til um. Hann hafi verið búinn að hleypa mörgum bifreiðum eftir Háaleitisbraut yfir gatnamótin, áður en ákeyrslan varð, og hafi Moskwitch-bifreiðin verið með þeim síðustu. Hann telur sig hafa verið ögn sunnar í gatnamótunum en stefnandi vill vera láta. Hann kveðst þá miða við venjulega staðsetningu við umferðarstjórn. Sendiferðabifreiðina, sem var þarna við gatnamótin, telur hann hafa verið á mótis við framenda eyjunnar, sem skiptir Kringlumýrarbrautinni. Hann taldi eyjuna ná töluvert inn á gatnamótin og lengra en sýnt er á uppdráttum. Hefði bifreið verið komin jafnlangt inn á gatnamótin, eins og stefnandi telur sendiferðabifreiðina hafa verið komna, hefði hann reynt að gera einhverjar ráðstafanir. Venjulega byrji þeir á því að hreinsa vinstri akreinina og hleypa þeim bifreiðum í beygjuna, sem þar eru, teppi þær akreinar Háaleitisbrautar til vesturs. Þeir reyni að standa þannig að umferðarstjórn, að sem hættuminnst og þægilegast sé. Hann kveðst hafa verið við umferðarstjórn á þessum gatnamótum frá áramótum 1971/1972 með smáhléum. Hann hafi venjulega verið einn, en oft hafi komið menn frá umferðardeild og aðstoðað hann. Yfirleitt hafi umferðarstjórn verið þarna allan daginn. Hann kveður áreksturinn hafa verið í byrjun umferðartíma. Þá skýrði hann svo frá, að bifreið sú, sem var næst á undan R 9790 yfir gatnamótin, hafi verið komin yfir þau, þegar R 9790 kom að þeim. Hraði R 9790 hafi verið eðlilegur, en hann hafi frekar hert á sér, enda hafi hann bent honum á að flýta sér. Bendingar þær, sem hann hafi gefið, hafi verið þær, að hann gefur R 9790 merki með hægri hendinni um að halda áfram, en heldur vinstri hendinni beint út. Hann snúi með andlitið til norðurs, en hafi bak og brjóst í umferðina, sem hann hafi stöðvað. Hann segir bifreiðar hafa beðið á báðum eystri akreinum Kringlumýrarbrautar. Hann getur ekki sagt til um umferð á syðri akbraut Háaleitisbrautar. Hann kveður sendiferðabifreiðina hafa skyggt á akreinina, sem stefnandi kom eftir, en bifreiðarnar aftan við hana hafi ekki gert það. Hann varð þess ekki var, að stefnandi drægi úr ferðinni, og telur sig ekki hafa getað það, þar sem aðdragandinn hafi verið svo skammur.

Óskar Ólason yfirlögregluþjónn hefur komið fyrir dóminn og skýrt svo frá, að lögregluþjónum sé upp á lagt að standa að umferðarstjórn mjög svipað alls staðar. Þeir standi yfirleitt nokkuð á miðjum gatnamótum á þessum stað, þar milli eyja, þar hafi þeir

besta yfirsýn. Hann var að því spurður, hvort í annan tíma hafi orðið árekstur á þessum gatnamótum, enda þótt lögregluþjónn væri þar við umferðarstjórn. Hann kvaðst ekki þora að fullyrða það, aftur á móti hafi þessi gatnamót verið hættuleg á þessum tíma, eins og allir hafi vitað. Frá 1. janúar 1973 séu komin þar götuljós.

III.

Á hendur stefnda Bílaverkstæði Sigurðar Helgasonar er krafa stefnanda byggð á ákvæðum 1. mgr. 69. gr., sbr. 1. mgr. 67. gr. laga nr. 40/1968. Af hálfu stefnanda er því haldið fram, að öku- maður R 9790 hafi ekið allt of hratt miðað við aðstæður og hann hafi ekið á bifreiðina R 23459 og eigi þegar af þessum ástæðum sök á árekstrinum. Stefnandi hafi ekið á aðalbraut, sem notið hafi stöðvunarskyldu gagnvart umferð á Háaleitisbraut, og hafi ekið gætilega og verið vakandi í akstri sínum. Hann hafi verið í góðri trú um umferðarrét sinn, þar sem hann sá ekki lögreglumanninn fyrr en of seint. Kröfu á hendur stefnda Brunabótafélagi Íslands g/t gerir hann með tilvísun til ákvæða 3. mgr., sbr. 1. mgr. 70. gr. og 2. mgr. 74. gr. laga nr. 40/1968, en stefndi Brunabótafélag Íslands g/t hafi verið ábyrgðartryggjandi R 9790 hinn 2. júní 1972.

Kröfu á hendur ríkissjóði gerir stefnandi, þar sem hann telur orsök árekstursins stafa af alvarlegum mistökum, sem lögreglumanninum Ólafi Guðmundssyni hafi orðið á við umferðarstjórn. Þessi alvarlegu mistök hafi valdið tjóni stefnanda. Þegar mistök lögreglumannsins áttu sér stað, hafi hann verið við störf, sem hann fékk greitt fyrir hjá ríkissjóði. Störf, sem gera verði ráð fyrir, að hann hafi unnið að ósk lögregluyfirvalda, en dómsmálaráðherra sé æðsti yfirmaður lögreglumála í landinu. Þar sem mistökin hafi orðið við störf í þágu ríkissjóðs, þá verði að telja ríkissjóð samkvæmt grundvallarreglum laga og eðli máls bera ábyrgð á greiðslu bóta til stefnanda. Vitnar stefnandi í þessu sambandi til reglna um húsbóndaábyrgð. Mistök lögreglumannsins hafi verið þau, að hann hafi tekist á hendur umferðarstjórn á fjölförnum og stórum gatnamótum, sem mjög örðugt og áhættusamt sé fyrir einn lögreglumann að stjórna. Það hafi verið alltítt fyrir nefndan árekstur og eftir, að tveir lögreglumenn hafi annast umferðarstjórn á greindum gatnamótum. Þá hafi hann haft ranga hugmynd um umferð á þeirri akrein Kringlumýrarbrautar, sem stefn-

andi kom eftir, og bendi það til þess, að hann hafi ekki gerla fylgst með umferð á þeirri akrein. Nauðsynlegt hafi verið, að lögreglu- maðurinn stæði mjög vestarlega í gatnamótunum, svo hann sæist af vestustu akreininni. Enn fremur hafi það verið alvarleg yfirsjón að heimila stórri sendiferðabifreið að standa verulega inni á gatnamótunum og hindra útsýni bæði lögreglumannsins og þeirra, sem að komu.

Þá heldur stefnandi því fram, að rannsókn málsins alls af hendi lögreglunnar sé ábótavant.

Af hálfu stefndu Bílaverkstæðis Sigurðar Helgasonar og Bruna- bótafélags Íslands g/t er sýknukrafa byggð á því, að tjón stefnanda verði ekki rakið til neinna þeirra atvika, er þeir beri ábyrgð á að bótarétti, hvorki samkvæmt ákvæðum umferðarlaga né öðrum reglum. Er því sérstaklega mótmælt, að reglur um hlutlæga ábyrgð samkvæmt 1. mgr. 67. gr. umferðarlaganna, sbr. 1. mgr. 69. gr. sömu laga, eigi hér við, þar sem um sé að ræða tjón af árekstri skráningarskyldra ökutækja, sbr. 68. gr. umferðarlaga. Þá er því haldið fram, að ökumaður R 9790 hafi átt umferðarrétt samkvæmt 1. mgr. 65. gr. umferðarlaga, sbr. 3. mgr. 38. gr. sömu laga, enda hafi honum samkvæmt nefndu ákvæði verið skylt að fara eftir bendingu lögreglupjónsins. Er því jafnframt mótmælt sem röngu og ósönnuðu, að ökumaður R 9790 hafi ekið of hratt eða gálaust á annan hátt, og telja þeir því engin efni vera til að fella á þá bótaábyrgð vegna árekstursins, enda beri þeir ekki ábyrgð á umferðarstjórn lögreglumannsins. Hins vegar er því haldið fram, að stefnandi hafi sýnt af sér vítavert gáleysi með því að gæta ekki að umferðarstjórn á gatnamótum og brjóta umferðarrétt R 9790 og geti hann ekki við aðra sakast en sjálfan sig og eða meðstefnda í því efni.

Af hálfu stefnda ríkissjóðs er því mótmælt sem röngu og ósönnuðu, að nokkur þau atvik, sem ríkissjóður beri ábyrgð á, séu völd að tjóni stefnanda. Er því m. a. mótmælt, að lögreglumanni þeim, sem þarna var við umferðarstjórn, hafi orðið á mistök í starfi. Því er hins vegar haldið fram, að stefnandi hafi eigi sýnt næga aðgæslu við stjórn bifreiðar sinnar í umrætt skipti og eigi fylgst nægilega með umferð um gatnamótin, en hér sé um að ræða fjölfarin gatnamót. Áreksturinn hafi átt sér stað á tíma, þegar umferðarálag sé þar einna mest, og því sérstök nauðsyn aðgæslu. Þetta gáleysi hans hafi svo augljóslega valdið því, að stefnandi taki ekki eftir merkjagjöf lögreglumannsins fyrr en um seinan. Sérstaklega er mótmælt sem röngu og ósönnuðu, að

umferðarstjórn á umræddum gatnamótum hafi verið ófullnægjandi með einum lögreglumanni.

IV.

Rétt þykir að taka sérstaklega til athugunar, hvort og á hvern hátt hver um sig, ökumaður R 9790, ökumaður R 23459 og lögreglan, á í árekstrinum:

a) Ökumaður R 9790 viðurkennir að hafa eftir bendingu lögreglumannsins ekið viðstöðulaust inn á gatnamótin á 40—45 km hraða miðað við klst. Hann dregur ekkert úr hraðanum, enda þótt hann viðurkenni, að sendiferðabifreiðin hafi byrgt sér sýn til akreinarinnar, sem stefnandi kom eftir.

Hann þykir með aksturslagi sínu hafa brotið gegn fyrimælum 49. gr. laga nr. 40/1968, enda þykir umferðarstjórn lögreglumannsins aðeins veita honum almennan umferðarrétt, en leysa hann ekki undan almennum varúðarreglum.

Af þessum ástæðum ber að leggja á hann nokkra sök á árekstrinum.

b) Settar reglur um merkjagjöf lögreglumanna við umferðarstjórn skortir á Íslandi. Þá finnast hérlendis ekki settar reglur um, hvernig lögreglumenn eiga að standa að umferðarstjórn.

Almennt þykir verða að gera þær kröfur til lögreglunnar, að hún geri allt, sem í hennar valdi stendur, til þess að eftir umferðarstjórn hennar sé tekið. T. d. má láta lögreglumenn vera tvo við umferðarstjórn á erfiðum gatnamótum á annatímum eða láta þeim í té pall eða aðra upphækkun, svo vel til þeirra sjáist.

Þá ber enn til þess að líta, að eðli málsins samkvæmt verður umferðarstjórn að vera með þeim hætti, að umferð gangi sem liðugast og stöðugast og ekki þurfi að koma til snögghemlunar ökutækja.

Í ljós þykir leitt, að umferðarstjórn lögreglunnar hafi ekki nægjanlega uppfyllt greind skilyrði, þegar áreksturinn varð. Að vísu er ósannað, að lögreglumaðurinn Ólafur Guðmundsson hafi getað við því gert, að sendiferðabifreiðin stóð alveg við eða inn á gatnamótin. Hún getur hafa komið að, eftir að hann leyfði umferð yfir gatnamótin eftir Háaleitisbraut. Hins vegar sýnir sú staðreynd, að hann verður R 23459 ekki var fyrr enn rétt í þann mund, er áreksturinn verður, að vegna sendiferðabifreiðarinnar getur hann ekki á fullnægjandi hátt fylgst með þeirri akrein, sem R 23459 kemur eftir. Þá hefur af þeirri akrein verið erfitt að fylgjast með umferðarstjórn hans.

Þá hefur lögreglumaðurinn borið það fyrir dóminum, að hann hafi gefið ökumanni R 9790 merki um að hraða sér. Þetta gerir hann, enda þótt hann hafi ekki fulla sýn yfir gatnamótin og töluvert bil sé milli R 9790 og næstu bifreiðar á undan.

Telja verður, að með þessu hafi lögreglumaðurinn aukið traust ökumanns R 9790 á því, að hann kæmist hindrunarlaust yfir gatnamótin, og þannig orðið meðvaldur þess, að ökumaðurinn slakar á varúðarreglum.

Af þessu leiðir, að mistök þykja hafa orðið við umferðarstjórnina, og leggja verður því nokkra sök á lögregluna vegna þessa áreksturs.

Þess ber að geta, að hvorki lögreglumenn á vettvangi né rannsóknarlögreglan virðist hafa gert tilraun til þess að hafa upp á vitnum vegna þessa atburðar og þá sérstaklega til þess að hafa upp á ökumanni margnefndrar sendiferðabifreiðar. Hins vegar hefur stefnandi sjálfur gert árangurslausar tilraunir í þessu efni.

c) Ósannað er, að stefnandi hafi gert sér grein fyrir því, fyrr en í óefni var komið, að á gatnamótunum var lögreglumaður við umferðarstjórn. Hann þykir því ekki hafa brotið gegn ákvæðum 38. gr. laga nr. 40/1968. Hins vegar ekur hann í þriðja gangstigi inn á erfið gatnamót á umferðartíma, enda þótt bifreiðarnar á vinstri akrein við hann byrgi honum alla sýn yfir gatnamótin. Hann verður var við umferð yfir gatnamótin, áður en hann kemur að þeim, sem hefði átt að hvetja hann til enn frekari varfærni. Hann brýtur þannig í bága við 49. gr. umferðarlaga, sem m. a. kveður á um, að ýtrustu varkárni skuli sýna við vegamót og þar sem útsýni er takmarkað. Hann sér lögreglumanninn strax og hann kemur fram með sendiferðabifreiðinni, en tekst samt ekki að stöðva samkvæmt merkjum hans. Bifreið hans er öll komin inn á gatnamótin og verður í vegi fyrir bifreið á vinstri akrein Háaleitisbrautar. Með þessu aksturslagi þykir hann hafa sýnt af sér slíka óaðgæslu, að leggja verði á hann meginsök á árekstrinum.

Þegar þannig hefur verið athugaður þáttur hvers einstaks í árekstrinum, þykir stefnandi sjálfur eiga að bera $\frac{2}{3}$ hluta tjóns síns, en stefndu in solidum $\frac{1}{3}$ hluta þess. Ábyrgð Bílaverkstæðis Sigurðar Helgasonar er þá byggð á 1. mgr. 69. gr. umferðarlaga nr. 40/1968, sbr. 68. gr. sömu laga.

Ábyrgð Brunabótafélags Íslands g/t byggist á 2. mgr. 74. gr. umferðarlaga, sbr. 3. mgr., sbr. 1. mgr. 70. gr. sömu laga.

Æðsta yfirstjórn lögreglunnar er í höndum dómsmálaráðherra, en ríkissjóður ber kostnað af störfum hennar. Rétt þykir því að

leggja fébótaábyrgð af mistökum lögreglunnar á ríkissjóð eftir almennum reglum um húsbóndaábyrgð.

Kröfu stefnanda er ekki mótmælt tölulega og verður því lögð til grundvallar.

Úrslit málsins verða því þau, að stefndu skulu greiða in solidum stefnanda kr. 21.814.

Rétt þykir að taka kröfu stefnanda um 7% ársvexti frá 15. september 1972 til greiðsludags til greina af dæmdri fjárhæð. Samkvæmt úrslitum málsins þykir rétt, að stefndu greiði stefnanda kr. 20.000 í málskostnað.

Hrafn Bragason borgardómari kvað upp dóm þennan.

Dómsorð:

Stefndu, Bílaverkstæði Sigurðar Helgasonar, Brunabótafélag Íslands g/t og ríkissjóður, greiði in solidum stefnanda, Leó Garðari Ingólfssyni, kr. 21.814 með 7% ársvöxtum frá 15. september 1972 til greiðsludags og kr. 20.000 í málskostnað, allt innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að telja að viðlagðri aðför að lögum.

Miðvikudaginn 14. apríl 1976.

Nr. 102/1974. Páll Sigurðsson

(Jón E. Ragnarsson hrl.)

gegn

Dánarbúi Atla Eiríkssonar og gagnsök

(Árni Stefánsson hrl.).

Dómendur:

hæstaréttardómararnir Magnús Þ. Torfason, Benedikt Sigurjónsson, Björn Sveinbjörnsson, Logi Einasson og Þór Vilhjálmsson.

Fasteignakaup. Gallar. Skaðabætur.

Dómur Hæstaréttar.

Aðaláfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar með stefnu 28. maí 1974. Krefst hann þess, að stefnandi verði dæmdur til að greiða honum 33.193 krónur með 7% ársvöxtum frá