

dæmdir til að greiða stefnanda f. h. umbjóðenda hans framangreindar skaðabætur og þóknun fyrir aðstoð, samtals að upphæð kr. 4500.00, auk vaxta, er reiknast 5% p. a., og teljast þeir frá stefnudegi.

Eftir þessum málalokum þykir rétt, að stefndir greiði stefnandanum málskostnað, er telst hæfilega ákveðinn kr. 350.00.

Þvi dæmist rétt vera:

Stefndir, eigendur og váttryggjendur m/b „Már“, R. E. 100, greiði stefnandanum, hrm. Lárusi Fjeldsted f. h. eiganda m/b „Leó“, V. E. 294, kr. 4500.00 með 5% ársvöxtum frá 28. okt. 1936 til greiðsludags og kr. 350.00 í málskostnað.

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

Föstudaginn 28. apríl 1939.

Nr. 24/1939. Sigurbjörg Jóhannsdóttir

(Garðar Þorsteinsson)

gegn

**Sjóváttryggingarfélagi Íslands h. f.
vegna váttryggingarfélagsins Danske
Lloyd (Jón Ásbjörnsson).**

Bótakrafa vegna bifreiðarslyss.

Dómur hæstaréttar.

Áfrýjandi, sem að fengnu áfrýjunarleyfi 21. febr. þ. á. og gjafsóknarleyfi 14. sept. f. á. hefir skotið máli þessu til hæstaréttar, hefir krafizt þess, að stefndi verði dæmdur til þess að greiða henni kr. 5300.00 með 5% ársvöxtum af kr. 4800.00 frá 16. sept. 1935 til greiðsludags og málskostnað fyrir báðum dómum eftir mati hæstaréttar.

Stefndi krefst staðfestingar á hinum áfrýjaða dómi og málskostnaðar fyrir hæstarétti eftir mati dómsins.

Í því sambandi, sem í máli þessu greinir, verður að telja Sigurð sáluga Jónsson hafa verið eiganda bifreiðarinnar, þegar slysið varð. Skyldutrygging samkvæmt 17. gr. laga nr. 70/1931 verður ekki talin ná til tjóns á eiganda bifreiðar sjálfum, sbr. 16. gr. sömu laga. Af framangreindum ástæðum þykir mega staðfesta héraðsdóminn að niðurstöðu til.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður fyrir hæstarétti falli niður, en málflutningslaun skipaðs talsmanns áfrýjanda, sem eru ákveðin 120 krónur, greiðist úr rikissjóði.

Því dæmist rétt vera:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir hæstarétti fellur niður.

Ríkissjóður greiði málflutningslaun skipaðs talsmanns áfrýjanda fyrir hæstarétti, hæstaréttarmálflutningsmanns Garðars Þorsteinssonar, 120 krónur.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 10. maí 1938.

Mál þetta, sem dómtekið var 7. þ. m., er höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu útgefinni 17. febrúar 1938 af Garðari Þorsteinssyni f. h. Sigurbjargar Jóhannsdóttur, hér í bæ, gegn Sjóvátryggingarfélagi Íslands h. f. f. h. Vátryggingarfélagsins Danske Lloyd til greiðslu dómskuldar að upphæð kr. 4800.00 með 5% ársvöxtum frá 16. september 1935 til greiðsludags og kr. 500.00 í málskostnað, svo og til greiðslu málskostnaðar í þessu máli að skaðlausu.

Stefndur krefst sýknu og málskostnaðar eftir mati réttarins.

Málsatvik eru þau, að þann 13. maí 1935 ók Sigurður

sál. Jónsson, bifreiðarstjóri, vörubifreiðinni R. E. 395, sem hann var skráður eigandi að, frá Reykjavík austur í Hveragerði með flutning gegn borgun fyrir nafngreindan mann. Með Sigurði í þessari ferð var maður að nafni Karl Pétur Simonarson frá Vatnskoti í Þingvallasveit. Í Hveragerði neytti Sigurður áfengis, og fékk hann því Karl Pétur, sem kunni að aka bifreið, til að aka bifreiðinni til bæjarins aftur, en settist sjálfur við hlið hans í stýrishúsinu. Sofnaði Sigurður og mun þá hafa hallazt upp að Karli og gert honum óhægt fyrir um stjórn bifreiðarinnar. Karl ók hinsvegar ógætilega, og þegar komið var vestur undir Árbæ, vildi það slys til, að hann ók út af veginum og slasaðist Sigurður mjög mikið við það. Sigurður höfðaði síðan mál gegn Karli og stefndi jafnframt Vátryggingarfélaginu Danske Lloyd, sem bifreiðin var tryggð hjá, til réttargæzlu. Lauk málinu á þann veg með dómi hæstaréttar uppkveðnum 15. desember 1937, að Karl var dæmdur til að greiða ekkju Sigurðar, stefnanda máls þessa, sem sat í óskiptu húi eftir Sigurð, en hann hafði andazt áður en hæstaréttarmálið var þingfest, kr. 4800.00 með 5% ársvöxtum frá 16. september 1935 til greiðsludags og kr. 500.00 sem málskostnað. Mun síðan hafa verið reynt að fá stefndan í máli þessu sem vátryggjanda bifreiðarinnar til að greiða hinar tildæmdu upphæðir, en hann mun ekki hafa talið sér það skylt og því neitað að greiða. Hefir stefnandi því höfðað mál þetta og gert í því framangreindar kröfur.

Byggir stefnandi skyldu stefnds til að greiða bæturnar samkvæmt hæstaréttardómnum í fyrsta lagi á því, að Sigurður hafi ekki verið raunverulegur eigandi bifreiðarinnar, heldur hafi firmað H. Benediktsson & Co. átt hana. Samkvæmt 17. gr. bifreiðalaganna hafi firmað verið skylt til að hafa bifreiðina tryggða gegn hverri þeirri skaðabóta-kröfu, er þeim kynni að verða gert að greiða, er bæri ábyrgð á bifreiðinni, er hún ylli slysi. Bifreiðin hafi og verið tryggð á þennan hátt hjá stefndum, og þar sem aðstaða Sigurðar í bifreiðinni hafi verið eins og hvers annars óviðkomandi þriðja manns, sem hefði verið í bifreiðinni gegn borgun og ekki borið ábyrgð á henni, þá leiði það til þess, að tryggingarfélaginu beri að borga þær skaðabætur, sem Karl var dæmdur til að greiða Sigurði.

Stefndur staðhæfir hinsvegar, að Sigurður hafi verið sá raunverulegi eigandi bifreiðarinnar.

Hann hafi keypt trygginguna fyrir hana og látið skrásetja hana á sitt nafn, og í þetta skipti hafi það verið hann sem eigandi, sem bar ábyrgð á bifreiðinni samkvæmt 16. gr. bifreiðalaganna. En þar sem tryggingin sé, samkvæmt 17. gr. bifreiðalaganna og ákvæðum vátryggingarskírteinisins einungis gegn sérhverri einkaréttar-skaðabótakröfu, sem þeim kunni að vera gert að greiða, sem beri ábyrgð á bifreiðinni, þegar hún valdi slysi, þá leiði af því, að sér (stefndum) beri ekki að greiða umræddar skaðabætur sem vátryggjanda bifreiðarinnar.

Að því er snertir eignarréttinn yfir umræddri bifreið og vátryggingu hennar er eftirfarandi upplýst: Með kaupsamningi dagsettum 7. nóvember 1934 keypti Sigurður bifreiðina af firmanu H. Benediktsson & Co., hér í bænum, og greiddi svo mikið af andvirði hennar við undirskrift samningsins, að eftirstöðvar kaupverðsins voru aðeins kr. 1752.00, sem Sigurður átti síðan að greiða með 6 tveggjámánaðarlegum, jöfnum afborgunum. Bifreiðin var hinsvegar seld með eignarréttaraskilnaði af hálfu seljanda, þannig að hann skyldi teljast eigandi hennar, unz andvirðið væri að fullu greitt, og til þess tíma skuldbatt kaupandi sig til að hlíta ýmsum nánar tilgreindum takmörkunum á fullkomnum yfirráða- og ráðstöfunarrétti sínum yfir bifreiðinni, t. d. því, að halda henni í góðu standi, flytja hana ekki úr landi án leyfis seljanda, veðsetja hana ekki o. s. frv. Þá skuldbatt kaupandi sig til að tryggja bifreiðina gegn skaðabótakröfu þriðja manns (17. gr. bifreiðalaganna) og fleiru. Þessa tryggingu tók Sigurður síðan hjá stefndum á sitt nafn sem eigandi bifreiðarinnar og enn fremur lét hann skrásetja sig sem eiganda hennar á lög-reglustöðinni.

Réttinum virðist nú, að lita verði svo á, að umræddur eignarréttaraskilnaður seljanda verði aðeins að teljast sérstök ráðstöfun af hans hendi til að tryggja sér greiðslu eftirstöðva kaupverðsins, enda eru svo að segja allar þær takmarkanir, sem hann skuldbindur sig til að hlíta á fullkomnum yfirráðarétti sínum yfir bifreiðinni, mjög algengar við hverskonar tryggingarráðstafanir, t. d. við veðsetningu. Með tilliti til þessa, svo og þess, að Sigurður hafði

hin raunverulegu umráð bifreiðarinnar með nýnefndum takmörkunum, að hann tók trygginguna á sitt nafn sem eigandi bifreiðarinnar og loks þess, að hún var skrásett á nafn hans hjá lögreglunni, þykir verða að lita svo á, að hann hafi verið eigandi hennar í merkingu bifreiðalaganna á þeim tíma, er slysið varð, og leiðir því hér umrædd málsástæða stefnanda ekki til þess, að kröfur hans verði teknar til greina.

Stefnandi byggir kröfur sínar í öðru lagi á því, að enda þótt Sigurður yrði talinn hafa verið eigandi bifreiðarinnar, þá hafi honum samt borið að fá tjón sitt bætt hjá stefndum vegna þess að þegar slysið bar að höndum hafi bifreiðarstjórinn, Karl Pétur Símonarson, borið ábyrgð á bifreiðinni. Í 16. gr. bifreiðalaganna sé svo ákveðið, að eigandi bifreiðar beri og ábyrgð á henni og sé skaðabótaskyldur samkvæmt 15. gr. s. l., svo og að noti maður bifreið annars manns í heimildarleysi, þá skuli skaðabótaskylda eigandans færast yfir á notandann. Auk þessa sé svo ákveðið í 18. gr. bifreiðalaganna, að með framangreindum ákvæðum um skaðabótaskylduna sé ekki skertur neinn sá réttur til skaðabóta, er leiði af almennum reglum.

Af þessum ákvæðum leiði, að samkvæmt bifreiðalögum geti ábyrgð á bifreið verið hjá þessum aðiljum: eigandanum, þeim, er notar hana heimildarlaust, og loks þeim, er notar hana í heimild, en veldur slysi með henni á þann hátt, að hann sé skaðabótaskyldur samkvæmt almennum skaðabótareglum, eins og Karl Pétur hafi verið gagnvart Sigurði vegna framangreinds slyss. Karl Pétur hafi því í merkingu bifreiðalaganna borið ábyrgð á bifreiðinni, er slysið varð. Í samræmi við 17. gr. bifreiðalaganna og samkvæmt ákvæðum vátryggingarskirteinisins hafi bifreiðin verið tryggt gegn hverri þeirri einkaréttarskaðabótakröfu, er þeim kynni að verða gert að greiða, er bæri ábyrgð á henni, þegar hún ylli skaðabótaskyldu slysi.

Samkvæmt framansögðu hafi Karl borið ábyrgð á bifreiðinni, er slysið varð, enda hafi hann verið dæmdur til skaðabótagreiðslu samkvæmt almennum reglum. Af því leiði, í samræmi við framanritað, það, að skaðabætur þær, sem honum var gert að greiða Sigurði, falli undir vátrygginguna, og beri tryggingarfélaginu því að greiða þær eins og krafizt sé í málinu.

Að því er þessa málsástæðu snertir, þá heldur stefndur því fram, að það sé tæmandi talið upp í 16. gr. bifreiðalaganna, hverjir beri ábyrgð á bifreið, en það séu, eins og þar greini, aðeins eigandinn og sá, sem notar hana í heimildarleysi. Áðurgreint ákvæði 18. gr. bifreiðalaganna eigi alls ekki við það, að sá, sem noti bifreið í heimild og valdi slysi með henni, sem sé skaðabótaskyldt samkvæmt almennum skaðabótaðreglum, sé talinn bera ábyrgð á bifreiðinni samkvæmt ákvæðum bifreiðalaganna, heldur eigi það einungis við það, að sá maður beri ábyrgð á skaðabótaskyldum verkum sínum á venjulegan hátt, þrátt fyrir sérreglur bifreiðalaganna um ábyrgð á bifreiðum. Karl hafi stýrt bifreiðinni eftir beiðni Sigurðar og í fullri heimild, og hafi því ábyrgðin á bifreiðinni verið hjá eiganda hennar, Sigurði. Og þar sem tryggingin sé aðeins gegn þeim skaðabótakröfum, sem þeim, er ábyrgð beri á bifreiðinni sé gert að greiða, þá leiði af því, að hinar umstefndu kröfur falli ekki undir hana, og sé sér því ekki skyldt að greiða þær.

Á þennan skilning stefnds verður rétturinn að fallast, og verða úrslit málsins því þau, að stefndur verður sýknaður af kröfum stefnanda, en eftir atvikum þykir rétt að láta málskostnað falla niður.

Því dæmist rétt vera:

Stefndur, Sjóvátryggingarfélag Íslands h/f f. h. Vátryggingarfélagsins Danske Lloyd, á að vera sýkn af kröfum stefnanda, Garðars Þorsteinssonar f. h. Sigurbjargar Jóhannsdóttur.

Málskostnaður falli niður.