

Miðvikudaginn 18. júní 1941.

Nr. 35/1941. **Kristmundur Kristmundsson**

(cand. jur. Sigurgeir Sigurjónsson)

gegn

P. Smith & Co. og gagnsök

(cand. jur. Þórólfur Ólafsson).

Ágreiningur um ábyrgð eiganda ökutækis á skaða, er það olli.

Dómur hæstaréttar.

Héraðsdóminn hefur upp kveðið Björn lögmaður Þórðarson.

Aðaláfrýjandi, sem skotið hefur máli þessu til hæstaréttar með stefnu 22. apríl 1941, krefst þess, að gagnáfrýjandi verði dæmdur til að greiða honum kr. 3755.00 eða til vara aðra lægri fjárhæð ásamt 5% ársvöxtum frá 5. marz 1940 til greiðsludags. Svo krefst aðaláfrýjandi málskostnaðar úr hendi gagnáfrýjanda bæði í héraði og fyrir hæstarétti eftir mati dómsins. Gagnáfrýjandi, sem áfrýjað hefur málinu með stefnu 28. apríl 1941, krefst aðallega, að hann verði algerlega sýknaður og að sér verði dæmdur málskostnaður úr hendi aðaláfrýjanda bæði í héraði og fyrir hæstarétti eftir mati dómsins, til vara, að kröfur aðaláfrýjanda verði lækkaðar og málskostnaður látinn falla niður fyrir báðum dómum, og til þrautavara, að héraðsdómurinn verði staðfestur með þeirri breytingu, að málskostnaður falli niður fyrir báðum dómum.

Þar sem útbúnaður ökutækja þeirra, sem í málinu greinir, var ekki í fullu lagi, og gagnáfrýjandi lét nota þau í því ástandi, þá verður hann þegar af þeirri ástæðu að bera ábyrgð á slysi því, sem hann er sóttur til bóta fyrir, enda verður ekki talið, að aðaláfrýjandi hafi hagað sér þannig, að hann eigi sök á slysinu. Bætur þær, sem gagnáfrýjanda ber að greiða aðaláfrýjanda, þykja hæfilega ákveðnar kr. 2000.0 ásamt 5% ársvöxtum frá 5. marz 1940 til greiðsludags.

Samkvæmt þessum úrslitum þykir rétt, að gagnáfrýjandi greiði aðaláfrýjanda samtals kr. 600.00 í málskostnað bæði í héraði og fyrir hæstarétti.

Meðferð máls þessa í héraði hefur verið lögum andstæð. Í stað þess að ákveða þegar eftir framlagningu greinargerða eftir 105. og 106. gr. laga nr. 85/1936, hvort mál skyldi flutt munnlega eða skriflega, smbr. 109. gr. sömu laga, hefur dómariinn látið það viðgangast, að málflytjendurnir, þeir Guðmundur Í. Guðmundsson og Theódór B. Lindal, tækju frest á víxl í tæpa níu mánuði og skrifuðu alls 8 greinargerðir í málinu, þar til er það loks var munnlega flutt þann 22. febrúar þ. á. Verður að átélja dómara og málflytjendur fyrir þessar lögleysur.

Því dæmist rétt vera:

Gagnáfrýjandi, P. Smith & Co, greiði aðaláfrýjanda, Kristmundi Kristmundssyni, kr. 2000.00 með 5% ársvöxtum frá 5. marz 1940 til greiðsludags og samtals kr. 600.00 í málskostnað í héraði og fyrir hæstarétti.

Dóminum ber að fullnægja að viðlagðri aðför að lögum.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 26. febr. 1941.

Mál þetta, sem dómtekið var 22. þ. m., er höfðað fyrir bæjarþinginu með stefnu útgefinni 12. apríl f. á. af Kristmundi Kristmundssyni, bifreiðarstjóra hér í bæ, gegn P. Smith f. h. firmans P. Smith & Co, hér í bænum, til greiðslu skaðabóta, að upphæð kr. 3755.00, ásamt 5% ársvöxtum frá 5. marz f. á. til greiðsludags og málskostnaðar að skaðlausu.

Stefndur krefst *aðallega* sýknu og málskostnaðar, en *til vara* lækkunar á kröfum stefnanda, enda verði málskostnaður þá látinn falla niður

Málavextir eru þeir, að hinn 24. júlí 1939, um kl. 10 að morgni, var stefnandi þessa máls staddur á svonefndum „Sprengisandi“ hér við höfnina. Var stefnandi að annast akstur á vörum úr e/s „Súðin“, en hún lá þar við austanverðan garðinn. Bifreið stefnanda var við skipshlið, og var verið að ferma hana. Á meðan á því stóð, varð stefnanda gengið að annarri vöruflutingabifreið, er stóð þar rétt hjá, og tóku þeir stefnandi og bifreiðarstjórinn á þessari bifreið

tal saman. Um sama leyti kom einn af starfsmönnum stefnds, Sigurður E. Ágústsson að nafni, akandi á dráttarvagni niður „Sprengisand“, en aftan í vagninn var festur vöruvagn. Þegar vagninn fór yfir rafmagnsleiðslu, sem lá þar þvert yfir akbrautina, losnaði vöruvagninn úr tengslum og rann síðan stjórnlaust á stefnanda, þar sem hann stóð við fyrrnefnda bifreið. Lenti vagninn á vinstra fótlegg stefnanda, þannig að hann féll við, en fóturinn klemmdist milli vagnsins og bifreiðarinnar. Var stefnandi strax fluttur í Landspítalann, og kom þá í ljós, að fótleggurinn hafði klofnað og kálfinn marizt mikið. Var stefnandi frá vinnu af völdum slyss þessa til 15. febrúar f. á., og telur hann sig hafa orðið fyrir tjóni í því sambandi, sem hér segir:

1. Læknishjálp, myndatökur o. fl.	kr. 689.50
2. Atvinnutjón frá 24. júlí 1939 til 15. febrúar 1940 ..	— 2655.00
3. Þjáningar, óþægindi o. fl.	— 2000.00

Alls kr. 5344.50

Hefur stefnandi í upphafi haldið því fram, að stefndum beri að bæta allt þetta tjón, en hefur síðan lækkað kröfur sínar, eins og áður er tekið fram, þannig að hann hefur alveg fallið frá 1. k.röfulið og lækkað 2. lið um kr. 900.00, þar sem Tryggingarstofnun ríkisins hefur greitt honum þessar fjárhæðir.

Bótakröfu sína á hendur stendum hefur stefnandi í fyrsta lagi byggt á því, að áðurnefndur dráttarvagn sé bifreið í skilningi bifreiðalaganna, og beri því stefndur sem eigandi vagnsins ábyrgð á nefndu tjóni skv. 15. gr. bifreiðalaganna, enda sé og öðrum skilyrðum þeirrar greinar fullnægt.

Af hálfu stefnds er því hins vegar mótmælt, að um ábyrgð skv. bifreiðalögunum geti verið að ræða, og er í því sambandi skirskotað til framlagðs vottorðs frá lögreglustjóranum í Reykjavík, þar sem segir, að umræddir dráttarvagnar hafi ekki verið settir á bifreiðaskrá hér í umdæminu. Þess hafi því ekki verið krafizt, að vátrygging væri keypt fyrir vagna þessa, né að stjórnendur þeirra hefðu ökuskrteini.

Í 1. gr. bifreiðalaganna nr. 70 1931 segir:

„Bifreið nefnist í lögum þessum hver sá vagn, sem er knúinn áfram með aflvél í vagninum sjálfum og ætlaður er til að flytja fólk eða varning. Lögin ná ekki til vagna, sem renna á spori“. Ákvæði þetta er komið óbreytt úr hinum fyrstu lögum, sem sett voru um notkun bifreiða hér á landi, þ. e. lögum nr. 21 1914, en þá var með öllu ókunnugt um þá tegund vélknúinna vagna, sem hér um ræðir, eins og ýmsar aðrar, er síðar hafa komið fram og samkvæmt orðanna hljóðan gætu fallið undir nefnda skýringu bifreiðalaganna. Það er upplýst, að dráttarvagnar þessir, sem eru vélknúinir, muni fyrst hafa flutzt hingað til lands á árinu 1931, og hafa

þeir verið notaðir á mjög takmörkuðu svæði, þ. e. aðallega við flutninga á vörum frá geymsluhúsum hér við höfnina til skips og öfugt. Vagnar þessir eru og svo lághjóla og hægfara, og gerð þeirra að ýmsu öðru leyti þannig háttað, að nothæfi þeirra er mjök takmarkað. En af síðari málsgrein 1. gr. bifreiðalaganna þykir sýnt, að tilætlun löggjafans hefur verið sú, að þeir vélknúnu vagnar, sem þekktir voru 1914 og ætlaðir voru til afnota á takmörkuðu svæði, skyldu ekki lúta ákvæðum bifreiðalaganna. Með tilliti til þessa, svo og þess, er áður segir um það, hve nær nefnd skýrgreining bifreiðalaganna er til orðin, verður því að telja, að sama gildi um vagna sem þá, er um ræðir í máli þessu, enda er það beint tekið fram í hinum nýju bifreiðalögum (nr. 75 1940). Í framkvæmdinni hefur og sú orðið raunin á, eins og áður nefnt vottorð lögreglustjórans í Reykjavík sýnir, enda virðast og ýmis ákvæði bifreiðalaganna ekki eiga við um vagna þessa. Að öllu þessu athuguðu, þykir skaðabótaábyrgð á hendur stefndum því ekki verða byggð á ákvæðum bifreiðalaganna, enda virðist og 2 málsg. 16. gr. þeirra laga geta komið hér til álita.

Í öðru lagi byggir stefnandi kröfur sínar á því, að óforsvaranlegur umbúnaður á ökutækinu og óaðgæzla vagnstjórans, starfsmanns stefnds, hafi valdið slysinu, en á því hvoru tveggja beri stefndur ábyrgð skv. almennum reglum.

Um fyrra atriðið er það að segja, að tengingu hins vélknúna dráttarvagns og vöruvagnsins var svo háttað, að aftan á aflvagninum voru tvær láréttar stálplötur, hvor upp af annarri, með 7 cm millibili, en hvor plata er 1 cm á þykkt. Framan á vöruvagninum er járnstöng með lykkju á endanum, og eru vagnarnir tengdir á þann hátt, að lykkjan á stönginni er sett á milli platnanna, þannig, að lykkjugatið stenzst á við göt á plötunum, og er þá bolta stungið í gegnum öll þrjú götin. — Þegar vagnarnir fóru yfir umrædda rafmagnsleiðslu á „Sprengisandi“, mun bolti þessi hafa hrokkið upp úr götunum, og tengslin þannig rofnað. Í málinu hefur verið lagður fram bolti, sem stefndur telur, að sé einmitt sá sami, er notaður var í umrætt skipti.

Verður rétturinn að telja, að bolti þessi hafi langt frá því veitt það öryggi við tengingu vagnanna, er krefjast verður, og er það sérstaklega ljóst, þegar hann er borinn saman við bolta þann með haki, sem einnig hefur verið lagður fram, og aðrar skipaafgreiðslur nota í sama skyni, enda hefur og stefndur tekið upp þann öryggisútbúnað, eftir að umrætt slys hafði orðið. Það verður heldur ekki betur séð, en að slíkt hak hafi upphaflega verið á fyrrnefndum bolta, en það hafi fyrir löngu síðan verið burtu. Þykir stefndur verða að bera ábyrgð á tjóni af völdum þessa ófullkomna útbúnaðar tækisins, sem eftir öllum atvikum verður að teljast a. m. k. ein eða önnur orsök slyssins.

Þá telur stefnandi aðra orsök slyssins vera ógætilegan akstur vagnstjórans, en á þeim akstri beri stefndur ábyrgð, þar sem vagnstjórinn hafi verið í þjónustu hans, er slys þetta varð.

Um þetta atriði er það upplýst, að vagnstjórinn var í þetta sinn ráðinn til að stjórna vögnum þessum við uppskipun úr e/s „Lyra“, en hún lá við „Gamla hafnarbakkann“, sem kallaður er. Umræddan morgunn, er vagnarnir voru á leið frá vörugeymslum til skipsins, kom þar að kunningi vagnstjórans og fór að tala við hann. Maður þessi var á leið út í rannsóknarskipið „Dana“, er lá við „Sprengisand“ vestanverðan, og varð það úr, að vagnstjórinn ók með hann þangað, en í þeirri ferð skeði umrætt slys.

Stefndur heldur því fram, enda ekki annað sannað, en að för þessi hafi verið farin í fullkomnu heimildarleysi og hún hafi algerlega verið óviðkomandi starfi því, er vagnstjórinn var ráðinn til, og þegar af þeirri ástæðu beri hann ekki ábyrgð á akstri vagnstjórans, hvernig sem á hann verði litið. — Verður að fallast á þessa skoðun stefnda, og stefndur því ekki talinn bera ábyrgð á meintum ógætilegum akstri vagnstjórans, en á það verður ekki lagður dómur í máli þessu, sem einungis er höfðað gegn stefndum, hvort vagnstjórinn hafi sýnt af sér óvarkárni að þessu leyti eða ekki. En þótt svo yrði litið á, og vagnstjórinn þannig einnig talinn eiga nokkra sök á slysinu og vera bótaskyldur að því leyti, en þá ásamt stefndum vegna hins ófullkomna útbúnaðar, eins og áður er greint frá, þá mundu þeir skv. íslenskum rétti bera „solidaríska“ ábyrgð á tjóninu, þannig að stefnandi gæti krafist hvorn þeirra sem er um alla bótaupphæðina. Í máli þessu, sem aðeins hefur verið beint gegn stefndum, verður hann því talinn réttilega krafinn um allar þær bætur, sem komið kann að verða að raun um, að stefnanda beri, hvort sem stefndur kann siðar að einhverju leyti að eiga endurgreiðslurétt á hendur nefndum vagnstjóra eða eigi.

Loks hefur stefndur haldið því fram, að stefnandi hafi hagað sér svo ógætilega, er slysið varð, að hann af þeim sökum hafi firrt sig öllum rétti til bóta, eða a. m. k. eigi það að valda verulegri lækkun á bótunum.

Það er upplýst, að bifreið sú, er stefnandi stóð við, er slysið varð, stóð á „Sprengisandi“, samhliða skipshlið Súðarinnar, og sneri framendi bifreiðarinnar til lands (í suður). Um erindi stefnanda til bifreiðarstjórans er með öllu óupplýst, en hann tók sér stöðu við bifreiðina umferðar megin á bakkanum og stóð þannig, að hann var með hægri fót upp á gangbretti bifreiðarinnar, en þann vinstri á götunni. Virðist hann þannig að mestu leyti hafa snúið baki að umferð þeirri, er vænta mátti frá landi niður á hafnarbakkann. Verður rétturinn að telja það ógætni að standa þannig umferðar megin á jafn fjölfarinni leið og þarna er, þótt það atferli stefnanda verði ekki talið eiga að valda honum algerum bótamissi.

Hins vegar verða bæturnar lækkaðar af þessum sökum, eins og siðar verður vikið að.

Kemur þá upphæð bótanna til athugunar.

Atvinnutjónið.

Stefnandi reiknar sér 15 kr. „nettó“-tekjur á dag í 177 virka daga frá 24. júlí 1939 til 15. febrúar 1940. — Stefnður mótmælir upphæð þessari sem allt of hárrí.

Af framlögðum læknisvottorðum þykir sýnt, að stefnandi hafi verið alóvinnufær nefnt tímabil, sem verður því lagt til grundvallar við útreikning bótanna. Það er upplýst, að stefnandi átti góða vöru-flutningabifreið og að hann sé hinn ötulasti maður við starf sitt. — Hann hafði undanfarin haust stundað langflutninga til bæjarins, en þeir flutningar gefa bifreiðarstjórum sérstaklega góðar tekjur, og virðist stefnandi hafa átt kost á þeirri vinnu haustið 1939, ef umrætt slys hefði ekki borið að höndum. Skv. framlögðum skattskýrslum stefnanda hafa atvinnutekjur hans numið kr. 2700.00 árið 1938, en kr. 2250.00 þann hluta ársins 1939, er hann gat stundað vinnu sína. — Gögn þessi öll eru að visu á ýmsan hátt ófullnægjandi til rökstuðnings þessari kröfu stefnanda, en eftir atvikum verður þó lagður dómur á hana, og eftir því, sem fyrir liggur, þykir hæfilegt að áætla atvinnutjón stefnanda kr. 1900.00 á umræddu tímabili. Þar af hefur Tryggingarstofnunin greitt kr. 900.00 og standa því eftir kr. 1000.00.

Bætur fyrir þjáningar, óþægindi o. fl.

Við hinn munnlega málflutning hefur stefndur mótmælt því, að um slíkar bætur geti verið að ræða í tilfelli sem þessu, en ekki þykja þessi mótmæli hafa við þau rök að styðjast, að þau verði tekin til greina.

Stefndur hefur og mótmælt kröfu þessari sem allt of hárrí, og eftir öllum atvikum þykir hún hæfilega ákveðin kr. 1000.00

Með tilliti til þess, er að framan segir um sök stefnanda sjálfs á umræddu slysi, þykja bætur þær í heild, sem stefndum ber að greiða, hæfilega ákveðnar kr. 1500.00. Verður stefndum gert að greiða stefnanda þá upphæð með vöxtum, eins og krafist hefur verið, svo og kr. 250.00 í málskostnað.

Því dæmist rétt vera:

Stefndur, P. Smith f. h. P. Smith & Co, greiði stefnandanum, Kristmundi Kristmundssyni, kr. 1500.00, með 5% ársvöxtum frá 5. marz 1940 til greiðsludags, og kr. 250.00 í málskostnað, innan 15 daga frá lögbirtingu dóms þessa að viðlagðri aðför að lögum.