

Fimmtudaginn 25. maí 2000.

Nr. 38/2000.

Guðmundur Ari Jensson

(Gylfi Thorlacius hrl.)

gegn

Gúmmívinnustofunni ehf.

(Hákon Árnason hrl.)

Vinnuslys. Skaðabætur.

G slasaðist við vinnu sína hjá einkahlutafélaginu GÚ þegar hjólbarði, sem hann reyndi að setja á felgu, sprakk við loftdælingu, en felgan var af óvenjulegri stærð. Talið var ósannað gegn andmælum verkstjóra GÚ að hann hefði gefið G fyrirmæli um að setja hjólbarðann á felguna og varð því að leggja til grundvallar að G hefði gert það að eigin frumkvæði. Á það var fallist með héraðsdómi að GÚ yrði ekki metið til sakar að nýir starfsmenn hefðu ekki sérstaklega verið varaðir við þessari óvenjulegu felgustærð. Hins vegar hefði G átt að gæta varúðar með því að hleypa loftinu úr, kanna aðstæður og leita aðstoðar, þegar illa gekk að dæla lofti svo hjólbarðinn færi í réttar skorður. Var staðfest niðurstaða héraðsdóms um sýknu GÚ af kröfu G um skaðabætur vegna slyssins.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason, Gunnlaugur Claessen og Markús Sigurbjörnsson.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 1. febrúar 2000 og krefst þess að stefndi verði dæmdur til að greiða sér 3.398.514 krónur með 2% ársvöxtum frá 20. nóvember 1996 til 20. nóvember 1998, en dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags, allt að fráðregnum 380.798 krónum. Hann krefst og málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti án tillits til gjafsóknar, sem honum var veitt fyrir héraðsdómi.

Stefndi krefst aðallega staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti, en til vara að krafa áfrýjanda verði lækkuð og málskostnaður felldur niður.

Vátryggingafélagi Íslands hf. var stefnt til réttargæslu fyrir Hæstarétt.

I.

Svo sem í héraðsdómi greinir slasaðist áfrýjandi við vinnu sína hjá stefnda 20. nóvember 1996 þegar hjólbarði, sem hann reyndi að setja á felgu, sprakk við loftdælingu. Kveður áfrýjandi felguna hafa þeyst í sig, en við það hafi hann misst meðvitund og jafnframt skolið tvo til þrjá metra aftur fyrir sig. Hann brotnaði á hægri úlnlið og fékk áverka í hálsi og baki. Var varanlegur miski hans og örorka metin af örorku-nefnd 13. október 1998.

Stefndi tilkynnti lögreglu og Vinnueftirliti ríkisins um slysið. Meg-inefni skýrslu vinnueftirlitsins, sem gerð var á slysdegi, er rakið í héraðsdómi. Þar er greint frá þeirri ályktun að slysið megi rekja til þess að stærð felgunnar, sem áfrýjandi vann við, hafi verið afbrigðileg. Hún hafi verið af sérstakri gerð Citroën-bifreiða, en nokkrar slíkar hafi verið fluttar til landsins fyrir um 15 árum.

Áfrýjandi gaf skýrslu hjá lögreglunni 25. nóvember 1996 og lýsti þar hvað gerst hafi. Maður hafi komið á verkstæði stefnda með fjórar felgur og beðið um að settir yrðu á þær sólaðir hjólbarðar, sem hann hugðist festa þar kaup á. Áfrýjanda hafi sýnst felgurnar vera 15 tommur að stærð og því sett á eina þeirra 15 tommu hjólbarða. Hann hafi dælt lofti í hjólbarðann og séð á mæli að þrýstingur hafi verið orðinn 40 pund, en síðan myndi hann ekki meira fyrr en hann hafi rankað við sér á gólfinu. Fyrir héraðsdómi bar áfrýjandi á nokkuð aðra leið um tildrög slyssins. Þar sagði hann að verkstjóri stefnda hafi upphaflega sótt 14 tommu hjólbarða til að setja á felgurnar, en áfrýjandi hafi síðan átt að annast verkið. Hann hafi séð að þeir hjólbarðar pössuðu augsýnilega ekki á felgurnar og því kallað til verkstjórans og sagt honum það. Þá hafi verkstjórinn kallað á móti að hann ætti að prófa 15 tommuna. Áfrýjandi hafi náð í þá stærð hjólbarða og sett einn þeirra á felgu. Sólaðir hjólbarðar væru oft erfiðir og hafi hann þannig þurft að bíða eftir að nægilegt loft væri komið í hjólbarðann til þess að hann félli að felgunni. Loftdælingin hafi verið komin í 40 pund þegar hann leit síðast á mælinn. Eftir það hafi hjólbarðinn sprungið.

II.

Fram er komið í málinu að áfrýjandi var ráðinn til starfa hjá stefnda vorið 1995 og vann í það sinn til nóvember á því ári. Hann hóf aftur störf hjá stefnda vorið 1996 og starfaði þá óslitið til slysdags. Hefur

verkstjóri stefnda borið að áfrýjandi hafi í það skipti verið ráðinn sem vanur maður. Ágreiningslaust er að starfið hjá stefnda hafi verið einfalt og ekki krafist mikillar þjálfunar.

Stefndi hefur mótmælt fyrrgreindri staðhæfingu áfrýjanda, sem fram kom í skýrslu hans fyrir héraðsdómi, um að hann hafi þegar slysið bar að höndum verið að leitast við að setja 15 tommu hjólbarða á felgu samkvæmt fyrirmælum verkstjóra. Þegar þess er gætt að frásögn áfrýjanda var ekki á þennan veg í áðurnefndri skýrslu, sem hann gaf hjá lögreglu í kjölfar slyssins, verður að fallast á með héraðsdómara að ósannað sé gegn andmælum verkstjórans að hann hafi gefið slík fyrirmæli. Verður því lagt til grundvallar að áfrýjandi hafi að eigin frumkvæði reynt að setja hjólbarða umræddrar stærðar á felguna.

Áfrýjandi hefur ekki fært fram viðhlítandi gögn til að leiða líkur gegn þeirri staðhæfingu stefnda að um margra ára skeið hafi ekki verið leitað á verkstæði hans með felgur af þeirri stærð, sem áfrýjandi vann við þegar hann varð fyrir slysinu. Verður því að fallast á með héraðsdómi að stefnda verði ekki metið til sakar að nýir starfsmenn hafi ekki sérstaklega verið varaðir við þessari óvenjulegu felgustærð. Fram er komið í málinu að felgan hafi verið öðru vísi löguð en almennt gerðist og auðkennd með stærðinni 390 mm. Þegar til þess er litið að áfrýjandi vissi áður en slysið bar að höndum að 14 tommu hjólbarði passaði ekki á felguna, hún var öðru vísi útlits en almennt var og illa gekk að dæla lofti svo að hjólbarðinn færi í réttar skorður, verður að telja að hann hefði átt að gæta varúðar með því að hleypa loftinu úr, kanna aðstæður og leita aðstoðar. Ekkert er fram komið til stuðnings því að galli, sem stefndi beri ábyrgð á, geti hafa verið á hjólbarðanum, svo sem áfrýjandi hefur haldið fram. Þegar allt þetta er virt ásamt því að slys áfrýjanda verður að öðru leyti rakið til óhapps, sem stefndi ber ekki sök á, verður að staðfesta niðurstöðu héraðsdóms um sýknu stefnda.

Ákvæði héraðsdóms um málskostnað og gjafsóknarkostnað skulu vera óröskuð. Rétt er að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

D ó m s o r ð :

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 15. desember 1999.

Mál þetta, sem dómtekið var 17. nóvember sl., var höfðað með stefnu, áritaðri um birtingu 4. maí sl.

Stefnandi er Guðmundur Ari Jensson, kt. 291274-3669, Engihjalla 3, Kópavogi.

Stefndi er Gúmmívvinnustofan ehf., kt. 580169-3769, Réttarhálsi 2, Reykjavík.

Réttargæslustefndi er Vátryggingafélag Íslands hf., kt. 690689-2009, Ármúla 3, Reykjavík.

Endanlegar dómkröfur stefnanda:

Að stefndi verði dæmdur til þess að greiða stefnanda skaðabætur að fjárhæð 3.398.514 kr. auk 2% vaxta skv. 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 frá 20. nóvember 1996 til 20. nóvember 1998 en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi að fráðregnum 380.798 kr. sem stefnandi fékk greiddar úr launþegatryggingu 22. október 1998. Þess er krafist að vextir og dráttarvextir leggist við höfuðstól kröfunnar á 12 mánaða fresti, sbr. 12. gr. vaxtalaga, í fyrsta sinn 20. nóvember 1997.

Jafnframt er krafist málskostnaðar að mati dómsins að viðbættum virðisaukaskatti eins og málið væri ekki gjafsóknarmál, en stefnandi fékk gjafsókn í máli þessu með leyfi dómsmálaráðherra, dags. 21. apríl 1999.

Dómkröfur stefnda:

Stefndi krefst aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda og málskostnaðar að mati dómsins en til vara er þess krafist að sök verði skipt í málinu, stefnukröfur lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Á hendur réttargæslustefnda eru ekki gerðar kröfur og ekki eru gerðar kröfur af hálfu réttargæslustefnda.

Málavextir.

Stefnandi slasaðist við vinnu sína á dekkjaverkstæði stefnda þann 20. nóvember 1996. Þá er stefnandi slasaðist var hann að setja dekk á felgu.

Í lögregluskýrslu, dags. 20. nóv. 1996, kemur fram að sjónarvottur að slysi stefnanda hafi verið Gunnlaugur Ingimundarson, verkstjóri stefnda. Í lögregluskýrslunni segir eftir Gunnlaugi að orsakir slyssins hafi verið þær að hjólbarðinn hafi verið of lítill fyrir felguna sem hann átti að fara á. Hjólbarðinn hafi verið 15" en felgan fyrir rúmlega 15" hjólbarða. Alltof mikið loft hefði þurft til að fylla hjólbarðann og koma honum á felguna og afleiðingin orðið sú að hann sprakk.

Lögreglan hafði samband við stefnanda þar sem hann var á slysadeild til rannsóknar. Í lögregluskýrslunni er haft eftir stefnanda að hann hafi verið að dæla lofti í hjólbarða og síðast þegar hann hefði litið á loftmælinn hefðu verið

komin 40 pund af lofti í hjólbarðann. Stefnandi kvaðst hafa dælt nokkuð meira lofti áður en hjólbarðinn sprakk. Stefnandi sagði að sér hefði verið ókunnugt um að hjólbarðinn hefði verið of lítill fyrir felguna.

Lögreglan í Reykjavík tilkynnti Vinnueftirliti ríkisins um slysið á slysdegi. Í skýrslu vinnueftirlitsins dags. sama dag segir m.a.:

„Tildrög slyssins voru þau að slasaði var að setja hjólbarða á felgu. Þegar hann hafði komið barðanum fyrir hóf slasaði að dæla lofti í hann. Við loftdælinguna átti barðinn að þenjast út og þrýstast að jöðrum felgunnar, eins og jafnan gerist í svona tilfellum. Í þetta skipti stóð innri kantur hjólbarðans á þeirri hlið sem sneri upp fastur í brík í felgunni og hreyfðist ekki þrátt fyrir loftdælinguna. Slasaði varaðist þetta ekki og hélt dælingu áfram þar til kanturinn slitnaði og hjólbarðinn sprakk upp. Við það þeyttist slasaði 2.0 m frá vélinni og lenti á örmum sem eru neðantil á annarri affelgunarvél.“

Í skýrslunni segir enn fremur:

„Orsök slyssins má rekja til þess að felgustærðin var afbrigðileg. Venjan er sú að felgur og hjólbarðar eru með tommumáli og má þá einu gilda hver framleiðandinn er og hvort millimetramál sé notað að öðru leyti eða ekki. Undantekning frá þessari reglu hér á landi mun vera sú að fyrir u.þ.b. 15 árum voru fluttir inn nokkrir Citroenbílar með felgum með millimetramáli. Felgan sem slasaði vann við mun að öllum líkindum hafa verið undan einum þessara bíla. Hún er 390 mm í þvermál, sem lætur nærri að vera $15\frac{3}{8}$ “ en hjólbarðinn var 15“. Þessi stærðarmunur skýrir hvers vegna hjólbarðinn stóð á sér og sprakk.

Vinnubrögð slasaða virðast hafa verið eðlileg og samkvæmt því sem tíðkast. Í ljósi þess hvað felgur af þessari stærð eru fátíðar var þess varla að vænta að slasaða, sem er ungur að árum, hafi verið kunnugt um þær. Því hafi hann ekki varast hættuna sem notkun þeirra fylgdi og slys hlotist af.“

Stefnandi gaf skýrslu fyrir lögreglu 25. nóvember 1996. Þar bar hann að maður hafi komið á verkstæðið með fjórar álfelgur og beðið um að setja á þær sóluð ný dekk. Stefnanda sýndist þetta vera 15“ felga og fór því að setja á hana 15“ dekk. Síðast þegar hann leit á mælinn hafi verið komin 40 pund í dekkið. Stefnandi sagði vinnubrögð sín hafa verið eðlileg að öllu leyti, það hafi bara verið felgan sem var of stór fyrir dekkið. Það séu ekki til nein dekk sem passi á þessar felgur. Eigandi felgnanna hafi ekki talað um að þær væru af óvenjulegri stærð.

Gunnlaugur Ingimundarson verkstjóri hjá stefnda gaf skýrslu vegna slyssins hjá lögreglu 29. janúar 1997. Þar bar hann að maður hefði komið með bifreið af Citroengerð, til þess að fá dekk undir bifreiðina. Gunnlaugur kvaðst ekki hafa vitað að maðurinn væri með aukafelgur í bifreiðinni sem dekkinn áttu að fara á. Hann kvaðst hafa tekið til dekk sem pössuðu á felgunar sem undir bifreiðinni voru. Þegar stefnandi ætlaði að skipta um undir bifreiðinni hafi hann fengið að

vita það hjá eiganda bifreiðarinnar að dekkinn ættu að fara á þessar aukafelgur sem í bifreiðinni voru. Þá hafi stefnandi farið og náð í önnur dekk sem hann hélt að pössuðu á þessar felgur. Þegar stefnandi var að setja loft í fyrsta dekkið hafi komið hvellur og dekkið sprungið, felgan losnað af vélinni og lent á stefnanda. Gunnlaugur kvaðst ekki hafa séð þetta, bara heyrt þegar hvellurinn kom og þá séð stefnanda liggja á gólfinu.

Eftir slysið hefur stefnandi haft veruleg óþægindi vegna þeirra áverka sem hann varð fyrir við framangreint slys. Óskað var eftir áliti örorkunefndar sem skilaði álitsgerð 13. október 1998. Niðurstaða örorkunefndar var að varanlegur miski vegna afleiðinga slyssins sé 15% og örorka 15%. Að sögn stefnanda hefur hann ekki getað unnið líkamlega erfið störf vegna afleiðinga þess og telur slysið hafa dregið mjög úr möguleikum sínum á starfsvali. Stefnandi vinnur nú á veitingastað.

Málsástæður og rökstuðningur stefnanda.

Kröfur stefnanda um skaðabætur úr hendi stefnda eru á því byggðar að verkstjórn og leiðbeiningum yfirmanna á dekkjaverkstæði Gúmmívinnustofunnar ehf. hafi verið áfátt. Stefnandi hafi unnið undir eftirliti og samkvæmt leiðbeiningum verkstjóra sem hafi haft skipunarvald yfir stefnanda. Stefnandi hafi þegar slysið varð verið að vinna verk undir stjórn verkstjóra sem hafi gefið honum fyrirmæli um hvernig verkið skyldi unnið og hvaða dekkjastærð skyldi nota í umrætt sinn.

Gera verði ríkar kröfur til verkstjóra sem hafi eftirlit með og leiðbeini óreyndum og ungum starfsmönnum við vinnu með tæki og búnað sem hafi sérstakar hættur í för með sér. Stefnandi hafi einungis unnið á dekkjaverkstæðinu í 7 mánuði og hafi honum ekki verið kunnugt að sumar bifreiðar væru með felgur sem telja megi afbrigðilegar frá því sem almennt gerist hvað þá að í umrætt skipti væri um slíka felgu að ræða. Gera verði þær kröfur til verkstjóra á dekkjaverkstæði að hann þekki þær hættur sem séu samhliða starfi og leiðbeini stafsmönnum sínum á góðan og gegna máta. Verkstjóranum hafi verð kunnugt að í umferð væru Citroen-bifreiðar með afbrigðilegri felgustærð. Þrátt fyrir þessa vitneskju hafi hann engar ráðstafanir gert til þess að kanna hvort um slíkar felgur væri að ræða umrætt sinn, enda þótt honum væri ljóst að viðskiptavinurinn hafði óskað eftir hjólbörðum undir slíka bifreið.

Af hálfu stefnanda er því sérstaklega mótmælt að um eigin sök stefnanda hafi verið að ræða þar sem um hafi verið að ræða einfalt verk. Um þetta efni er vísað til skýrslu Vinnueftirlitsins sem gerð var í kjölfar slyssins. Þar segi að vinnubrögð stefnanda hafi verið eðlileg og samkvæmt því sem tíðkast. Þar segi enn fremur að í ljósi þess hvað felgur af þessari ákveðnu stærð séu fátíðar hefði þess varla verið að vænta að stefnanda væri kunnugt um þær, sakir ungs aldurs hans,

en felgur af umræddri stærð hafi verið undir bifreiðum sem voru fluttar inn um það bil 15 árum fyrir slysið. Með hliðsjón af þessu sé ljóst að eftirlits- og leiðbeiningarskylda verkstjórans hafi brugðist en hér hafi þessar skyldur verið ríkari en ella vegna hinna óvenjulegu aðstæðna, reynsluleysis og ungs aldurs stefnanda. Verði stefndi því alfarið að bera ábyrgð á tjóni stefnanda.

Þá er og á því byggt að hjólbarðinn, sem stefnandi var að vinna við, hafi verið haldinn framleiðslugalla þar sem á honum hafi verið veikur punktur sem hafi gefið sig þegar lofti var dælt í hann, en stefndi sé framleiðandi og seljandi hjólbarðans, sem var svokallaður „sólaður“ hjólbarði, þ.e. notaður hjólbarði, sem á hafi verið límt nýtt slitmunstur. Stefnandi rökstyður fullyrðingar um framleiðslugalla hjólbarðans með því að hjólbarðinn hafi gefið sig án þess að dælt hafi verið í hann lofti umfram það sem eðlilegt geti talist miðað við aðstæður.

Krafa stefnanda sundurliðast þannig:

Þjáningabætur skv. 3. gr. skaðabótalaga, en við útreikning bótanna er miðað við að stefnandi hafi verið veikur án þess að vera rúmliggjandi í

284 daga	kr.	218.680	
Varanlegur miski skv. 4. gr. skaðabótalaga	kr.	659.931	
Varanleg örorka skv. 5. og 6. gr. skaðabótalaga	kr.	2.519.903	
			kr. 3.398.514

Lækkun vegna greiðslu úr launþegatryggingu

kr. 380.798

Varðandi útreikning bótafjárhæðar segir stefnandi að miðað sé við vísitölu neysluverðs til verðtryggingar í október 1998, sem hafi verið 182.80 stig. Krafa um þjáningabætur byggist á reglu 3. gr. skaðabótalaga en í álitsgerð örorkunefndar komi fram að stefnandi hafi eftir 1. september 1997 ekki getað vænst frekari bata vegna afleiðinga slyssins og því sé við það miðað að hann hafi verið veikur án þess að vera rúmliggjandi í 284 daga. Útreikningur kröfunnar miðist við framreiknaða fjárhæð 3. gr., $770 \text{ kr.} \times 284 = 218.680 \text{ kr.}$ Krafa vegna varalegs miska er byggð á 4. gr. skaðabótalaga og miðist við 15% miska samkvæmt örorkumati. Útreikningur kröfunnar miðist við framreiknaða fjárhæð samkvæmt 4. gr. og séu 15% hennar 659.931 kr.

Krafa um bætur vegna varanlegrar örorku er byggð á 5. og 6. gr. skaðabótalaga. Bótafjárhæð vegna varanlegrar örorku stefnanda var reiknuð út miðað við meðaltekjur verkamanna árið 1996 alls 1.547.700 kr. auk 6% álags vegna lífeyrissjóðsgreiðslna atvinnurekanda 92.862 kr. samtals 1.640.562 kr. Fjárhæðin var síðan verðbætt og eru tekjur þær sem lagðar voru til grundvallar útreikningnum því í heild 1.679.935 kr.

Varðandi bótaskyldu stefndu er vísað til ólögfesta meginreglna skaðabótaréttar um vinnuveitendaábyrgð og reglna skaðabótaréttarins um ábyrgð framleiðanda á tjóni vegna galla á framleiðsluvöru.

Varðandi útreikning og fjárhæð skaðabóta er vísað til 2., 3., 4., 5. og 16. greinar skaðabótalaga nr. 50/1993. Varðandi vaxtakröfu er vísað til ákvæða vaxtalaga nr. 25/1987, einkum III. kafla laganna, með síðari breytingum. Varðandi málskostnað er vísað til 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála og um gjafsóknarkostnað er vísað til ákvæða XX. kafla laga nr. 91/1991. Varðandi virðisaukaskatt á málskostnað er vísað til ákvæða laga um virðisaukaskatt nr. 50/1988 en stefnandi sé ekki virðisaukaskattsskyldur og því sé honum nauðsynlegt að fá dóm fyrir skattinum úr hendi stefndu.

Málsástæður og rökstuðningur stefnda.

Sýknukrafa stefna er á því byggð að slys stefnanda verði hvorki rakið til skorts á verkstjórn og leiðbeiningum né til framleiðslugalla á hjólbarðanum heldur til gáleysis stefnanda sjálfs og óhappatilviljunar.

Megi ráða af umsögn Vinnueftirlitsins að orsök þess að hjólbarðinn sprakk hafi ekki verið galli í hjólbarðanum eða skortur á verkstjórn og eftirliti heldur stærðarmunur hjólbarða og felgu. Stefnanda hafi yfirsést það. Einnig hafi honum yfirsést að kantur hjólbarðans sem upp sneri stóð fastur og hjólbarðinn þandist ekki út að jöðrum felgunnar eins og hann átti að gera. Þessar yfirsjónir séu aðeins að kenna aðgæsluleysi stefnanda sjálfs. Hefði hann fylgst betur með stöðu hjólbarðans á felgunni hefði hann væntanlega gert sér grein fyrir að hjólbarðinn passaði ekki og hætt loftdælingu í tíma og ekkert slys orðið.

Stefnandi hafi verið vanur starfsmaður og því átt að gera sér ljóst að hjólbarðinn var of lítill eða eitthvað var að þar sem hjólbarðinn þandist ekki út eins og hann átti að gera. Hefði stefnandi því átt að hætta loftdælingunni og leita til verkstjóra en það hafi hann ekki gert heldur haldið áfram dælingu þar til hjólbarðinn sprakk. Frásögn stefnanda hjá örorkunefnd af atvikum slyssins bendi til þess að hann hafi dælt lofti í dekkið langt umfram eðlileg mörk.

Við stefnda eða starfsmenn hans sé ekkert að sakast. Stefnanda hafi í upp-hafi starfs verið kennd rétt vinnubrögð og um felgu- og dekkjastærðir. Þá hafi verkstjóra stefnda ekki verið sagt frá því að ökumaður Citroenbifreiðarinnar hefði með sér lausar felgur og vildi fá hjólbarða á þær. Verktjórinn hafi því ekki getað leiðbeint stefnanda um þessar felgur eða dekkjastærð á þær. Stefnandi hafi sjálfur valið hjólbarðana á felgurnar og hafi aðrir starfsmenn stefnda ekki komið þar nærri eða að verki stefnanda að öðru leyti. Þess verði ekki krafist að viðlagðri skaðabótaábyrgð að stefndi eða verkstjórar hans hefðu uppi sérstakar viðvaranir eða vöruðu stefnanda sérstaklega við felgustærð fáeinna Citroen-bifreiða sem fluttur höfðu verið til landsins fyrir 15 árum þar sem felgum þeirra hafi

yfirleitt verið hent þegar dekkinn á þeim voru búin auk þess sem svo gamlir bílar hafi tæpast verið lengur í umferð. Ekki sé unnt að ætlast til þess að verkstjórar eða aðrir starfsmenn hjólbarðaverkstæða hafi svo fátíðar felgur í huga.

Verði ekki á sýknukröfu stefnda fallist er krafist sakarskiptingar vegna eigin sakar stefnanda á sýsni og lækkunar stefnufjárhæða.

Stefnukröfum er mótmælt sem of háum. Krafa um þjáningabætur í 284 daga sé bersýnilega röng. Samkvæmt 3. gr. skaðabótalaga eigi stefnandi ekki rétt á þjáningabótum nema meðan hann var veikur. Komi fram í áliti örorkunefndar að stefnandi hafi verið farinn að vinna að liðnum mánuði frá sýsni og hafi hann því ekki verið veikur lengur en mánuð. Megi hér ekki rugla saman veikindatíma í skilningi laganna og stöðugleikatímapunkti eða þegar ekki sé að vænta frekari bata. Þá beri að beita lækkunarheimild 3. gr. skaðabótalaga þar sem krafa sé langt umfram 200.000 kr.

Viðmiðunartekjum í útreikningi örorkubóta er mótmælt. Árslaun beri að ákvarða í takt við eigin vinnutekjur stefnanda næstliðna 12 mánuði fyrir slys eða í takt við tekjur hans síðustu ár fyrir slysið, sbr. 7. gr. skaðabótalaga. Krafa um örorkubætur sé of há.

Ekki komi fram í stefnu hvaða vísitölur stefnandi notar við framreikning bótafjárhæða.

Við aðalmeðferð málsins gaf stefnandi skýrslu fyrir dómi svo og Gunnlaugur Ingimundarson, verkstjóri hjá stefnda, og Halldór Guðnason, fyrrum starfsmaður stefnda.

Niðurstaða.

Stefnandi hafði fyrir slysið 20. nóvember 1996 unnið hjá stefnda á árinu 1995 frá vori til hausts og svo á árinu 1996 frá vori til slysdags.

Tildrög slyssins sem málið er af risið eru þau að á verkstæði stefnda kom viðskiptavinur á Citroen-bifreið og óskaði eftir að fá vetrardekk sett undir bifreið sína, sem var þá á 14“ felgum. Verkstjóri stefnanda tók á móti beiðninni og sótti sjálfur 14“ dekk á bifreiðina en fól stefnda að annast dekkjaskiptin. Eftir þetta sagði bíleigandinn við stefnda að hann vildi fá dekkinn sett á felgur sem bíleigandinn var með í bifreiðinni. Dekkin sem verkstjórinn hafði náð í voru of lítil fyrir þær felgur. Stefnandi sótti þá 15“ dekk inn á lager. Ágreiningur er um það hvort stefnandi hafi gert það að beiðni verkstjóra eða ekki.

Hér fyrir dómi bar stefnandi að verkstjórinn hafi sagt sér að ná í 15“ dekk þegar í ljós kom að 14“ dekkinn voru of lítil. Verkstjórinn fullyrti fyrir dómi að hann hafi ekki sagt stefnda að gera þetta. Stefnandi hafi gert það að eigin frumkvæði. Stendur hér fullyrðing gegn fullyrðingu.

Við skýrslugjöf stefnanda fyrir lögreglu 25. nóv. 1996 var m.a. bókað eftir stefnda: „Mér sýndist þetta vera 15“ felga og fór því að setja á hana 15“ dekk.

Síðan kom í ljós að þessi felga var aðeins stærri en dekkið sem ég var að setja á hana.

Verður því að telja ósannað að það hafi verið að fyrirmælum verkstjóra stefnda að stefnandi náði í 15" dekk.

Felgan sem stefnandi slasaðist við er af mjög óvenjulegri stærð, 390 mm. Að sögn Gunnlaugs Ingimundarsonar, verkstjóra hjá stefnda, voru þessar felgur á annarri gerð af Citroenbílum en stefnandi var að vinna við þá er hann slasaðist. Þetta voru Citroenbifreiðar af árgerð 1975, að því er verkstjórinn taldi. Hann sagði að í flestum tilvikum hafi verið hætt að nota þessar felgur af því að þær pössuð ekki fyrir markaðinn hér. Þessar felgur séu 15 $\frac{3}{8}$ ", þannig sé hægt að setja 15" dekk á þessar felgur en þegar pumpað er þá slitni kanturinn. Verkstjórinn sagði það ekki skýtið að stefnandi hafi ekki gert sér grein fyrir þessu. Öll mál hér séu í tommum en ekki millimetrum. Þessar felgur séu mjög fátíðar. Tiltölulega fáir bílar hafi verið fluttir hingað til lands með svona felgur. Þurft hafi að sérpanta dekk undir þá og þess vegna hafi notkun á þessum felgum verið hætt.

Stefnandi kvaðst ekki hafa fengið upplýsingar eða aðvaranir vegna þess að í gangi væru felgur sem ekki pössuðu fyrir venjulegar dekkjastærðir. Stefnandi tók fram að sóluð dekk séu oft erfið á, þau séu stífari. Hann kvaðst hafa verið kominn í um 40 pund og eftir það hafi dekkið sprungið. Venjan sé að pumpa meira lofti í dekkinn til þess að þau smelli í felguna og svo sé aftur minnkað loftið í dekkjunum áður en farið er með bifreiðarnar af verkstæðinu. Stefnandi taldi ástæðu þess að dekkið sprakk að dekkið hafi verið gallað. Sóluð dekk séu stundum gölluð. Stefnandi kvaðst aldrei hafa heyrt um þessa felgustærð.

Gunnlaugur Ingimundarson verkstjóri sagði að sóluð dekk þoli alveg 60-70 pund. Hann taldi ekki erfiðara að eiga við sóluð dekk en ný. Verkstjórinn hélt að ekki hefðu verið til dekk á verkstæðinu sem pössuðu fyrir þessar felgur. Hann taldi ekkert athugavert við vinnubrögð stefnanda. Verkstjórinn taldi að ekki hefði verið komið óeðlilega mikið loft í dekkið þegar það sprakk. Það þurfi ekki mikið loft til þess að það springi ef dekk passar ekki á felgu.

Fram kom hjá Halldóri Guðnasyni, fyrrum starfsmanni stefnda, að ekki hafi verið talað sérstaklega um þessar felgustærðir við nýja starfsmenn. Ekki sé hægt að sjá að þetta passar ekki fyrr en farið er að pumpa í dekkið. Þarna hafi felgurnar komið dekkjalausar. Halldór taldi ekkert óeðlilegt að stefnandi áttaði sig ekki á stærð felgunnar.

Telja verður ástæðu slyss stefnanda upplýsingaskort eiganda Citroen-bifreiðarinnar sem stefnandi var að vinna við. Enda er ekkert fram komið um óeðlileg vinnubrögð eða viðbrögð stefnanda. Ekki heldur um slæma vinnuáðstöðu hjá stefnda. Hugleiðingar um galla í hjólbarðanum sem stefnandi var að vinna við eru órökstuddar og ósannaðar. Það verður ekki metið stefnda til sakar að nýir

starfsmenn væru ekki sérstaklega varaðir við þessari óvenjulegu felgustærð, sérstaklega þegar til þess er lítið hve lítið er um að slíkar felgur séu í notkun. Með vísan til þess sem hér er rakið ber að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda enda eiga reglur um hlutlæga skaðabótaábyrgð ekki við um atvik máls þessa.

Eftir atvikum þykir rétt að málskostnaður falli niður.

Málskostnaður stefnanda sem hefur gjafsókn í málinu, 535.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði. Við ákvörðun málskostnaðar hefur verið lítið til virðisauka-skattsskyldu lögmansþóknunar.

Auður Þorbergsdóttir héraðsdómari kveður upp dóminn.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Gúmmívinnustofan ehf., skal vera sýkn af kröfum stefnanda, Guðmundar Ara Jensonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Málskostnaður stefnanda, 535.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.
