Fimmtudaginn 12. desember 2002.

Nr. 353/2002. **Guðmundur Loftsson**
(Kristinn Hallgrímsson hrl.)
gegn
Klæðningu ehf. og
Sjóvá-Almennum tryggingum hf.
(Ingvar Sveinbjörnsson hrl.)

Bifreiðir. Umferðarlög. Vátrygging. Skaðabótamál. Örorka. Gjafsókn.

G, bifvélavirki og starfsmaður K ehf., krafði fyrirtækið og vátryggingafélagið S hf. um bætur vegna slyss sem hann varð fyrir við viðgerð á vörubifreið inni á verkstæðishúsi. Gagnsetning bifreiðarinnar hefði ekki tekist og pallurinn, sem fór á G, seig ekki vegna vélarafls hennar heldur vegna loftþrýstings sem myndaðist við gangsetningartilraunina. Talið var að slysið hefði hvorki hlotist af akstri né sérstökum hættueiginleikum bifreiðarinnar sem ökutækis og stæði þannig í engum tengslum við notkun hennar í skilningi hinnar hlutlægu ábyrgðarreglu 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Talið var að G hefði ekki lotið verkstjórn annarra við þessa tilteknu viðgerð sem honum hafði verið falin sem sérfróðum manni. Með hliðsjón af framlögðum ljósmyndum var talið að G hefði hlotið að vera ljóst að pallurinn var ekki að fullu siginn niður þegar hann lagðist endilangur milli hans og stýrishúss til þess að teygja sig inn á vélina. Það hefði verið óhapp sem ekki nægði til að fella sakarábyrgð á vinnuveitanda þegar bifreiðastjórinn, sem G sendi inn í stýrishúsið til að gangsetja bifreiðina, rak sig í stjórnstöng fyrir pallinn með þeim afleiðingum að hann seig. Voru K ehf. og S hf. því sýknaðir af kröfum G.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Pétur Kr. Hafstein, Garðar Gíslason og Ingibjörg Benediktsdóttir.

Héraðsdómi var áfrýjað 7. ágúst 2002. Áfrýjandi krefst þess aðallega, að stefndu verði dæmd til að greiða sér in solidum 24.353.546 krónur með vöxtum samkvæmt 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 með síðari breytingum frá 14. janúar 1998 til 20. mars 2001, dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 með síðari breytingum frá

þeim degi til 1. júlí sama ár en 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar úr hendi stefndu in solidum í héraði og fyrir Hæstarétti, eins og málið væri ekki gjafsóknarmál, en áfrýjandi hefur gjafsókn á báðum dómstigum. Til vara krefst áfrýjandi þess, að stefnda Klæðning ehf. verði dæmd til að greiða sér sömu fjárhæð og með sömu vöxtum og í aðalkröfu greinir auk málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndu krefjast aðallega staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti en til vara lækkunar á kröfufjárhæð og niðurfellingar málskostnaðar.

Málavöxtum og málsástæðum aðila er lýst í héraðsdómi. Vörubifreiðin var til viðgerðar inni á verkstæði Fóðuriðjunnar í Ólafsdal og verður við það að miða, að gangsetning hennar hafi verið reynd til þess að kanna, hvort viðgerðin hefði tekist. Bifreiðin fór ekki í gang og pallurinn seig ekki vegna vélarafls bifreiðarinnar heldur vegna loftþrýstings, sem myndast hafði við gangsetningartilraun, þar sem loftventill opnaðist, þegar stjórnstöng í stýrishúsi fyrir pall vörubifreiðarinnar hrökk í neðstu stöðu. Slysið hlaust hvorki af akstri né sérstökum hættueiginleikum bifreiðarinnar sem ökutækis og stóð þannig í engum tengslum við notkun hennar í skilningi hinnar hlutlægu ábyrgðarreglu 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Áfrýjandi laut ekki verkstjórn annarra við þessa tilteknu viðgerð bifreiðarinnar, sem honum hafði verið falin sem sérfróðum manni, en hann hefur meistararéttindi í bifvélavirkjun og vélvirkjun og jafnframt mikla starfsreynslu á því sviði. Hann hlutaðist ekki til um, að öryggisslá væri sett undir pall bifreiðarinnar, þegar hann var hífður upp, en við þetta eina atriði gerði Vinnueftirlit ríkisins athugasemd á slysdegi. Með hliðsjón af framlögðum ljósmyndum verður að telja, að áfrýjanda hafi hlotið að vera ljóst, að pallurinn var ekki að fullu siginn niður, þegar hann lagðist endilangur milli hans og stýrishúss til þess að teygja sig inn á vélina og losa fjögur rör. Bifreiðastjórinn, sem áfrýjandi sendi inn í stýrishúsið til að gangsetja bifreiðina, rak sig í stjórnstöng fyrir pallinn með þeim afleiðingum, sem áður greinir. Eins og málið liggur fyrir verður að telja, að það hafi verið óhapp, sem ekki nægi til að fella sakarábyrgð á vinnu-veitanda.

Með þessum athugasemdum og að öðru leyti með skírskotun til forsendna héraðsdóms, sem skipaður var sérfróðum meðdómendum, verður hann staðfestur.

Eftir atvikum þykir rétt, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður. Gjafsóknarkostnaður áfrýjanda fyrir dóminum greiðist úr ríkissjóði, eins og nánar greinir í dómsorði.

Dómsorð:

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður áfrýjanda, Guðmundar Loftssonar, greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, 250.000 krónur.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 6. maí 2002.

Mál þetta, sem dómtekið var 10. apríl sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Guðmundi Loftssyni, kt. 031142-7099, Áshamri 65, Vestmannaeyjum, á hendur Klæðningu ehf., kt. 440786-1389, Vesturhrauni 5, Garðabæ, og á hendur Sjóvá-Almennum tryggingum hf., kt. 701288-1739, Kringlunni 5, Reykjavík, til réttargæslu, með stefnu sem birt var 20. mars 2001.

Í þinghaldi 10. apríl 2002 var af hálfu Sjóvá-Almennra tryggingа hf. ekki hreyft andmælum við því að félagið yrði aðili að málinu varnarmegin að óskiptu með stefnda.

Dómkröfur stefnanda eru aðallega að Klæðning ehf. og Sjóvá-Almennar tryggingar hf verði dæmd in solidum til greiðslu skaðabóta að fjárhæð 24.353.546 krónur með vöxtum „samkvæmt 16. gr laga nr. 50/1993, með síðari breytingum, skaðabótalög, frá 14. janúar 1998 til 20. mars 2001 - og með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laga nr. 25/1987, með síðari breytingum, vaxtalög, frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar in solidum úr hendi stefndu, Klæðningar ehf. og Sjóvá-Almennum tryggingum hf., með inniföldum áhrifum 24,5% virðisaukaskatts á málflutningsþóknun, skv. framlögðum málskostnaðarreikningi.“ Þá er þess krafist að stefndu verði gert að greiða stefnanda málskostnað eins og ekki væri um gjafsóknarmál að ræða.

Til vara er þess krafist að stefndi, Klæðning ehf., verði dæmd til greiðslu skaðabóta að fjárhæð 24.353.546 krónur með vöxtum „samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993, með síðari breytingum, skaðabótalög, frá 14. janúar 1998 til 20. mars 2001 -og með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laga nr. 25/1987, með síðari breytingum, vaxtalög, frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar úr hendi stefnda, Klæðningar ehf., með inniföldum áhrifum 24,5% virðisaukaskatts á málflutningsþóknun, skv. framlögðum málskostnaðar-

reikningi.“ Þá er þess krafist að stefnda verði gert að greiða stefnanda málskostnað eins og ekki væri um gjafsóknarmál að ræða.

Dómkröfur Klæðningar ehf. og Sjóvá-Almennra tryggginga hf., eru aðallega að félögin verði sýknuð af kröfum stefnanda og stefnanda gert að greiða þeim málskostnað að skaðlausu. Til vara krefjast varnaraðilar að stefnukröfur verði lækkaðar og málkostnaður felldur niður.

Með bréfi dómsmálaráðherra 2. apríl 2001 var stefnanda veitt gjafsókn til rekstrar málsins fyrir héraðsdómi.

Málsatvik eru þau að stefnandi, sem hefur meistararéttindi í bifvélavirkjun og vélvirkjun, var starfsmaður hjá stefnda er hann slasaðist. Þann 14. janúar 1998 var hann að vinna að viðgerð á vörubifreið í eigu stefnda og hafði sér til aðstoðar ökumann bifreiðarinnar, Eiríks Oddsson. Unnið var að viðgerðinni á verkstæði Fóðuriðjunnar í Ólafsdal. Bifreiðin hafði verið í notkun við vegalagningu í Gilsfirði, er vart varð við gangtruflanir, að því er ætlað var sökum þess að eldsneytiskerfi bifreiðarinnar var ekki loftþétt. Er stefnandi taldi að viðgerðum væri lokið, bauð hann Eiríki að ræsa bifreiðina og kanna hvort hún færi í gang. Bifreiðin fór ekki í gang. Taldi stefnandi að það væri vegna þess að loft væri inni á kerfinu.

Greint er frá því í umsögn Vinnueftirlits ríkisins um vinnuslysið hvað gerðist er í ljós kom að bifreiðin fór ekki í gang eftir viðgerðina. Segir að stefnandi hafi farið undir pall bifreiðarinnar til að opna spíssarör undir stýrishúsi og hafi pallurinn verið uppi í um það bil meters hæð: „Meðan slasaði var undir pallinum fór Eiríkur, í samráði við slasaða, inn í bifreiðina til að starta henni. Hann startaði nokkuð lengi og hefur loftkerfið að einhverju leyti orðið virkt við það. Eiríkur kveðst sennilega hafa rekið sig í stjórnstöngina fyrir sturtuna. En stjórnstöng fyrir pall er vinstra megin við bílstjórasætið og er því auðvelt að reka sig í hana þegar verið er að fara inn í bílinn. Pallurinn seig niður og slasaði varð á milli bílgrindar og palls.“ Þá segir orðrétt: „Ekki var notuð nein öryggisslá til að varna því að pallur gæti sigið niður meðan unnið var við bifreiðina.“

Ragnar Jónsson, læknir og sérfræðingur í bæklunarskurðlækningum, lagði mat á afleiðingar slyssins að beiðni lögmanns stefnanda. Beðið var um að metnir væru bótaþættir samkvæmt lögum nr. 50/1993. Auk þess var óskað eftir mati á læknisfræðilegri örorku. Matsgerðin er dagsett 18. desember 1999. Þar segir að lokum undir kaflaheitinu SAMANTEKT-ÁLIT:

Við slysið 14.01. 1998 hefur Guðmundur orðið fyrir alvarlegum áverka. Afleiðingar áverkans reyndust lífshættulegar þar sem fylgikvillar komu fram sem urðu til þess að nýrnabilun varð og ennfremur verulegar breytingar á starfsemi lungna. Breytingar á lungna og nýrnastarfsemi virðast hafa gengið til baka eins og oftast verður við slíka fylgikvilla. Aðaláverkar Guðmundar eru mjaðmagrindarbrot með mikilli tilfærslu, liðhlaup í hægri mjöðm, vöðvaáverkar á

hægra mjaðmasvæði og rasskinn, áverki á hægri þjótaug og sennilega á hluta af taugum í spjaldflækju (plexus sacralis). Vegna afleiðinga vöðva og taugaáverkans er til staðar lömum í rassvöðvum hægra megin og mjaðmavöðvum og hluta af lærvöðvum og einnig er lömun neðan hnés. Skert skyn er í hægri ganglim. Lömunin er varanleg. Vegna taugaáverkans hefur komið fram ristruflun á getnaðarlim. Hugsanlegt er að einhvern hluta þeirrar truflunar megi rekja til æðasjúkdóms þ.e. kölkunar og stíflu í megin slagæðum til hægri ganglims en ekki virðist hafa borið á slíkri ristruflun fyrir slysið. Úthald og þol er verulega skert eins og vænta má eftir langa legu og endurhæfingu eftir þennan áverka. Vegna liðhlaups í hægri mjöðm er ávallt viss hætta á blóðrásartruflun í liðhaus. Ekki hefur orðið vart við neinar slíkar breytingar á rtg. myndum en slíkar breytingar geta komið seint fram þó litlar líkur séu á að þær komi fram úr því sem komið er, en þó er slíkt ekki útilokað fyrr en allt að 2 - 3 árum eftir slys. Verkir eru tiltölulega litlir frá mjaðmagrind.

Vegna lömunar í hægri ganglim hefur Guðmundur mjög vaggandi göngulag og gengur með slettifót hægra megin. Líklegt er að þreytueinkenni og einkenni frá mjóbaki sem gert hafa vart við sig og eru algengur fylgikvilli slíkrar lömunar sé varanlegt.

Guðmundur er bifvélavirki og einnig vélvirki og hefur meistararéttindi í báðum þessum greinum. Hann hefur unnið erfiðisvinnu við viðgerðir einkum um borð í bátum en auk þess á bifreiðaverkstæðum og vélaverkstæðum. Það er að mati undirritaðs útilokað að hann vinni slíka vinnu í framtíðinni vegna lömunar í hægri ganglim og afleiðinga mjaðmagrindarbrotsins. Hann hefur enga burði til þess að vinna slíka erfiðisvinnu en vegna þess hve breiða menntun hann hefur og reynslu er líklegt að hann geti unnið a.m.k. hlutastarf í framtíðinni þó hann geti ekki snúið aftur til fyrri starfa. Hann ætti að geta unnið létt starf og hugsanlega haft umsjón með vélum eða tækjum þar sem verkkunnátta hans og réttindi sem vélvirki og bifvélavirki nýtast. Slík störf verða þó aldrei nema hlutastörf.

Við mat á tímabili óvinnufærni er miðað við tíma frá slysi uns hann byrjaði að vinna um mánaðamótin febrúar marz 1999. Auk þess er miðað við að hann hafi verið óvinnufær er hann dvaldist á Reykjalundi 10.10. 1999 - 26.11. 1999. Við mat á tímabili þjáningabóta er miðað við sama tímabil. Við mat á miska er miðað við miklar afleiðingar alvarlegs mjaðmagrindaráverka með liðhlaupi í hægri mjöðm, taugaáverka á þjótaug hægra megin og einnig útbreidda vöðvaáverka á hægra mjaðmasvæði á hægri rasskinn. Einnig er tekið tillit til ristruflunar á getnaðarlim. Miski er metin 65%. Við mat á örorku er tekið tillit til verulega skertrar vinnufærni til starfa sem bifvélavirki og vélvirki. Talið er líklegt að Guðmundur geti stundað hlutastarf í líkamlega léttum störfum þar sem verknám og verkkunnátta hans nýtist að einhverju marki. Örorka er metin jöfn miska.

Læknisfræðileg örorka er metin 65%.
Mat skv. lögum nr. 50/1993:

1. Tímabundið atvinnutjón (óvinnufærni) skv. 2. grein frá 14.01. 1998 - 01.03. 1999 100%. og 10.10. 1999 - 26.11. 1999 100%.
2. Þjáningabætur skv. 3. grein. Guðmundur telst hafa verið veikur í skilningi skaðabótalaga frá 14.01.1998 - 26.11. 1999, þar af rúmliggjandi 14.01. 1998 - 11.05. 1998 og 10.10. 1999 - 26.11. 1999.
3. Varanlegur miski skv. 4 gr. 65%.
4. Varanleg örorka skv. 5. gr. 65%.
5. Varanleg læknisfræðileg örorka 65%.

Stefnandi reisir kröfur sínar í fyrsta lagi á því að tjón hans megi rekja til notkunar á bifreiðinni SJ-108 í skilningi 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50 frá 1987 og því sé um hlutlæga bótaskyldu að ræða. Tjónið hafi orðið þegar verið var að ræsa vél bifreiðarinnar, en við það hafi loftdæla, sem tengd er við vélina, farið í gang og þá myndast loftþrýstingur í loftkútum bifreiðarinnar sem aftur hafi gert það að verkum að pallur bifreiðarinnar seig niður. Þetta hefði þó ekki þurft að gerast hefði ökumaður bifreiðarinnar ekki áður óafvitandi rekið sig í stjórnstöng fyrir lyftibúnað (vökvatjakk undir palli) þannig að engin viðstaða var lengur að pallurinn sigi niður úr þeirri lyftu sem hann var í er stefnandi „lagðist endilangur milli palls bifreiðarinnar og grindar við vél bifreiðarinnar" til að losa upp á eldsneytisrörunum (spíssarörunum).

Er slysið varð, telur stefnandi, að bifreiðin hafi verið í notkun sem ökutæki. Hún hafi verið gangsett í þeim tilgangi að aka henni út úr húsnæði Fóðuriðjunnar enda hafi viðgerð verið lokið. Mótmælt er niðurstöðu úrskurðarnefndar í vátryggingamálum varðandi bótakröfu stefnanda og rökstuðning fyrir henni. Þar sé byggt á því að bifreiðin hafi ekki verið gangsett í því skyni að nota hana sem ökutæki, heldur hafi bifreiðarstjórinn ræst vél bifreiðarinnar vegna viðgerðar á henni. Viðgerð hafi verið lokið þegar bifreiðin var gangsett og verði tjónið rakið beint til þess að þegar bifreiðinni er startað snýst vél hennar og við það fer í gang loftdæla sem tengd er við vélina. Hafi bifreiðinni verið startað til að aka henni.

Verði ekki fallist á hlutlæga bótaábyrgð skv. 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga byggir stefnandi bótakröfu sína á sakarreglu skaðabótaréttarins og almennum reglum skaðabótaréttar. Ökumaður bifreiðarinnar hafði rekið sig í stjórnstöng fyrir pall bifreiðarinnar þannig að pallurinn seig niður. Ljóst sé að stjórnstöngin gat ekki verið í slíkri stöðu nema að vera stillt þannig viljandi eða óviljandi. Þegar palli bifreiðarinnar var lyft upp áður en viðgerð hófst, réð lofthæð verkstæðisins að ekki var hægt að lyfta pallinum í efstu stöðu og þurfti að stöðva pall-

inn með því að setja stjórnstöngina í miðstöðu, þ.e. hlutlaust. Í þeirri stöðu gat pallurinn ekki hreyfst, hvorki upp né niður. Ástæða þess, að ökumaður bifreiðarinnar gat rekið sig í stjórnstöngina, sé staðsetning hennar við hlið ökumannssætisins hurðarmegin, á þeim stað, þar sem ökumaðurinn gengur um bifreiðina. Staðsetning þessi sé til þess fallin að skapa hættu á því að ökumaðurinn reki sig í stöngina og valdi þannig augljósri hættu. Auðveldlega hefði mátt staðsetja stjórnstöngina á betri stað þar sem ekki væri hætta á að ökumaðurinn ræki sig í hana. Orsök slyssins megi rekja til þess að stjórnstöngin var í rangri stöðu miðað við aðstæður vegna þess að ökumaðurinn hafði rekið sig í hana, er hann gætti ekki nægilegrar varúðar við ferðir sínar inn í bifreiðina. Stefndi beri húsbóndaábyrgð á mistökum ökumannsins, er ekki hafi gætt nægilegrar varúðar miðað við kringumstæður. Þá ber stefndi ábyrgð á því að staðsetning stjórnstangarinnar var með þeim hætti að vera til þess fallin að ökumaður bifreiðarinnar gæti rekið sig í hana og þannig breytt ætlaðri stöðu hennar.

Því er alfarið hafnað af stefnanda að tjón hans verði fyrst og fremst rakið til stórkostlegs gáleysis hans með því að fara undir pall bifreiðarinnar án þess að gera ráðstafanir til þess að pallurinn gæti ekki sigið og jafnframt að senda mann inn í stjórnhús bifreiðarinnar meðan unnið var nálægt pallinum. Orsök slyssins verði rakin til þess að ökumaður bifreiðarinnar hafi rekið sig í stjórnstöng og þannig sett hana í ranga stöðu og þannig gert mögulegt að pallurinn sigi þegar bifreiðinni var startað. Það verði alls ekki talið að stefnandi hafi sýnt af sér gáleysi, og hvað þá stórkostlegt gáleysi, þó að stefnandi hafi ekki séð eða ekki áttað sig á því að pallurinn sæti ekki alveg niðri á grindarbitum. Þá verði það ekki virt honum til sakar að átta sig ekki á því að hann var kominn með rassinn aðeins innundir pallinn þar sem hann lá endilangur á milli pallsins og grindar við vélina.

Tölulega gerir stefnandi á eftirfarandi hátt grein fyrir kröfu sinni:

1. Tímabundið atvinnutjón skv. 2. gr. skaðabótalaga er miðað við árslaun tjónþola árið 1998 að viðbættu 6% framlagi vinnuveitanda í lífeyrissjóð: kr. 5.599.495.-
Frá dragast greiðslur frá vinnuveitanda að fjárhæð kr. 698.698 (greiðsla vinnuveitanda skv. skattframtali stefnanda fyrir árið 1998 námu kr. 869.862 en þar af var greiðsla að fjárhæð kr. 171.164 vegna þess tíma sem stefnandi hafði þegar unnið á árinu 1998 eða frá 1.01 1998 - 14.01 1998): kr. (698.698.-)
Frá dragast greiðslur sem stefnandi fékk úr slysatryggingu launþega vegna tímabundinnar örorku sbr. tilgreiningu á skattframtali fyrir árið 2000: kr. (212.664.-)

Frá dragast greiðslur frá Tryggingastofnun ríkisins
sbr. tilgreiningu á skattframtali fyrir árið 1988: kr. (277.200.-)
kr. 4.410.933.-

2. Bætur skv. 3. gr. skaðabótalaga
Rúmfastur veikur (1590x168): kr. 267.120.-
Veikur án rúmlegu (850x515): kr. 437.750.-
kr. 704.870.-

3. Miski 65% skv. 4. gr. skaðabótalaga
(4.880.000 x 65%)kr.3.172.000.-

4. Varanleg örorka 65% skv. 5. gr. skaðabótalaga
Tekjur 12 mánuði fyrir slys, miðað er við árslaun
árið 1997 eða kr. 4.152.212.- að viðbættu 6% framlagi
vinnuveitanda í lífeyrissjóð kr. 249.133.- eða samtals
kr. 4.401.344.- Verðbætur frá slysdegi til útreiknings-
dags 202,8/181 eru kr. 519.233.- Samtals eru útreiknings-
forsendur með verðbótum kr.
4.920.578 x 10 x 65%: kr. 31.983.757.-
Lækkun skv. 9. gr. skaðabótalaga 40%: kr.(12.793.502.-)
Frádráttur vegna greiðslu örorkubóta úr slysa-tryggingu launþega kr.
(3.124.509.-)
kr. 16.065.746.-

Stefnufjárhæð kr. 24.353.549.-

Af hálfu stefnda er byggt á því að bifreiðin hafi ekki verið í notkun sem ökutæki er slysið varð. Reynt hefði verið að gangsetja hana til að kanna hvort viðgerð á bilun hefði tekist. Hlutlægar ábyrgðarreglur umferðarlaga eigi því ekki við í þessu tilviki.

Þá er bótakröfu stefnanda einnig hafnað af hálfu stefnda, sem byggð er á því að ökumaður bifreiðarinnar hafi ekki sýnt nægilega varúð og stjórnarhandfang, fyrir lyftubúnað á palli bifreiðarinnar, hafi verið staðsett þannig, að hætta stafaði af. Haldið er fram að algengt sé að stjórnstöngin sé vinstra megin við ökumann. Bæði vegna gírstangarinnar, sem er hægra megin, og til að ökumaður geti betur fylgst með því, sem er að gerast á bakvið hann, þar sem hann geti litið út um glugga bifreiðarinnar um leið og hann notar stjórnstöngina, staðsetta vinstra megin. Staðsetning stjórnstangarinnar geti engan veginn talist saknæm. Ef gætt sé eðlilegrar varúðar eigi ökumaður bifreiðarinnar ekki að reka sig í stjórnstöng-ina án þess að verða var við það.

Á það er bent að stefnandi annaðist viðgerðina á bifreiðinni umrætt sinn og stjórnaði henni enda reyndur maður í þessum efnum. Grundvallarregla við viðgerðir, þar sem menn athafna sig undir vörubílspalli, sé, að sett er öryggisslá

til að varna því að pallurinn geti sigið niður á meðan unnið er við bifreiðina. Jafnframt sé þess gætt við svona aðstæður að enginn fari inn í stýrishúsið og hreyfi stjórntæki meðan legið er undir pallinum, einmitt til að koma í veg fyrir óhapp eins og hér varð. Stefnandi, sem stjórnaði verkinu, hafi ekki fylgt þessum sjálfsögðu varúðarreglum. Því verði umrætt slys fyrst og fremst rakið til óvarkárni stefnanda sjálfs, sem er maður vanur alhliða viðgerðarvinnu og með langa starfsreynslu. Telja verði að hann hafi sýnt af sér verulegt gáleysi með því að leggjast undir pall bifreiðarinnar og samtímis senda mann upp í stjórnhús hennar, á meðan hann var undir pallinum, án þess að tryggja að pallurinn gæti ekki sigið. Bent er á að eina athugasemd Vinnueftirlits ríkisins snýr að því að ekki var notuð öryggisslá við verkið.

Af hálfu stefnda er talið ljóst að stefnandi hefði getað unnið umrætt verk án þess að setja sig í þá hættu sem hann gerði. Auk nefndra varúðarráðstafana hefði hann auðveldlega getað komist að umræddum spíssum þó pallurinn væri niðri. Nægilegt pláss sé á milli palls og stýrishúss til þess að athafna sig við verkið. Þá hefði stefnandi einnig getað komist að spíssunum án þess að vera undir pallinum með því að lyfta stjórnhúsinu en það taki stuttan tíma. Ljóst sé að stefnandi hafi ekki gætt eðlilegra varúðarráðstafana við verkið, auk þess sem hann hefði getað unnið það á annan hátt algjörlega hættulaust.

Stefnandi, Guðmundur Marinó Loftsson, gaf skýrslu fyrir rétti. Hann sagði m.a. að hann hefði verið búinn að starfa hjá stefnda, Klæðningu ehf., í tæpt ár þegar slysið varð. Starf hans hafi verið fólgið í viðgerðum á alls konar tækjum, vinnuvélum og vörubílum. Hann kvaðst hafa unnið að vegalagningu við Gilsfjörð í sex til sjö mánuði þegar slysið varð. Viðgerð á tækjum hafi yfirleitt farið fram á staðnum þar sem þau voru í hvert sinn er bilun varð. Hann sagði að tveir verkstjórar hafi verið þar, annar þeirra Guðmann Valberg. Guðmann hefði ákveðið að húsnæði Fóðuriðjunnar yrði notað við viðgerð á bifreiðinni SJ-108. Hann sagði að Guðmann hefði komið er viðgerð var rétt byrjuð og stoppað stutt. Guðmann hefði komið að viðgerðinni, blásið lofti í eldsneytisrörin í leit að leka. Guðmann hefði ekki haft að orði að sett yrði eitthvað undir pallinn. Sjálfur kvaðst Guðmundur ekki hafa séð ástæðu til að setja eitthvað undir hann þar sem engin vinna hefði farið fram undir pallinum. Pallinum hefði verið lyft vegna slæmrar birtu í húsinu og til að vatn af pallinum rynni ekki á þá.

Lagt var fyrir Guðmund dskj. nr. 21, sem er ljósmyndir af bifreiðinni SJ-108. Hann sagði að pallurinn hefði verið hærra uppi en sýnt er á mynd nr. 3. Pallurinn hefði verið eins hátt uppi og húsið leyfði, u.þ.b. fimm til sex metrar. Hafi hann staðið við framhjólið er viðgerðin fór fram. Rörin, sem hann var að losa er slysið varð, kvað hann vera upp af miðju framhjóli undir miðju húsi bifreiðarinnar. Þegar viðgerð lauk hafi lofti verið hleypt af hráolíukerfinu og húsið sett síðan niður. Þá hefði hann beðið bifreiðarstjórann að ræsa bifreiðina. Á meðan hefði

hann brugðið sér frá á salernið. Þegar hann kom til baka hafi hann séð að pallurinn var kominn niður. Hafi hann talið víst að honum hefði verið slakað niður. Ekki hefði hann tekið eftir að pallurinn var ekki alveg kominn eins langt niður og unnt var. Birtan hafi verið frekar léleg.

Guðmundur kvaðst ekki hafa unnið mikið við viðgerðir á vörubifreiðum áður. Hann hefði aðallega unnið við skipaviðgerðir.

Guðmann Jóhannesson Valberg gaf skýrslu fyrir rétti. Hann sagði m.a. að hann hafi starfað hjá Klæðningu ehf. frá 1984. Kvaðst hann aðallega starfa sem „sprengjumaður“ en einnig vinna að viðgerðum og við annað það sem til fellur. Hann kvaðst einnig hafa unnið sem verkstjóri. Hann sagði að viðgerðaraðstæður hefðu verið lélegar, er unnið var að vegalagningu við Gilsfjörð þetta sinn. Unnið hafi verið úti að viðgerðum en stundum hafi komið fyrir að fengið var húsnæði hjá Fóðuriðjunni.

Guðmann kvaðst aðspurður ekki vita hver gaf fyrirmæli um að gera við bilun, sem fram hefði komið í bifreiðinni SJ-108, þetta sinn. Ekki hefði verið unnt að bíða með viðgerð, bifreiðin hefði verið ónothæf. Hann sagði að vegna veðurs hefði húsnæði hjá Fóðuriðjunni verið fengið til viðgerðarinnar en þar væri aðstaðan þokkaleg, þarna væru gluggar og ljós í loftinu, sæmileg birta.

Guðmann kvaðst hafa komið á staðinn rétt fyrir hádegi, daginn sem slysið varð, og spurt þá [sem stóðu að viðgerðinni] hvort hann ætti að taka þá með í mat. Þá hafi þeir sagt honum að þeir væru að verða búnir og að þeir ætluðu að koma á bílnum.

Aðspurður kvaðst Guðmann ekki hafa stjórnað viðgerðinni á bifreiðinni. Hann sagði að viðgerðamaður stjórni sjálfur sínu verki.

Eiríkur Rúnar Oddson gaf skýrslu fyrir rétti. Hann sagði m.a. að hann hefði verið ökumaður bifreiðarinnar SJ-108 á þeim tíma er hér um ræðir. Hann kvaðst hafa unnið hjá Klæðningu ehf., er slysið varð, frá því í október 1996. Hann kvaðst hafa unnið við akstur í 35 ár.

Eiríkur kvaðst hafa lyft palli bifreiðarinnar inni í húsinu upp undir loft. Ekki hafi verið unnt að lyfta honum í fulla hæð. Hann kvaðst ekki vita í hvaða hæð pallurinn var rétt áður en slysið varð, pallurinn hafi getað verið í meters hæð eða minni. Hann sagði að stjórnstöng pallsins hafi verið í niðurstöðu þegar slysið varð. Það hefði gerst áður að hann ræki sig í stöngina. Sennilega hafi hann rekið sig í stöngina, þegar hann fór inn í bifreiðina. Og er bifreiðin var gangsett hefði pallurinn slakast niður.

Eiríkur sagði að ekki væri rétt, sem eftir honum er haft í lögregluskýrslu um atburðinn, að Guðmundur hefði farið undir pall bifreiðarinnar er slysið varð. Hann sagði að járnbitar og kubbar, sem settir voru milli palls og undirvagns, jafn óðum og pallinum var lyft með talíu eftir að slysið varð, hafi verið þarna í kring.

Niðurstaða: Óumdeilt er að vörubifreiðin, er hér um ræðir, var kyrrstæð og

fór ekki í gang, þó reynt væri að gangsetja hana rétt áður en slysið varð. Stefnandi bað bifreiðarstjórann að hætta að reyna að gangsetja bifreiðina og lagðist endilangur milli palls bifreiðarinnar og grindar við vél hennar til að losa upp á eldsneytisrörum, þar sem hann taldi að loft væri inni á kerfinu. Er því var lokið, sagði stefnandi bifreiðarstjóranum að ræsa bifreiðina. Við það seig pallur bifreiðarinnar og klemmdi stefnanda á milli gírkassa og palls. Ef stefnandi hefði verið viss um að viðgerð væri lokið, hefði hann ekki legið þar sem hann var, er pallurinn seig á hann. Bifreiðin var því ekki í notkun sem ökutæki, er slysið varð, heldur var hún gangsett til að kanna hvort viðgerð hefði tekist. Af því leiðir, að skaðabótaábyrgð á hendur stefndu verður ekki reist á 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga.

Ekki liggja fyrir í málinu nein gögn um það að staðsetning sturtugírstangar vinstra megin við bifreiðarstjóra, svo sem hér um ræðir, sé saknæm. Þá verður ekki talið að ökumaður bifreiðarinnar hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi með því að reka sig í hana þannig að pallurinn seig niður. Stefnandi vann að viðgerð bifreiðarinnar sem bifvélavirki í fullu starfi hjá stefnda, Klæðningu ehf. Ökumaður bifreiðarinnar var honum til aðstoðar við viðgerðina. Stefnanda bar sjálfum að gæta þess að vinna við viðgerðina yrði honum ekki hættuleg.

Það er álit dómsins að óforsvaranlegt hafi verið af stefnanda að gæta þess ekki að hann gæti orðið fyrir palli bifreiðarinnar eins og raun varð á. Með háttsemi sinni hafi hann sýnt af sér stórfellt gáleysi, sem telja verði höfuðorsök þess, að hann varð fyrir slysi.

Samkvæmt framansögðu verða stefndu sýknaðir af kröfum stefnanda, en rétt þykir að málskostnaður falli niður. Um gjafsóknarkostnað fer eins og um er mælt í dómsorði.

Páll Þorsteinsson héraðsdómari og meðdómsmennirnir, Jan Janssen bifvélavirkjameistari og Þórhallur Steinsson bifvélavirkjameistari, kveða upp dóminn.

Dómsorð:

Stefndu, Klæðning ehf. og Sjóvá Almennar tryggingar hf., skulu vera sýkn af kröfum stefnanda, Guðmundar Loftssonar.

Málskostnaður fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda skal greiddur úr ríkissjóði, þar með talin þóknun lögmanns stefnanda, Óðins Elíssonar, er hæfileg þykir 250.000 krónur.