Fimmtudaginn 23. september 1999.

Nr. 16/1999. **Þórarinn R. Ásgeirsson**
(Guðmundur Ágústsson hdl.)
gegn
Vátryggingafélagi Íslands hf.
(Hákon Árnason hrl.)

Bifreiðir. Líkamstjón. Örorka. Slysatrygging ökumanns. Ábyrgðartrygging. Gáleysi.

Þ, sem vann við ásetningu krana á vörubifreið, slasaðist þegar hann hugðist gangsetja bifreiðina í því skyni að virkja vökvakerfi hennar og prófa kranann. Steig hann upp á gangbretti bifreiðarinnar og teygði sig inn til þess að gangsetja hana. Við þetta fór bifreiðin af stað og klemmdist Þ þegar hurð bifreiðarinnar lenti á hurðarkarmi verkstæðisins. Talið var að fullnægt væri skilyrðum 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 um að Þ hefði verið við stjórn ökutækisins og að slysið yrði rakið til notkunar þess. Hins vegar var talið að eina orsök slyssins hefði verið stórkostlegt gáleysi Þ og var vátryggingafélagið V sýknað af kröfum Þ með vísan til laga um vátryggingarsamninga og skilmála V vegna slysatryggingar ökumanns.

Dómur Hæstaréttar.

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

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 14. janúar 1999 og krefst þess að stefndi verði dæmdur til að greiða sér 4.452.249 krónur ásamt vöxtum eftir 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 frá 23. febrúar 1995 til stefnubirtingardags 5. nóvember 1997, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags, allt að frádregnum 606.950 krónum, sem hann fékk greiddar 18. apríl 1997 vegna atvinnuslysatryggingar samkvæmt kjarasamningi. Þá krefst hann málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst aðallega staðfestingar héraðsdóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti, en til vara að stefnukröfur verði lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Svo sem greint er í héraðsdómi varð slys áfrýjanda með þeim hætti

að hann steig upp á gangbretti vörubifreiðar og teygði sig inn til þess að gangsetja hana, til þess eins að virkja vökvakerfi hennar og prófa krana, sem hann vann við að setja á hana. Við þetta fór bifreiðin af stað. Hurð hennar, sem áfrýjandi var innan við, lenti á hurðarkarmi verkstæðisins og klemmdi hann fastan. Aðilar eru sammála um það, að loft hafi ekki farið af kerfi bifreiðarinnar áður en áfrýjandi gangsetti hana þessu sinni. Af matsgerð dómkvadds manns og skýrslum fyrir dómi verður að álykta að af þeim sökum geti áfrýjandi ekki hafa skilið bifreiðina eftir í sturtugír er hann slökkti á vél hennar. Áfrýjandi var sá eini, sem kom nálægt stjórntækjum bifreiðarinnar við þetta tækifæri.

Áfrýjandi reisir kröfu sína á hendur stefnda í fyrsta lagi á slysatryggingu ökumanns samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, þar sem hann hafi verið ökumaður við stjórn bifreiðarinnar í umrætt sinn. Verði ekki á það fallist reisir hann kröfu sína til vara á ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar, sbr. 88. gr. og 91. gr. sömu laga.

Fordæmi Hæstaréttar um skýringu á 92. gr. umferðarlaga eru á þá leið, að skilyrði greiðsluskyldu úr þargreindri vátryggingu séu þau, að ökumaður hafi orðið fyrir slysi við stjórnun ökutækis, og jafnframt, að slysið verði rakið til notkunar þess í skilningi 1. mgr. 88. gr. laganna, sbr. nú 2. gr. laga nr. 32/1998. Með því að áfrýjandi gangsetti bifreiðina svo hún hreyfðist úr stað fyrir eigin vélarafli verður að telja þessum skilyrðum 92. gr. umferðarlaga fullnægt. Með háttsemi sinni sýndi áfrýjandi hins vegar af sér stórkostlegt gáleysi, sem telja verður einu orsök slyssins, enda ósannað að það verði rakið til bilunar eða galla í bifreiðinni. Með vísan til 2. mgr. 18. gr., sbr. 124. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga og 5. gr. skilmála stefnda vegna slysatryggingar ökumanns verða áfrýjanda því ekki dæmdar bætur í máli þessu. Samkvæmt þessu ber að staðfesta niðurstöðu hins áfrýjaða dóms.

Eftir atvikum er rétt að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 14. október 1999.

Mál þetta, sem dómtekið var 18. september sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Þórarni R. Ásgeirssyni, kt. 021253-3679, Viðarrima 51, Reykjavík, gegn Vátryggingafélagi Íslands hf., kt. 690669-2009, Ármúla 3, Reykjavík, með stefnu, sem áritуð er fyrir hönd stefnda 5. nóvember 1997 um móttöku.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru, að stefnda verði gert að greiða honum 4.452.249 kr. ásamt vöxtum, sbr. 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, frá 23. febrúar 1995 til stefnubirtingardags 5. nóvember 1997, en síðan með dráttarvöxtum skv. III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 með síðari breytingum til greiðsludags. Krafist er málskostnaðar að mati dómsins.

Dómkröfur stefnda eru aðallega, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda, en til vara, að stefnukröfur verði stórlækkaðar. Þá krefst stefndi málskostnaðar úr hendi stefnanda að mati dómsins.

I.

Stefnandi varð fyrir slysi 23. febrúar 1995 er vörubifreið, skrásett nr. GD-988, sem hann hafði gangsett, lenti á hurðarkarmi verkstæðis ÁN-verktaka hf. að Smiðshöfða 13, Reykjavík.

Stefnandi mun hafa ásamt vinnufélaga sínum, Valdóri Jóhannessyni, verið að setja bílkrana og pall á vörubifreiðina og munu þeir hafa bakkað bifreiðinni út af verkstæðinu til að prófa kranann eftir að hafa sett hann á bifreiðina. Ekki er deilt um aðdraganda slyssins en svo segir í stefnu: „Kveðst hann (stefnandi) hafa fyrst lyft pallinum og sett undir hann stoðir og síðan slakað pallinum aftur niður. Þegar þessu var lokið kveðst stefnandi hafa fært skiptinginn fyrir vökvann af sturtum bifreiðarinnar og yfir á kranann til að athuga hvort kraninn virkaði. Þar sem kraninn hafi ekki unnið eins og til var ætlast kveðst stefnandi hafa slökkt á vél bifreiðarinnar sem hafi verið í gangi og tekið strauminn af með kveikjulás-lykli. Eftir þetta kveðst stefnandi hafa unnið nokkra stund við þrýstiventil sem stýrir þrýstingi til kranans. Kveðst hann hafa stillt ventilinn þannig að meiri þrýstingur kæmi á vökvann í kerfinu til kranans. – Þegar þessu var lokið kveðst stefnandi hafa stigið upp á stigbretti bifreiðarinnar og teygt sig inn í bifreiðina og sett hana í gang. Með það sama hafi bifreiðin rokið af stað, stefnanda að óvörum, þar sem hann hafi verið þess fullviss að hann hafi skilið við bifreiðina í sturtugír og í handbremsu. Er bifreiðin tók á stað kveðst stefnandi hafa staðið á stigbrettinu og verið hálfur inni í húsi bifreiðarinnar. Þar sem bifreiðin var rétt utan við dyraop verkstæðisins gafst honum ekki ráðrúm til að forða sér áður en hurð bifreiðarinnar lenti á hurðarkarmi verkstæðisins og klemmdi stefnanda fastan við hús bifreiðarinnar. Þarna fastur í bifreiðinni kveðst stefnandi hafa tekist, með skiptilykli sem hann hélt á, að ýta á mótorbremsu bifreiðarinnar og drepa á vélinni.“

Stefnandi hlaut alvarlega mjaðmagrindaráverka og segir í læknisvottorði m.a. að brot hafi verið „í lífbeinum báðum megin og sprunga með vægri hliðrun í spjaldbeini vinstra megin. Minniháttar taugaáverki virðist hafa leitt til varanlegs dofa utan á vinstra læri. ... Nokkrar líkur eru á slitgigt neðst í baki, í spjaldliðum og í lífbeinslið og getur hann þurft einhverja meðferð vegna þess í framtíðinni. Ólíklegt er að hann nái sér að fullu."

Ágreiningi aðila um bótaábyrgð var skotið til Úrskurðarnefndar í vátryggingamálum og segir m.a. í úrskurði hennar: „Ágreiningslaust er að M (stefnandi) vann við viðgerð á A (vörubifreiðin GD-988) í umrætt sinn. Ekki er að fullu ljóst hver var orsök þess að A fór af stað er M gangsetti hana. Líkur hafa þó verið að því leiddar að bifreiðin hafi farið úr sturtugír og yfir í aðalgír við það að vinnuloft fór af bifreiðinni. Verður ekki séð að það hafi gerst fyrir bilun eða galla í bifreiðinni, heldur fyrir tilverknað M, er hann vann að viðgerðinni. Eins og hér stóð á verður ekki talið að tjón M fáist bætt samkvæmt hinni hlutlægu ábyrgðarreglu 1. mgr. 88. gr. ufl. M gangsetti bifreiðina í tengslum við viðgerð á bifreiðinni. Við þann starfa verður ekki talið að hann hafi verið ökumaður A. Samkvæmt því eru heldur ekki talin vera skilyrði til að fella líkamstjón M undir hina lögboðnu slysatryggingu ökumanns skv. 92. gr. ufl."

Stefnandi sætti sig ekki við þessa niðurstöðu úrskurðarnefndarinnar. Fór hann fram á að dómkvaddur yrði matsmaður til að lýsa hvernig búnaður bifreiðarinnar væri, og að matsmaðurinn legði mat sitt á eftirfarandi álitaefni:

1. Miðað við gefnar forsendur, sbr. skýrslu matsbeiðanda hjá lögreglunni í Reykjavík dags. 24. mars 1995, er hægt að fullyrða að bifreiðin hafi verið í handbremsu umrætt sinn?

2. Er líklegt að vökvakerfi bifreiðarinnar hafi tapað lofti? Hafi það gerst hverjar voru orsakir þess?

3. Er sá útbúnaður sem er á bifreiðinni, um samspil drifgírs bifreiðarinnar og sturtugírs, venjulegur í vörubifreiðum?

4. Er útbúnaður vörubifreiðar þessarar með öðrum hætti en annarra vörubifreiða frá sama framleiðanda, þ.e. Man?

5. Hvað gerist þegar drepið er á bifreiðinni þegar hún er í sturtugír og straumur rofinn með kveikjuláslykli? Helst bifreiðin í sturtugír þegar hún er ræst aftur?

Í matsgerðinni segir: „Í bifreiðinni er gírkassi af gerðinni Fuller 9513 sem er tvískiptur gírkassi, aðalkassi með sambyggðri hjólasamstæðu (plánetgír), sturtugírinn og sturtudælan tengjast hjólasamstæðunni. Stýrikerfi sturtugírsins eru 2 rafmagnsrofar í mælaborði, grænn sem er ætlaður til að nota ef sturtað er á ferð og rauður ef sturtað er í kyrrstöðu. Ef græni rofinn er notaður helst hjólasamstæðan læst og keyra verður bifreiðina til að sturturnar virki, ef rauði rofinn er

notaður opnar segulrofi fyrir loft inn á stimpil í sturtugírnum sem yfirvinnur gormaþrýsting sem heldur hjólasamstæðunni læstri og færir til hjól sem aftengir hjólasamstæðuna og rýfur þar með tenginguna við drifrás bifreiðarinnar. Þegar þessi tenging er rofin er bifreiðin sett í gír í aðalkassanum sem drífur sturtudæluna.

1. Bifreiðin GD-988 er með tvo afturöxla og handbremsan er tengd öllum fjórum hjólunum. Hafi sá búnaður verið í lagi og rétt hertar bremsur í öllum hjólum á bifreiðin ekki að geta farið af stað í handbremsu. Við matsskoðun sást að útherslubúnaður var í slæmu ástandi, miksaðir höfðu verið lyklar upp á útáherslubolta og þeir festir með hosuböndum ... Þetta hafði verið gert til að útherslurnar losnuðu ekki upp á sér. Hafi þessi búnaður verið í ólagi þegar slysið átti sér stað getur hafa slaknað það mikið á útherslunum að handbremsan hafi ekki haldið þó hún hafi verið sett á.

2. Loft getur hafa lekið af stýrikerfi sturtugírsins. Við það að loftið leki af stýrikerfinu færir gormaþrýstingurinn stimpil sturtugírsins til baka og læsir hjólasamstæðunni og tengir þar með drifrás bifreiðarinnar aftur og bifreiðin fer af stað ef vélin er gangsett og handhemill er óvirkur.

3. Útbúnaður sem þessi er ekki algengur á bifreiðum hér á landi.

4. Sturtugírsbúnaður á Man-bifreiðum hérlendis er almennt með öðrum hætti, það er að bifreiðin er ekki höfð í gír þegar sturtað er.

5. Þegar straumur er rofinn með kveikjuláslykli fer straumur af segulrofanum og hjólasamstæðan læsir drifrásinni. Þegar kveikjuláslyklinum er snúið aftur til að starta bifreiðinni fer straumur aftur á segulrofann og hjólasamstæðan rýfur tenginguna við drifrásina, það er að segja ef nægt loft er á loftkerfinu. Bifreiðin á því að haldast í sturtugírnum ef allt er í lagi og loftkerfið þétt."

Sigurjón Sigurðsson læknir mat örorku stefnanda. Og segir svo m.a. í greinargerð hans:

Tímabundið atvinnutjón skv. 2. gr. skaðabótalaganna telst hæfilega metið 100% frá 23.02.1995 til 31.07.1995.

Slasaði telst hafa þurft að vera rúmfastur vegna afleiðinga slyssins frá 23.02.1995 til 06.03.1995 og síðan veikur án þess að vera rúmliggjandi frá 07.03.1995 til 15.05.1995 (sbr. 3. grein skaðabótalaganna).

Miskastig vegna varanlegs miska skv. 4. grein skaðabótalaganna telst hæfilega metið 25% (tuttugu og fimm af hundraði).

Varanleg örorka af völdum slyssins skv. 5. grein skaðabótalaganna þykir hæfilega metin á bilinu 15-25%, að meðaltali 20% (tuttugu af hundraði).

Tímabundin læknisfræðileg örorka af völdum slyssins þykir hæfilega metin 100% frá 23.02.1995 til 31.07.1995, eftir það varanleg læknisfræðileg örorka 25% (tuttugu af hundraði).

Stefnandi gerir á eftirfarandi hátt tölulega grein fyrir skaðabótakröfu sinni: Tekjur stefnanda 12 mánuðum fyrir slys (24.02.1994 - 24.02.1995) námu samtals 2.116.675 kr.

1. Tímabundið atvinnutjón sbr. 2. gr. skbl.	158 dagar x 2.116.675 - 499.357 = kr. 429.610
2. Rúmfastur, veikur sbr. 3. gr. skbl.	Rúmfastur 15 dagar x 11.420 = kr. 21.300 Veikur 68 dagar x 770 = kr. 52.360
3. Miskatjón 25% sbr. 4. gr. skbl.	4.378.000 x 25% = kr. 1.094.500
4. Varanleg örorka 20% sbr. 5. gr. skbl.	2.116.675 x 7.5% x 20% = kr. 3.175.012
Hækkun vegna verðlagsbr.	(2.116.675 x 5.77% (hækkun lvt. frá feb. 1995 til nóv. 1997) = 122.132 x 7.5 x 20% = kr. 183.198
Lækkun v. aldurs á lið 3 og 4 sbr. 9. gr. skbl. samtals 15% lækkun	kr. (503.731)
Samtals	kr. 4.452.249

II.

Stefnandi kveðst byggja kröfu sína á 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Telur stefnandi sig hafa verið ökumann bifreiðarinnar, þegar slysið varð. Fyrir hans tilverknað hafi bifreiðin farið af stað með því að hann sneri kveikjulás hennar og akstur bifreiðarinnar í þetta sinn hafi valdið slysinu.

Stefnandi telur forsendur Úrskurðarnefndar í vátryggingamálum varðandi þetta mál rangar. Útbúnaður bifreiðarinnar hafi verið með öðrum hætti en úrskurðarnefndin taldi og byggði niðurstöðu sína á. Þá slái hún því föstu að bifreiðin hafi ekki verið í handbremsu umrætt sinn, sem sé ósannað. Í annan stað byggi nefndin á því að samspil sturtugírs og aðalgírs hafi verið með venjulegum hætti, sem ekki var. Í þriðja lagi sé niðurstaða hennar byggð á því að loft hafi tæmst af kerfinu, sem ekkert sé vitað um að hafi gerst. Öll þessi atriði dragi dómkvaddur matsmaður í efa í greinargerð sinni. Þá útiloki nefndin að um galla eða bilun hafi verið að ræða, andstætt því sem hinn dómkvaddi matsmaður sá við skoðun og taldi líklega orsök óhappsins.

Þá byggir stefnandi kröfur sínar á 88. gr. umferðarlaga, að tjónið hafi orsakast vegna hættueiginleika bifreiðarinnar en hún hafi sannanlega verið í notkun þegar slysið varð.

Í þriðja lagi byggir stefnandinn á því að rekja megi slysið til bilunar eða galla bifreiðarinnar. Hann kveðst draga þá ályktun, af því sem fram komi í matsgerðinni, að útiherslubúnaður hafi verið í slæmu ástandi.

Stefnandi telur að bifreiðin sé frábrugðin að búnaði öðrum bifreiðum frá sama

framleiðanda. Því hafi hann ekki gert sér grein fyrir að straumrof leiddi til þess að bifreiðin færi úr sturtugír og í aðalgír við gangsetningu. Þessi sérstaki útbúnaður hafi ekki verið skráður hjá ökutækjaskrá.

III.

Af hálfu stefnda er krafa um sýknu byggð á því að stefnandi hafi hvorki verið ökumaður bifreiðarinnar, þegar slysið varð, né hafi slysið hlotist af notkun bifreiðarinnar eins og það hugtak hafi verið skilgreint af fræðimönnum og ályktamegi af dómum Hæstaréttar. Þá er á því byggt að slysið verði hvorki rakið til bilunar eða galla bifreiðarinnar heldur eingöngu til stórkostlegs gáleysis stefnanda sjálfs.

Atvikum hafi þannig verið háttað, þegar slysið varð, að stefnandi hafi verið að vinna við endurbætur á bifreiðinni. Hann hafi ekki verið inni í stýrishúsi bifreiðarinnar heldur staðið fyrir utan það, þegar hann sneri kveikjuláslykli hennar og bifreiðin fór af stað. Með öðrum orðum hafi stefnandi ekki verið ökumaður bifreiðarinnar. Þannig geti hann ekki byggt bótaábyrgð á ákv. 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Slysið hafi ekki verið umferðarslys heldur miklu fremur vinnuslys eins og reyndar sé skoðun Úrskurðarnefndar í vátryggingamálum, sbr. dskj. nr. 10.

Af hálfu stefnda er talið að stefnandi geti ekki reist kröfu sína á ákv. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, úr því að hann telur sig hafa verið ökumann bifreiðarinnar í þetta sinn. Auk þess er talið að slys stefnanda falli augljóslega fyrir utan gildissviðs ákv. 88. gr. þar eð hreyfing bifreiðarinnar í þessu falli geti ekki talist eðlileg notkun hennar.

Þeirri staðhæfingu stefnanda að slysið megi rekja til bilunar eða galla í bifreiðinni er mótmælt sem rangri. Bifreiðin hafi raunar farið af stað fyrir tilverknað stefnanda sjálfs – ekki vegna bilunar eða galla.

Stefndi byggir sýknukröfu sína einnig á því að öll bótaábyrgð stefnda falli niður sökum stórkostlegs gáleysis stefnanda sjálfs.

Varakröfur um lækkun bóta byggi stefndi á því að stefnandi eigi að bera hluta tjóns síns sjálfur vegna hins stórfellda gáleysis, sem hann hafi sýnt er slysið varð. Þá sé krafa stefnanda um tímabundið vinnutekjutap ósönnuð.

IV.

Niðurstaða.

Stefnandi kom fyrir réttinn. Kvaðst hann hafa verið að vinna við að setja pall og krana á Man-bifreið þann 23. febrúar 1995. Því verki hafi nánast verið lokið, en eftir að reyna hvernig til hefði tekist. Hann hafi því bakkað bifreiðinni út úr verkstæðishúsinu og staðnæmst rétt fyrir utan dyrnar. Þar hafi hann lyft upp palli bifreiðarinnar og sett undir hann öryggisstoð og látið síðan pallinn síga niður

eftir að vera búinn að gera vökvakerfi bifreiðarinnar virkt fyrir pall og krana. Og þegar hann hafi verið búinn að lyfta pallinum, hafi hann skipt vökvakerfinu yfir á kranann. Kraninn hafi hins vegar ekki virkað sem skyldi, því hafi hann farið upp í bifreiðina og drepið á vélinni með kveikjuláslyklinum. Síðan kveðst hann hafa í nokkrar mínútur unnið við þrýstiloka. Að því loknu hafi hann stigið upp á gangbretti bifreiðarinnar og teygt sig í kveikjuláslykilinn til að gangsetja hana og hafi hann ekki átt von á öðru en gangkerfi bifreiðarinnar væri í sömu stöðu og hann hafði skilið við það, þ.e. í óvirkri stöðu gagnvart akstri. Bifreiðin hafi hins vegar rokið af stað og inn á verkstæðið; bílstjórahurðin farið í dyrakarminn og klemmt hann við hús bifreiðarinnar.

Stefnandi telur sig hafa verið ökumann bifreiðarinnar, þegar slysið varð, og eigi því rétt á bótum skv. 92. gr. umferðarlaga. Ekki verður fallist á það. Stefnandi var að vinna við viðgerðir eða lagfæringar á bifreiðinni er hann slasaðist. Hann var ekki við akstur bifreiðarinnar og ekki í ökumannssæti hennar. Og raunar var ekki ætlun hans að hreyfa bifreiðina eins og hann greinir frá, heldur aðeins að gangsetja hana. Hann var þannig hvorki að stjórna ökutækinu né að nota það í skilningi 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Slys stefnanda fellur þannig utan gildissviðs vátryggingar 92. gr. umferðarlaga og ber að sýkna stefnda af kröfum hans.

Rétt þykir að hvor aðila beri sinn málskostnað.

Páll Þorsteinsson héraðsdómari kveður upp dóminn.

Dómsorð:

Stefndi, Vátryggingafélag Íslands hf., er sýkn af kröfum stefnanda, Þórarins Ragnars Ásgeirssonar.

Málskostnaður fellur niður.