

Mál nr. 74/2019**M og
V vegna frjálsrar ábyrgðartryggingar A
og ábyrgðartryggingar dælubifreiðarinnar B****Ágreiningur um hvort bótaskylda vegna líkamstjóns sé til staðar.****Gögn.**

Málskot dags. 20.02.2019 ásamt fylgiskjölum 1-14.

Bréf V dags. 18.03.2019 ásamt fylgigögnum.

Viðbótarathugasemdir M dags 27.03.2019 ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Hinn 22. ágúst 2017 var M, sem er smiður, við vinnu sína sem undirverktaki á vinnusvæði við G. Við affermingu á steypu úr dælubifreiðinni B, sem var í eigu A, varð M fyrir meiðslum á öxl og mjöðm. Atvikið varð með þeim hætti að M hélt undir barka á steypudælu með hægri öxl sinni, þegar hnykkur kom á barkann sem lagðist með miklum þunga á öxl M.

Að sögn M má rekja atvikið til þess að stoðfætur B hafi gefið sig, en ökumaður hennar, sem var starfsmaður A, hafi látið allan þunga hennar hvíla á stoðfótunum, þannig að hjólbarðarnir hafi lyfst um 20 sm. frá jörðu. Eftir atvikið hafi ökumaður B metið það svo að aðstæður til steypuvinnu væru ótryggar og var henni hætt. Að sögn M reyndi lögmaður hans að hafa samband við A, en þegar það reyndist árangurslaust var atvikið tilkynnt til V sem hafnaði bótaskyldu úr báðum vátryggingum með bréfi dags. 13. júní 2018.

Hvað varðar bótaskyldu úr frjálsri ábyrgðartryggingu A þá telur M að um sök ökumannsins, starfsmanns A, hafi verið að ræða, þar eð hann hefði átt að ganga úr skugga um að aðstæður, þ.m.t. ástand jarðvegar, væru tryggar til dælingar steypu. Jafnframt hefði hann sýnt af sér gáleysi við framkvæmd dælingarinnar, sem hafi orðið til þess að jarðvegur hafi gefið sig undan bifreiðinni og það valdið líkamstjóni M. Leggur M fram yfirlýsingar aðila á vettvangi máli sínu til stuðnings en í þeim kemur m.a. fram að enga sprungu hafi verið að finna í jarðveginum þar sem fætur dælubifreiðarinnar höfðu staðið.

Hvað varðar bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu B telur M að rekja megi slysið beint til notkunar dælubifreiðarinnar og því beri eigandi hennar ábyrgð í samræmi við 1. mgr. 88. gr., sbr. 1. mgr. 90. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

V hefur hafnað bótaskyldu, og telur félagið ekkert í gögnum málsins sýna fram á saknæma háttsemi af hálfu stjórnanda dælubifreiðarinnar, enda hafi komið í ljós að sprunga hafi verið í undir planinu þar sem dælubifreiðin stóð, en enginn hafi gert sér grein fyrir því fyrirfram. Hins vegar hafi bifreiðinni verið rétt stillt upp og í samræmi við aðstæður. Planið sem hafi verið athafnasvæði bifreiðarinnar hafi þó ekki náð nógu langt, en þar sem M hafi verið áfjáður í að ljúka verkinu og komast hjá frekari jarðvegsframkvæmdum hafi hann teygst barkann með þessum hætti. Þá hafi M sjálfur verið verkstjóri á svæðinu og hafi hann fullyrt við starfsmann A að planið sem dælubifreiðin stóð á væri öruggt og hafi starfsmenn A því framkvæmt verk sitt í góðri trú. Enn fremur hafi starfsmenn A ítrekað varað M við að halda undir barkann með þessum hætti.

Hvað varði kröfu úr ábyrgðartryggingu B verði litið svo á að B hafi aðeins verið sjálfstæð vinnuvél á vinnusvæðinu, og atvikið ekki tengt notkun hennar sem bifreiðar umrætt sinn. Þá gerir V athugasemdir við að A hafi ekki fengið upplýsingar um atvikið fyrr en með tilkynningu félagsins. Raunar hafi komið í ljós tölvupóstur sem M hafi sent í janúar en hann hafi borist á lítt notað netfang og A því ekki haft vitneskju um slysið fyrr en um hálfu ári eftir að það átti sér stað.

Álit:

Svo bótaskylda sé fyrir hendi úr frjálsri ábyrgðartryggingu A þarf að mega rekja slys M til saknæmra athafna eða athafnaleysis af hálfu A. Ágreiningslaust er í málinu að umrætt atvik var ekki tilkynnt til A á slysdegi, og ekki fyrr en með tölvupósti lögmanns M, dags. 5. janúar 2018. Þá verður ekki séð að Vinnueftirlitinu hafi verið tilkynnt um atvikið. Þá verður ekki séð að M hafi leitað læknisaðstoðar vegna afleiðinga þess fyrr en hinn 18. október 2017, eða um tveimur mánuðum síðar, sbr. læknisvottorð dags. 14. desember 2017. Þá ber aðilum ekki saman um hvort sprunga hafi verið umræddu plani eður ei, og hafa báðir aðilar lagt fram vottorð er styðja staðhæfingar hvers þeirra um sig. Þá hefur því ekki verið sérstaklega mótmælt af hálfu M að hann hafi haft verkstjórn með höndum umrætt sinn. Með hliðsjón af þessu verður ekki talið að M hafi sýnt fram á að atvikið megi rekja til saknæmrar háttsemi starfsmanns A, enda er ekki ljóst hvort atvikið megi rekja til þess að stoðfætur bifreiðarinnar hafi gefið sig, og enn síður er ljóst hvað olli því að þeir gáfu sig. Þannig kemur fram í yfirlýsingu frá starfsmanni sem var á vettvangi að hann telji ástæðu þess að M varð fyrir svo miklu höggi þegar steypan var um það bil að koma úr barkanum m.a. þá að steypu var dælt í gegnum þurran barka. Þá verður ekki litið framhjá því að starfsmenn A vöruðu M að sögn við því að halda undir barkann með þessum hætti og teygja hann út fyrir notkunargildi sitt, en þeirri staðhæfingu hefur ekki verið sérstaklega mótmælt af hálfu M. Eins og mál þetta er lagt fyrir nefndina hefur því ekki verið sýnt fram á að atvikið megi rekja til notkunar dælubifreiðarinnar eða atvika sem hana varða fremur en gáleysis M sjálfs, en í tilvikum sem þessu er það tjónþola að sýna fram á að saknæm háttsemi hafi verið til staðar.

Þar sem ekki er, samkvæmt framansögðu, nægilega sýnt fram á að tjón M megi rekja til atvika er varða bifreiðina B, er því óþarfi að taka sérstaklega til skoðunar hvort hún hafi verið í notkun sem bifreið í skilningi umferðarlega eða sem sjálfstæð vinnuvél umrætt sinn.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum fyrir líkamstjón úr frjálsri ábyrgðartryggingu A né úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar B, hjá V.

Reykjavík, 2. apríl 2019

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson, lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.