

Mál nr. 285/2019**M og****V v/ ábyrgðartryggingar rekstraraðila körtubílabrautar B.****Ágreiningur um bótaskyldu er ungur piltur varð fyrir meiðslum við akstur í körtubílabraut.****Gögn.**

Málskot, móttakið 30.8.2019, ásamt fylgigögnum.

Bréf V, dags. 17.9.2019.

Málsatvik.

Síðdegis 2. júní 2018 var M, þá 13 ára gamall, að aka svonefndri körtubifreið (gokart) (A) í þar til gerðri braut, körtubraut, sem rekin er af fyrirtækinu B er hann rakst á öryggisvegg, sem umlykur brautina, og varð fyrir meiðslum. Í fyrirliggjandi lögregluskýrslu um atvikið segir að M hafi leigt sér A og er hann hafði ekið um 35 hringi af 36 í brautinni hafi hann fengið eitthvað í vinstra auga og reynt að nudda augað. Hafi hann ætlað að stíga á bremsuna en líklega komið við eldsneytisgjöfina og hafnað á öryggisveggnum. Við það hafi hann kastast á stýri A. Við skoðun hafi hemlar A virkað vel og við ástíga á hemla hafi ekki verið unnt að auka ferð með eldsneytisgjöfinni. Ekkert óeðlilegt við virkni A að öðru leyti hafi komið fram við skoðun. Stýri hafi beygst við það að M lenti á því. Sérstök járnöryggisgrind liggur utan um allan neðri hluta A og festingar fyrir hana að framan hafi verið brotnar sem hugsanlega hafi gerst við áreksturinn. A sé ekki útbúin með öryggisbelti en M hafi verið með hjálm.

Umrædd körtubraut er staðsett í 5000 m² húsnæði, þar sem körtubifreiðum er ekið eftir um 400 m löngum afmörkuðum hring. A er sögð vera með „fjörgengis/bensínvél, 50 kúbika, 6 hestöfl, og getur tækið náð hraða allt að 47 km/klst. við bestu aðstæður.“ Áreksturinn hafi orðið með þeim hætti að A hafi verið ekið eftir um 38 m löngum nokkuð beinum kafla í átt að 90 gráðu beygju og hafi A hafnað á öryggisvegg við innanverða beygjuna. Miðað við hraðamælingar sem gerðar voru á vettvangi með aðstoð starfsfólks B er mesti hraði körtubifreiða sem þarna næst um 30 km á klst.

Öryggis- eða varnarveggir í brautinni eru sagðir vera með dekkjum sem liggja lárétt á gólfinu og plast sé utan á dekkjunum. Þar sem óhappið varð sé járnúla sem náí upp í loft í húsnæðinu og einungis dekk í einni röð ásamt viðeigandi plasti liggja utan um súluna til að dempa högg við árekstur. Af hálfu lögreglu var gerð athugasemd við B að ekki væri meiri „dempun“ við járnúlna ef kæmi til áreksturs þar. Af hálfu B hafi verið tekið vel í athugasemdina og hafi þar verið bætt við vörnum.

B hafi haft gildandi starfsleyfi viðkomandi sveitarfélags þar sem fram komi m.a. að starfsmaður skuli vera við brautina þegar viðskiptavinur er í brautinni og hafa yfirsýn yfir æfingasvæði. Þegar slysið varð hafi enginn starfsmaður verið staddur við brautina heldur hafi sá starfsmaður sem því átti að sinna að eigin sögn farið inn í afgreiðsluna til að athuga hversu mikið væri eftir af tímanum.

Af hálfu M er talið að slysið verði rakið til ófullnægjandi aðstæðna og öryggisráðstafana í og við körtubrautina, ófullnægjandi öryggisbúnaðar A og ófullnægjandi öryggisbúnaðar fyrir ökumann. Er í því sambandi einkum vísað til þess að lögregla hafi gert athugasemdir við varnarbúnað í kringum súlu, þar sem A skall á öryggisveggnum og fallist hafi verið á þá athugasemd af hálfu B. Þá hafi öryggisbeltum að annars konar hlífðarbúnaði ekki verið komið fyrir í körtubifreiðunum, svo sem púðum eða öryggisgrindum. Einnig hefði mátt „skrúfa niður“ vélarafli ökutækjanna svo þær kæmust ekki eins hratt og raun bar vitni. Hefur M krafist bóta fyrir líkamstjón það sem hann hlaut í slysinu úr ábyrgðartryggingu B hjá V. V hefur hafnað bótaskyldu.

Álit.

Slysið varð þegar M fannst hann hafa fengið eitthvað í annað auga sitt og var að nudda það. Við skoðun lögreglu á A kom í ljós að stýri hafði bognað og festing á öryggisgrind að framanverðu hafði brotnað, væntanlega við áreksturinn. Ekki verður ráðið að stýrið eða festingin hafi gefið sig vegna vanbúnaðar eða galla í ökutækinu, fremur að það hafi verið útbúið þannig að þessir hlutir myndu gefa eftir við árekstur til að draga úr slysa-hættu af völdum höggþunga sem kæmi á ökutækið við slíkar aðstæður. Athugasemd lögreglu við öryggisvegg við járnúlu þar sem áreksturinn varð mun hafa lotið að því að setja aðra dekkjaröð ofan á þau dekk sem voru fyrir við súluna. A skall á dekkjunum sem

voru á gólfinu og verður ekki séð að dekk ofan á þeim hefði haft nokkur áhrif á það að áreksturinn varð eða hverjar afleiðingar hans urðu, enda kastaðist M ekki úr A eða skall á sjálfa súluna. Engin gögn liggja fyrir í málinu um að nauðsynlegt hafi verið að gera frekari ráðstafanir í A eða umhverfis akstursbrautina en gert var. Af gögnum málsins verður heldur ekki ráðið að A hafi komist hraðar en heimill hraði er almennt í akstursbrautum eins og hér um ræðir. Að öllu virtu verður samkvæmt fyrirliggjandi gögnum að telja ósannað að slysið verði rakið til vanbúnaðar A, ófullnægjandi öryggisráðstafana við akstursbrautina eða annarra atvika sem B getur borið ábyrgð á. Af þessu leiðir að M á ekki rétt á bótum fyrir líkamstjón sitt úr ábyrgðartryggingu B hjá V.

Niðurstaða.

M á ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu B hjá V.

Reykjavík, 8. október 2019.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.