

**Mál nr. 99/2020****M og  
V vegna ábyrgðartryggingar A hjá V****Ágreiningur um bótaskyldu vegna slyss sem M varð fyrir hinn 21.09.2019.****Gögn.**

Málskot dags. 13.03.2020 ásamt fylgiskjölum 1-9.

Bref V dags. 08.04.2020.

**Málsatvik.**

Í málskoti segir að hinn 21. september 2019 hafi M slasast töluvert er hann ók torfæruhjólí eftir reiðvegi sem liggur samsíða Ásvegi í Ásahreppi. Nánar lýsir M atvikum svo að hann hafi, ásamt félögum sínum, ekið torfæruhjólí um umræddan veg fyrir um daginn án vandræða. Þegar hann hafi ekið sömu leið til baka síðar um daginn, nokkuð á eftir félögum sínum, hafi hins vegar verið búið að strengja band þvert yfir veginn. M hafi ekið á bandið á 40 til 50 kílómetra hraða á klukkustund með fyrrgreindum afleiðingum. Synir A hafi verið á vettvangi og viðurkennt að hafa strengt bandið yfir veginn. Þá hafi B, eiginkona A, tjáð lögreglu að hún hefði beðið syni sína að strengja band yfir veginn með þessum hætti. Samkvæmt framburði vitnis hafi bandið ekki verið þarna nokkru fyrir slys M, enda hefðu félagar hans sem óku sömu leið þá orðið þess varir og slasast með sama hætti og hann.

M byggir á því að orsakir slyssins verði raktar til saknæmrar háttsemi B, sem hafi mátt búast við umferð um veginn og hefði raunar skýrt lögreglu frá því að hún hefði, áður en bandið var strengt yfir veginn, orðið vör við umferð torfæruhjóla um hann. Það réttlæti ekki gjörðir hennar að hún hafi verið ósátt við að torfæruhjólum væri ekið um veginn, enda slík umferð fyllilega heimil og vegurinn sem slíkur ekki í eigu A og fjölskyldu hans. Jafnframt hefði mátt koma í veg fyrir slys með því að vara vegfarendur með einhverjum hætti við aðstæðum. Krefst M því bóta úr ábyrgðartryggingu bænda, sem er hluti landbúnaðartryggingar A hjá V.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að B hafi látið strengja baggaband yfir umræddan reiðstíg einhvern tímann milli klukkan 16 og 17 hinn 21. september 2019. Óljóst sé hvenær slys M hafi átt sér stað en hann hafi haft samband við neyðarlínu um klukkan 19 og samkvæmt lögregluskýrslu hafi slysið átt sér stað klukkan 18.58. Á þeim tíma hafi ekkert band verið yfir veginum. Í raun hafi bandið aðeins verið uppi í stutta stund, meðan rekstur hrossa átti sér stað en um sé að ræða reiðveg sem fyrst og fremst sé ætlaður umferð reiðmanna. Við rekstur hrossa geti svo verið nauðsynlegt að strengja band yfir veginn með þessum hætti til að stýra umferð þeirra. Bandið hafi verið tekið niður að rekstri loknum og hafi, utan örfáar mínútur meðan tvö hross sem skildu sig frá rekstrinum voru sótt, alltaf verið í augnsýn heimilisfólks. Allan þann tíma sem bandið var uppi hafi verið umferð hrossa um stíginn og hefði M því ekki getað dulist að mögulegar hindranir væru uppi vegna rekstrarins. Þá sé það ekki rétt að B hafi orðið vör við umferð torfæruhjóla fyrir um daginn, þvert á móti komi fram í lögregluskýrslu að hún hafi ekki átt von á umferð um veginn. Ákveðins ósamræmis gæti í frásögn M af atvikum og sé ósannað að bandið hafi verið það lengi strengt yfir veginn án eftirlits að hætta hafi getað skapast af. Þannig sé ósannað að heimilisfólk A hafi valdið slysi M með saknæmri háttsemi og er bótaskyldu því hafnað. Þá er tekið fram að fallist hafi verið á bótakröfu M úr slysatryggingu ökumanns og eiganda torfæruhjólans og dragist þær bætur að fullu frá kröfu hans um bætur úr ábyrgðartryggingu A, samanber 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993.

**Álit:**

Taka verður undir með V varðandi það að atvikalýsing í máli þessu, þ.á.m. hvað varðar tímasetningar, aðkomu vitna og það hvenær synir A og B hittust fyrir á vettvangi, mætti vera skýrari. Þrátt fyrir það verður, með hliðsjón af þeim gögnum sem fyrir nefndinni liggja, þ.á.m. lögregluskýrslu sem gerð var vegna atviksins, að telja nægilega sannað að slys M hafi atvikast með þeim hætti að hann hafi ekið torfæruhjólí á baggaband sem strengt var yfir reiðveg samsíða Ásvegi. Kemur þá til skoðunar hvort atvikið megi rekja til saknæmrar háttsemi heimilisfólks A þannig að bótaskylda stofnist úr umræddri

vátryggingu. Í lögregluskýrslu er haft eftir B að hún hafi „séð nokkur hjól fara niður eftir fyrr um daginn en hún sagðist hafa haldið að þau hjól væru komin upp eftir aftur þar sem langur tími hafði liðið frá því hún sá hópinn fara niður eftir.“ Jafnframt kemur fram í lögregluskýrslu að B hafi verið búin að ræða við sveitarstjórnina um að koma fyrir skiltum við reiðveginn er banni akandi umferð. Af því má ráða að akandi umferð um veginn hafi í það minnsta verið einhver, en ekki liggur fyrir að óheimilt hafi verið að aka torfæruhjólum um hann. Þá er ljóst að B hafði vitneskju um umferð torfæruhjóla á svæðinu þennan sama dag. Sé litið til atvika allra verður því að líta svo á að B hafi mátt gera sér grein fyrir að hætta gæti skapast af þessari staðsetningu bandsins. Þar sem ekki verður séð af gögnum málsins að nein vitni hafi orðið að slysi M verður jafnframt að byggja á því að enginn þeirra sem kom að rekstri hrossanna hafi verið nálægt bandinu á þeim tíma. Jafnvel þó þess kunni að hafa verið þörf við rekstur hrossanna að afmarka rekstrarleið þeirra með þessum hætti verður að telja gáleysi fólgið í því að skilja bandið eftir ómannað, jafnvel í stutta stund, en ekki verður séð að B eða aðrir er að rekstrinum komu hafi varað við aðstæðum með nokkrum hætti. Með hliðsjón af framansögðu er það niðurstaða nefndarinnar að rekja megi slys M til gáleysis B og er bótaskylda úr ábyrgðartryggingu A því fyrir hendi.

**Niðurstaða.**

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 5. maí 2020.  
Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.