

Mál nr. 399/2021**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar eiganda vinnuvélarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna árekstrar bifreiðar og vinnuvélar 30.09.2021.****Gögn.**

Málskot móttakið 28.10.2021 ásamt fylgiskjöllum 1-7.
Bréf V1, dags. 15.11.2021 ásamt fylgiskjali.
Bréf V2, dags. 08.11.2021.

Málsatvik.

Árekstur varð með bifreiðinni B, sem er í eigu M en X ók umrætt sinn, og lyftara í eigu A, á bílplaninu inn af Hrannargötu, Keflavík. Aðilar fylltu út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi og lýsir stjórnandi A atvikum svo: „Ég ek upp brekku með tóm fiskikör á göfflumum og mæti B ca. við miðjan veg að aka á móti. Ég sé hann ekki fyrir en 3 metrum frá. Þá reyni ég að beygja frá og lyfta göfflum svo þeir fari ekki inn í bílinn og enda á vinstra horni framan á B og körin lenda á toppnum á bílnum.“ X lýsir atvikum svo í tjónstilkynningu að hann hafi verið að leita að bifreiðastæði og hafi verið hægra megin á planinu, skyndilega hafi hann séð A koma og hafi hann þá reynt að bakka en A hafi ekið á framhorn B.

Í málskoti er kvartað yfir þeirri afstöðu V1 að sök skuli skipt til helminga og telur M að stjórnandi A beri alla sök á árekstrinum. Hann hafi greinilega séð illa fram fyrir sig enda með þrjú fiskikör á göfflumum. Þegar byrði hindri útsýni sé skylt að aka lyftara aftur á bak, sbr. leiðbeiningar Vinnueftirlitsins nr. 1/1997 um lyftara. Hafi stjórnandi A ekki farið eftir því og ekki sýnt af sér þá varúð sem ætlast mætti til við þessar aðstæður. Þá verði hugsanleg sök B ekki grundvölluð á staðsetningu bifreiðarinnar í aðdraganda árekstrar, eins og V1 hafi byggt á, enda sé ekki sérstaklega mælt fyrir um staðsetningu bifreiða við akstur inni á bifreiðastæðum. Þess utan hafi B verið staðsett hægra megin á stæðinu, en ekki á því miðju, í aðdraganda árekstrar, en hafi þurft að bakka til að reyna að forða árekstri.

Í bréfi V1 til nefndarinnar kemur fram að samkvæmt framhlið tjónstilkynningar hafi aðilar báðir ekið eftir bílplaninu, en ekkert sé minnst á að B hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda árekstrar í þeim tilgangi að reyna að forðast árekstur. Báðir aðilar hafi þá ekið eftir miðju bílastæðinu og því vanrækt að fara að áskilnaði 1. mgr. 22. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að þegar ökutæki mætist skuli þeim ekið hægra megin framhjá hvort öðru og gæta skuli að nægilegu hliðarbili. Sé því rétt að sök skiptist til helminga.

Í bréfi V2 kemur fram að A hafi viðurkennt helming bótaábyrgðar á grundvelli sakarskiptingarákvæðis laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Ekkert tjón hafi orðið á A og því snúi ágreiningurinn aðeins að bótarétti M. A sé undanþegið skráningarskyldu sem vinnuvél og falli því ekki undir skilgreiningu laga um ökutækjatrýggingar á ökutækjum. Verði grundvöllur ábyrgðar á tjóni sem rakið verði til notkunar A því ekki byggður á bótareglum laga um ökutækjatrýggingar. Stjórnandi A hafi hins vegar sýnt af sér saknæma háttsemi sem vinnuveitandi hans beri skaðabótaábyrgð á með því að aka A áfram með þrjú fiskikör á göfflumum sem sé í andstöðu við skráðar háttisreglur og hafi leitt til þess að útsýni úr lyftaranum var verulega skert. Sjónarmiðum um staðsetningu B er þá hafnað enda hafi áreksturinn ekki orðið á akbraut heldur á bifreiðastæði. Þá hafi X reynt að forða árekstri en ekki átt sér undankomu auðið er A var ekið í blindni eftir bifreiðastæðinu. Sé því ekki tilefni til að skerða bótarétt M.

Álit:

Fallist er á það með V2 að A falli ekki undir skilgreiningu 7. tl. 3. gr. laga um ökutækjatrýggingar á ökutæki, enda sé A ekki skráningarskyld ökutæki, heldur vinnuvél sem ætluð er til aksturs utan almennrar umferðar, sbr. c-lið 1. gr. reglugerðar nr. 1515/2020 um breytingu á reglugerð 751/2003 um skráningu ökutækja. Verður ákvæði 5. gr. laga um ökutækjatrýggingar því ekki beitt um ágreining aðila. Samkvæmt framangreindu snýst ágreiningur aðila um bótarétt M úr ábyrgðartryggingu A, en engar skemmdir urðu á lyftaranum svo ekki er krafist neinna bóta úr

ábyrgðartryggingu B. Af gögnum málsins, svo og lýsingum aðila sjálfra verður að miða við að útsýni úr A, sem er gaffallyftari, hafi verið verulega skert þar sem þremur fiskikörum var staflað á gaffla hans. Í 4. kafla leiðbeininga Vinnueftirlits ríkisins um vinnuvernd nr. 1/1997 er kveðið á um að lyftara skuli ekið aftur á bak þegar byrði hindri útsýni og þegar ekið er niður halla. Verður byggt á því að stjórnandi A hafi ekki gætt að áskilnaði þessum, og að útsýni hans hafi verið verulega skert er hann ók A áfram eftir miðju bifreiðastæði. Mátti honum þó vera fullljóst að þar gæti verið að vænta annarrar umferðar og gætti hann því ekki að áskilnaði 4. gr. umferðarlaga um almenna aðgát og tillitssemi. Sýndi hann með framangreindu hátterni af sér umtalsvert gáleysi sem leiddi til tjóns á B. Verður því að miða við að starfsmaður A hafi sýnt af sér saknæma háttsemi sem leiddi til bótaskyldu þess. Af ljósmyndum af vettvangi verður þá ekki ráðið annað en að aðstæður komi heim og saman við lýsingar X, þ.e. að hann hafi í aðdraganda árekstrar verið að búa sig undir að leggja B í bifreiðastæði hægra megin á planinu og verður m.t.t. þess og staðsetningar annarra bifreiða á bifreiðastæðinu ekki séð að aksturslag X eða staðsetning B hafi verið óeðlileg. Er því ekki sýnt fram á að X hafi brotið gegn hátternisreglum umferðarlaga og þannig orðið meðvaldur að tjóninu. Eru því samkvæmt framansögðu ekki efni til að skerða bótarétt M og á hann því rétt til óskertra bóta úr ábyrgðartryggingu A.

Niðurstaða.

M á fullan rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu eignanda vinnuvélarinnar A hjá V1

Reykjavík 7. desember 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.