

Mál nr. 6/2022**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Slysáttrygging ökumanns og eiganda****Skráningarnúmer ökutækis (X)****Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags. Tómlætisfrestur 94. gr. vsl.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 7. janúar 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 28. janúar 2022.
3. Bréf lögmanns M, dags. 13. febrúar 2022.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M varð fyrir líkamstjóni í vinnuslysi þann 1. júní 2019 við störf sín fyrir Y. Í fyrirbyggjandi rannsóknarskýrslu vinnuveitanda M er slysinu lýst með þeim hætti að M var sestur upp í vinnubifreið, þegar hann sá að blikkljós annarrar bifreiðar logaði og minnugur þess að rafgeymar bifreiðanna klárast ef það gleymist að slökkva ljósin, gekk M að bifreiðinni, teygði sig inn í hana og ætlaði að ræsa bifreiðina til þess að hlaða rafgeyminn. Bifreiðin var þá í bakkgríp en ekki í handbremsu og hrökk bifreiðin í gang og ók aftur á bak. Við það lenti hurð bifreiðarinnar á M sem féll í jörðina, snerist frá bifreiðinni og fékk dekk yfir tána. Við þetta fékk M högg á úlnlið, olnboga og mjöðm. Lögmaður M gerði kröfu um bætur úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda vegna slyssins. V samþykkti með tölvupósti dags. 13. janúar 2021 bótaskyldu að hluta. Taldi V hæfilegt að skerða bætur um helming vegna stórkostlegs gáleysis af hálfu M er hann gangsetti bifreiðina án þess að setjast undir stýri.

M hafnar því alfarið að hann hafi sýnt af sér stórfellt gáleysi umrætt sinn. Verklag fyrirtækisins hafi verið að skilja umræddar bifreiðar eftir í hlutlausum og í handbremsu. Þessu verklagi var ekki fylgt í umrætt sinn af samstarfsmanni þar sem bifreiðin var í bakkgríp og ekki í handbremsu þegar M ræsti bifreiðina í því skyni að hlaða rafgeyminn. Telur M einnig að V hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig höfnun á bótaskyldu í málinu, sbr. 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Þann 19. júní 2019, einu og hálfu ári áður en V tilkynnti um skerðingu bóta, fékk V upplýsingar um atvik málsins með tölvupósti. V hefur hafnað greiðsluskyldu að hluta úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda vegna stórkostlegs gáleysis M. Um sé að ræða beinskipt, stórt og mjög þung vélknúð ökutæki sem þarf meirapróf til þess að aka. Vísar V til dóms Hæstaréttar í máli nr. 16/1999 máli sínu til stuðnings.

Álit.

Ágreiningur þessa máls varðar það í fyrsta lagi hvort V hafi verið heimilt að skerða bætur úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda um helming (50%) vegna stórkostlegs gáleysis M og í öðru lagi hvort V hafi glatað rétti sínum til að bera fyrir sig höfnun á bótaskyldu að hluta í málinu sbr. 94. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um váttryggingarsamninga (vsl.) má lækka eða fella niður ábyrgð váttryggingafélagsins hafi váttryggður í slysáttryggingu valdið því af stórkostlegu gáleysi að váttryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið. Ætli váttryggingarfélag að bera fyrir sig að það sé laust úr ábyrgð að öllu leyti eða hluta verður það skv. 1. mgr. 94. gr. laganna að tilkynna váttryggingartaka eða þeim sem eiga rétt til váttryggingarbóta, skriflega um afstöðu sína án ástæðulauss dráttar eftir að félagið vissi um þau atvik sem veita því heimild til að beita rétti sínum. Ef váttryggingafélag sinnir þessu ekki þá missir það rétt til að bera fyrir sig ábyrgðartakmörkun skv. 2. mgr. 94. gr. Fyrirbyggjandi er ítarleg frásögn af tjónsatvikinu frá lögmanni M til V sem send var með tölvupósti þann 19. júlí 2019. Í þeim tölvupósti kemur fram að gerð hafi verið atvikaskýrsla af vinnuveitanda og að til sé myndbandsupptaka úr öryggismyndavél á svæðinu. Með tölvupósti þann 6. janúar 2021 tilkynnti V um að það hugðist afla frekari upplýsinga frá X svo hægt yrði að taka afstöðu til þess hvort M hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi. Afstaða félagsins var tilkynnt M í tölvupósti dags. 13. janúar 2021. Í þeim pósti kom fram að myndband liggi nú fyrir um atvikið og að félagið teldi atvikið vera bótaskyldt úr ábyrgðartryggingu dælubílsins X en að bætur verði skertar um helming (50%). Hér er líklega um misritun á tryggingu að ræða en M gerir kröfu um bætur úr slysáttryggingu ökumanns og eiganda en ekki ábyrgðartryggingu ökutækis. Frestur skv. 1. mgr. 94. gr. vsl. byrjar að líða þegar félagið vissi um þau atvik sem veita því

heimild til að beita rétti sínum til að skerða bætur. Verður að telja að sá frestur hafi byrjað að líða er V fékk sendan tölvupóst frá lögmanni M með ítarlegri lýsingu á aðdraganda slyssins ásamt upplýsingum um að til væri atvikaskýrsla og myndbandsupptaka. V tilkynnti M ekki fyrr en um einu og hálfu ári síðar að það hugðist bera fyrir sig stórkostlegt gáleysi M. Verður þannig að telja að V hafi sýnt af sér slíkt tómlæti að það hafi glatað rétti til að bera fyrir sig rétt til takmörkunar á ábyrgð vegna stórkostlegs gáleysis sbr. 2. mgr. 94. gr. vsl. Þegar af þeirri ástæðu verður ekki tekin afstaða til þess hvort rekja megi tjónsatburð máls þessa til stórkostlegs gáleysis M. Af ofangreindu verður þannig talið að M eigi óskertan rétt til bóta úr slysstryggingu ökumanns og eiganda.

Niðurstaða.

M á rétt á óskertum bótum úr slysstryggingu ökumanns og eiganda hjá V.

Reykjavík, 15. mars 2022.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir