

Mál nr. 74/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis (X)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 7. mars 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 29. mars 2022, ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf lögmanns M, dags. 8. apríl 2022.
4. Tölvupóstur V, dags. 19. apríl 2022.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að M slasaðist á Langjökli hinn 6. nóvember 2021. Haft er eftir M í skýrslunni að hann hafi setið á slöngu sem bundin hafi verið aftan í bifreiðina X, milli tveggja annarra. Bifreiðinni hafi verið ekið áfram, án þess að hafa verið á mikilli ferð, þegar M datt af slöngunni og lenti illa. Haft er eftir ökumanni bifreiðarinnar X að hann hafi verið kominn á jafnsléttu á jöklinum og ekið á um 20-25 km/klst þegar slysið varð. Einnig kemur fram að ökumaður X telur að hann hafi ekið í gömul hjólför og vitni, annar þeirra sem var með M á slöngunni, telur að slangan hafi lent í holu og þá hafi M dottið af henni. Hitt vitnið hafði dottið af slöngunni skömmu áður og ekki séð hvað hafi gerst þegar M slasaðist, en taldi þá ekki hafa verið að mikilli ferð.

M telur sig eiga fullan bótarétt úr ábyrgðartryggingu bifreiðarinnar X og að V geti ekki takmarkað ábyrgð sína vegna líkamstjóns hans. M bendir á að líklegasta orsök slyssins sé sú að ökumaður bifreiðar X hafi ekki tekið eftir gömlum hjólförum og ekið yfir þau, með slönguna með M og tveimur öðrum á, þannig að slynkur kom á slönguna með þeim afleiðingum að M datt af henni og lenti illa. M bendir á að hann og allir viðstaddir hafi borið um að bifreiðinni X hafi verið ekið hægt og þannig hafi hætta af háttsemi M ekki verið mikil, í besta falli sambærileg þeirri háttsemi að setjast á sleða eða slöngu og renna sér niður snævi þakta brekku. M bendir á að mál M sé ekki sambærilegt við málsatvik í máli Hæstaréttar nr. 374/2002 þar sem þar hafi komið fram að stórfelld hætta hefði stafað af þeim heimasmiðaða tréþalli sem tjónþolar í því máli sátu á. Málin séu því ekki sambærileg. M bendir á að í dómaframskýrslu komi fram að til þess að gáleysi teljist stórkostlegt þurfi það að vera á mjög háu stigi. M bendir þar að auki á dóm Hæstaréttar í máli nr. 31/2014 þar sem háttsemi sautján ára stúlku sem lá ofan á farþegum í aftursæti bifreiðar taldist ekki vera stórkostlega gálaus og væri háttsemi M í þessu máli ekki alvarlegri en það. Einnig vísar M til þess að taka verði mið orðalagi 27. og 90. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004 þegar metið er hvort og þá hvernig háttsemi eigi að hafa áhrif á rétt til bóta, það verði að taka mið af sök, hvernig váttryggingaratburð hafi borið að og til atvika að öðru leyti.

V hefur viðurkennt bótaskyldu vegna líkamstjóns M en telur hann sjálfan bera ábyrgð á helmingi tjóns síns vegna stórkostlegs gáleysis, sbr. heimild til takmörkunar á ábyrgð í 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. V bendir á að við mat á háttsemi M verði að líta til þess að hann hafi brotið gegn fyrirmælum 2. mgr. 5. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að ekki megi draga vagn, sleða eða þess háttar tæki eða búnað aftan í ökutæki. V telur að augljós hætta hafi stafað af því að sitja á slöngu sem dregin hafi verið aftan í bifreiðinni X og að sú háttsemi M sé sambærileg við háttsemi tjónþola í máli Hæstaréttar nr. 374/2002, en í þeim dómi hafi sú háttsemi verið metin til stórkostlegs gáleysis og tjónþolum gert að bera helming tjóns síns sjálfir. Einnig bendir V á að augljóst hafi verið að stórfelld hætta hafi verið af þeim leik sem M og vinir hans hafi verið í þar sem landslag jökulsins hafi verið hættulegt vegna hjólfara og sprunga.

Álit.

Í málinu er ágreiningur um hvort sú háttsemi M að hafa setið á slöngu sem bundin var aftan í bifreiðina X, ásamt tveimur öðrum, á meðan bifreiðinni var ekið um jökulsvæði, feli í sér stórkostlegt gáleysi í skilningi 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019. Við mat á því verður að líta til þess hvort háttsemin sé þess eðlis að hún sé gálaus, hvort gáleysið sé á háu stigi, hversu mikil hætta getur

stafað af háttseminni og hvort orsakatengsl séu milli hennar og þess tjóns sem varð. Í 4. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar segir: „Bætur fyrir líkamstjón eða vegna missis framfæranda má lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni eða lést var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi.“ Þær leiðbeiningar sem koma fram í ákvæðum laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 koma ekki sérstaklega til skoðunar við mat á rétti M til bóta á grundvelli laga nr. 30/2019, nema að því leyti sem þær fela í sér þau almennu sjónarmið sem nefnd eru hér að ofan.

Eins og áður segir þarf gáleysi að vera á mjög háu stigi til að teljast stórkostlegt. Háttsemi M felst í því að hafa sest á slöngu sem bundin var aftan í jeppabifreið sem ekið var áfram. Þó vitnisburður M og félagi hans, sem og ökumanns þeirrar bifreiðar, gefi til kynna að bifreiðinni hafi ekki verið ekið hratt þá verður að ætla að í háttsemi M felist einhvers konar leikur frekar en að seta hans á slöngunni hafi verið nauðsynleg, t.d. vegna plássleysis inni í jeppabifreiðinni eða annarra atvika. Sá leikur sem M ákvað að taka þátt í ásamt félögum sínum var hættulegur í ljósi þess að hvorki hann né aðrir sem á slöngunni sátu hafa nokkra stjórn á atburðarás þegar bifreiðinni er ekið af stað og ekki verður séð af lögregluskýrslu að samskipti milli M og ökumanns hafi verið möguleg eða annarra að láta vita ef eitthvað kæmi upp á. Verður að telja þátttöku í slíku leik til háttsemi sem telst til gáleysis á mjög háu stigi og að orsakatengsl séu á milli háttseminnar og líkamstjóns M. Í því samhengi telst gáleysið ekki minna en það sem kom fram hjá málsaðila í dómi Hæstaréttar í máli nr. 374/2002 þó það sem bundið hafi verið aftan í bifreið í því máli hafi ekki verið slanga heldur heimasníðaður járnballur sem tjónþoli átti þátt í að smíða. Það að sitja á slöngu sem hefur enga grind eða annað til að varna því að þeir sem á henni sitja geti fallið af henni er hættulegt og verða bætur fyrir líkamstjón M lækkaðar um helming þess vegna.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu ökutækisins X hjá V en bótaréttur takmarkast við helming af heildartjóni hans.

Reykjavík, 24. maí 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir