

Mál nr. 154/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Skaðsemisábyrgð.

Vafn vátryggingartaka (X)

Skaðsemisábyrgð. Sönnun.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 23. maí 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 14. júní 2022.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 20. júní 2022.
4. Vátryggingarskilmálar V dags. 4. júlí 2022.

Málsatvik.

Í málskoti og fylgiskjölum þess kemur fram að hinn 25. mars 2020 hafi M keypt startara í bifreið af tegundinni Nissan Patrol hjá X. Samkvæmt fyrirbyggjandi greiðslukvittun vegna kaupanna hafi verið um að ræða startara ætlaðan bifreið af þeirri tegund með 4,2 lítra vél. Hinn 28. mars 2020, en kvöldið áður hafi hinn nýi startari verið settur í bifreiðina, hafi kviknað í bifreiðinni. Vegna tjóns síns hefur M krafist bóta úr ábyrgðartryggingu X hjá V. Með tölvupósti, dags. 4. október 2021, hafi V hins vegar hafnað kröfu hans. M telur ljóst að tjón hafi hlotist af umræddum startara og vísar til fyrirbyggjandi matsskýrslu rafvirkjameistara máli sínu til stuðnings. Þar kemur fram í niðurstöðukafla að skýrsluhöfundur telji hafið yfir allan vafa að galli í startara hafið valdið brunanum. Þá segir í matsgerðinni að umræddur startari sé ekki sams konar og upprunalegur startari bifreiðarinnar, en halli á öryggisstýringu hans sé rangur auk þess sem fjarlægð tengipunkts frá húsi startmótors sé minni en á upprunalegum startara, þ.e. einangrunarbil sé ófullnægjandi. Þjóni stýringin ekki þeim tilgangi að koma í veg fyrir snertingu tengiskós við ytra byrði mótors. Þessi galli á öryggisstýringu á tengifleti stofnlagnar inn á startarann hafi orsakað brunann en sjá megi ummerki um skammhlaup á startaranum þar sem stýringin hafi þvingað tengiskó að húsi startmótors. Einnig komi fram í matsgerðinni að ísetningaraðili hafi farið rétt að í öllu og hefði ekki getað gert sér grein fyrir gallanum eða mögulegum afleiðingum hans.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram sú afstaða að ósannað sé að umræddur startari hafi orsakað tjón á bifreiðinni. V hafi leitað eftir upplýsingum frá X um málið og matsskýrsla hafi verið greind auk þess sem startarinn hafi verið skoðaður af starfsmönnum V og X. Sú skoðun hafi fyrst og fremst leitt í ljós að útleiðsla startarans hafi virkað eðlilega eftir mælingu. Þá bendir V á að vél í bifreiðinni sé ekki upprunaleg, en í stað 3 lítra vélar sé nú 4,2 lítra vél í bifreiðinni sem passi ekki við upprunalegt rafkerfi bifreiðarinnar. Sá sem setti umræddan startara í bifreiðina hefði átt að átta sig á því og gera ráðstafanir vegna þess. Á myndum í fyrirbyggjandi matsskýrslu sjáist þá að lega kapals sé röng og hann snúi öfugt miðað við legu kapalsskós. Ekki sé að sjá galla á startaranum heldur hafi kapallinn sem var á röngum stað valdið brunanum. Þá hafi fyrirbyggjandi matsskýrslu verið aflað einhliða af hálfu M án þess að V eða X hafi átt þess kost að koma að athugasemdum og verði ekki víðtækar almennar ályktanir dregnar af slíku gagni. Sé því ekki sýnt fram á að tjón M verði rakið til saknæmrar og ólögmatrar háttsemi X, eða annarra atvika eða aðstæðna sem hann beri ábyrgð á.

Í viðbótarathugasemdum M er áréttað að umræddur startari hafi verið ætlaður til notkunar í bifreið með 4,2 lítra vél. Þá er tekið fram að 4,2 lítra vélin hafi verið með eigið rafkerfi sem tengst hafi rafkerfi bifreiðarinnar. Startarinn sem var fyrir í bifreiðinni hafi þá einnig verið frá X, og við kaup á nýja startaranum hafi M verið með umbúðir af þeim gamla og beðið um annan eins. Þá kemur fram að eftir umrætt tjónsatvik hafi lögregla tekið bifreiðina í sína vörslu og að niðurstaða lögreglu hafi verið sú að kviknað hefði í út frá startara. M hefði hins vegar talið rannsókn lögreglu takmarkaða. Hafi M því ákveðið að fá þriðja aðila til að framkvæma rannsókn á eldsupptökum. Í millitíðinni hefði hann þó boðið X að framkvæma rannsókn og hafi eigandi X tekið nokkrar myndir og tjáð M að hann gæti komið með startarann ef hann vildi. Þá er því sérstaklega mótmælt að hægt hefði verið að snúa umræddum kapli með öðrum hætti en gert var og áréttað að M hafi aldrei haldið því fram að útleiðsla væri í startaranum heldur hefði orðið útleiðsla vegna galla á tengistýringu á startaranum sem hefði valdið því að kapallinn

pressaðist utan í og einangrun rofnaði. Þá hafi V fengið matsskýrsluna senda og haft færi á að gera við hana athugasemdir.

Álit.

Rétt er að taka fram að umfjöllun V, bæði í höfnunarbréfi dags. 4. október 2021 og í bréfi til nefndarinnar, virðist byggð á því að vátryggingin sem um ræðir sé frjáls ábyrgðartrygging atvinnurekstrar. Samkvæmt fyrirbyggjandi vátryggingarskírteini var X á tjónsdegi hins vegar með í gildi sérstaka skaðsemisábyrgðartryggingu hjá V og verður við eftirfarandi umfjöllun nefndarinnar miðað við að um bótakröfu úr þeirri vátryggingu sé að ræða. Í gr. 18.1 þeirra skilmála sem um vátrygginguna gilda segir að hún bæti beint líkams- eða munatjón þriðja manns af völdum vöru sem haldin er ágalla og sem vátryggður selur eða lætur á annan hátt af hendi, enda hafi tjónið orðið eftir að vátryggður afhenti söluvöruna. Þá segir að um skaðabótaábyrgð vátryggðs fari eftir íslenskum lögum um skaðsemisábyrgð nr. 25/1991. Samkvæmt 2. mgr. 6. gr. laga um skaðsemisábyrgð ber tjónþola að sanna tjón sitt, ágalla vörunnar og orsakatengsl milli ágalla og tjóns. Þá segir í 9. gr. laganna að heimilt sé að lækka eða fella niður bætur ef tjónþoli er meðvaldur að tjóni af ásetningi eða gáleysi. Ekki liggur annað fyrir en að X sé framleiðandi í skilningi laganna sbr. 2. mgr. 4. gr. laganna, sbr. og 3. og 4. mgr. enda verður ekki séð að bent hafi verið á annan innlendan innflytjanda umrædds startara. Framleiðandi ber ofangreinda bótaábyrgð þó ekki sé sýnt fram á sök hans, og verður aðeins leystur undan ábyrgð sanni hann að eitthvað þeirra tilvika sem talin eru upp í 7. gr. laganna eigi við. Verður samkvæmt framansögðu þá tekið til skoðunar hvort M hafi sýnt fram á tjón sitt, ágalla vöru í skilningi 5. gr. laganna og orsakatengsl milli ágalla og tjóns og hvort, teljist framangreint sannað, hann hafi verið meðvaldur að tjóni sínu.

Ekki virðist deilt um það að tjón hafi orðið. Eins og að framan er rakið liggur þá fyrir nefndinni matsskýrsla rafvirkjameistara, dags. 11. júní 2021, um eldsupptök í bifreiðinni. Er niðurstaða hennar afdráttarlaus varðandi það að ágalli á umræddum startara hafi valdið brunanum og er lýsing á umræddum ágalla nokkuð ítarleg. V hafnar niðurstöðum skýrslunnar og vísar í bréfi sínu til þess að skoðun hafi farið fram af hálfu starfsmanna X og V. Engin gögn, ljósmyndir eða skýrslur liggja hins vegar fyrir um þá skoðun og segir fátt um hana annað en að hún hafi leitt í ljós að útleiðsla startarans hafi virkað eðlilega. Ekki er heldur útlistað frekar hvort eða með hvaða hætti umræddri matsskýrslu, eða frásögn M af atvikum, er hnekkð með því. Þá bendir V á að umrædd bifreið hafi verið með 4,2 vél en ekki upprunalegri 3 lítra vél. Samkvæmt fyrirbyggjandi greiðslukvittun er þó um að ræða startara ætlaðan 4,2 lítra vél og umfjöllun M um að vélin hafi verið tengd eigin rafkerfi hefur ekki verið hnekkð. Hefur V þá ekki tekist að sýna fram á að mistök hafi verið gerð við ísetningu startarans.

Umræddrar matsskýrslu er vissulega aflað einhliða af hálfu M, og verða víðtækar almennar ályktanir ekki dregnar af slíkum gögnum. Hins vegar verður hefur því ekki verið mótmælt að X og V hafi haft fullt tækifæri til sjálfstæðrar rannsóknar. Matsskýrsla sú sem M hefur lagt fram er skýr, greinargóð og afdráttarlaus og hefur V, samkvæmt því sem áður er rakið, ekki tekist að hrekja niðurstöður hennar með afdráttarlausum eða sannfærandi hætti, enda er afstaða þess ekki studd frekari gögnum eða nánari skýringum. Verður því að telja að M hafi sýnt fram á ágalla vörunnar og orsakatengl milli hans og þess tjóns sem varð. Hvað varðar hugsanlega meðábyrgð M, hvað varðar mögulega ranga tegund startara og hugsanleg mistök við ísetningu hans, hefur ekki verið sýnt fram á slíkt og verður þá ekki talið að heimild til að lækka eða fella niður bætur til hans sé til staðar.

Niðurstaða.

M á rétt til bóta úr skaðsemisábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 7. júlí 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir