

VARNARAÐILI HAFNAÐI AÐ HLÍTA ÚRSKURÐI**Mál nr. 219/2023****Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.****Vátryggingartaki ábyrgðartryggingar (X)****Skaðabótaábyrgð.****Gögn.**

1. Málskot dags. 7. júní 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 23. júní 2023 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 3. júlí 2023 ásamt fylgigagni.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 10. júlí 2023 ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Í málskoti og viðbótarathugasemdum M kemur fram að hann hafi, hinn 7. september 2022, orðið fyrir líkamstjóni er hann féll af reiðhjóli. Atvik hafi verið þau að hann hafi ekið reiðhjóli eftir Eyjafjarðarbraut í átt að miðbæ Akureyrar. Hann hafi hjólað af akbrautinni og að hjólastíg yfir grasflöt sem skilji göngu- og hjólastíg frá akveginum. Hafi hann stýrt hjólinu milli tveggja staura sem hann taldi vera hlið sem hægt væri að hjóla í gegnum. Á leið milli stauranna hafi hann hins vegar steypst fram fyrir sig og fallið af hjólinu en komið hafi í ljós að á milli stauranna voru þrír litlir kranar sem stóðu upp úr jörðinni sem ollu því að M steypist af hjólinu. Hefur M krafist bóta úr ábyrgðartryggingu X vegna tjónsins en V hafnað bótaskyldu, með bréfi dags. 15. febrúar 2023, á grundvelli þess að um óhappatilvik hafi verið að ræða. M byggir kröfu sína á því að kranarnir hafi verið staðsettir með þessum hætti af hálfu X, en auðvelt hefði verið að staðsetja þá annars staðar. Um sé að ræða almenningssvæði við vinsæla hjólaleið sem gera megir ráð fyrir talsverðri umferð um og þá hafi kranarnir verið huldur með gróðri. Hefði verið fyrirhafnarlítið af hálfu X að finna krönunum annan stað eða takmarka slyshættu með öðrum hætti, t.a.m. með því að moka sandi yfir þá svo sem síðar hafi verið gert. Þá komi fram í svörum V til M að sérstaklega sé varað við staðsetningu krananna með umræddum staurum. Að mati M gefi staðsetning og útfærsla stauranna ekki nein merki um að hættu stafi af því að fara milli stauranna sem myndi eins konar hlið. Þvert á móti gefi staðsetning stauranna hjólafólki til kynna að rétt sé að hjóla milli þeirra til að komast yfir á hjólastíginn. Þá séu merkingar þeirra óljósar og ósamræmi milli þeirra enda sé annar staurinn í rauðum lit en hinn í bláum. Hefði verið hæfur vandi að vara við krönunum með öðrum og greinilegri hætti. Í öllu falli sé ljóst að staurarnir þjóni alls ekki þeim tilgangi að fæla vegfarendur frá.

Í bréfi og viðbótarathugasemdum V er lýst þeirri afstöðu að tjón M verði ekki rakið til atvika sem X beri skaðabótaábyrgð vegna heldur hafi verið um óhappatilvik að ræða. Því er hafnað að staðsetning krananna sem slík verði metin X til gáleysis enda sé um að ræða óræktað svæði sem erfitt sé umferðar og megir ætla að gangandi og hjólandi vegfarendur sækist fremur eftir því að nýta þar til gerða stíga. Kranarnir hafi þá verið staðsettir langt frá göngu- og hjólastíg. Þrátt fyrir það hafi X ákveðið að setja upp tvo staura sem málaðir séu í bláum og rauðum lit og ætlaðir til að vara vegfarendur við krönum sem staðsettir séu milli þeirra. Venja sé fyrir því að aðvörunarmerkingar séu rauðlitar, sbr. t.a.m. reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995, og hafi M mátt vera það ljóst að staurunum væri ætlað að vara við einhvers konar hættu. Þá hafi staurarnir báðir verið merktir með rauðum lit þó í mismiklum mæli hafi verið. Með engu móti sé þá hægt að fallast á að rétt hafi verið að ætla að um hlið væri að ræða, enda sé engin girðing á svæðinu. Þá standist staurarnir ekki á og hafi ekki snúið að akbrautinni. Hafi M því þurft að beygja sérstaklega til að komast milli stauranna. Hafi M því hunsað viðvörunarmerkingar á svæðinu. Staurarnir hafi þá verið á sama stað í um áratug án frekari óhappa. Þó X hafi í kjölfar óhappsins ákveðið að setja mól yfir krananna feli það þá ekki í sér viðurkenningu á ábyrgð eða sönnun þess að aðstæður hafi verið óforsvaranlegar.

Álit.

Almennar sönnunarreglur í skaðabótarétti gera ráð fyrir því að sá sem heldur því fram að annar beri skaðabótaábyrgð á tjóni sínu beri sönnunarbyrði um að skilyrði slíkrar ábyrgðar séu uppfyllt. Það hvílir því á M að sýna fram á að slys hans sé að rekja til saknæmra athafna eða athafnaleysis X eða starfsmanna

Þess eða annarra atvika eða aðstæðna sem X verði gert að bera skaðabótaábyrgð vegna. Af gögnum málsins, þ.á.m. ljósmyndum af vettvangi, má ráða að um níu metra breiður grasbali sé milli akbrautar og samsíða göngu- og hjólastígar. Þá er óumdeilt að á þessu svæði eru þrír kranar á retúrlögn hitaveitu. Af fyrirbyggjandi ódagsettum ljósmyndum af slysstað má ráða að kranarnir hafi staðið nokkuð uppúr jörðinni og verið að mestu leyti huldir með gróðri. Eftir slys M mun X svo hafa sett mól að krönum svo staðsetning þeirra er nú sýnilegri. Af ljósmyndum má einnig sjá að sitt hvorum megin við kranana eru staurar. Eru staurarnir málaðir bláir til hálf, annar á neðri hluta en hinn á efri, en að öðru leyti virðast staurarnir, eða í það minnsta annar þeirra, hafa verið rauðir, þó sá litur sé, af fyrirbyggjandi ljósmyndum að dæma, ákaflega máður. Samkvæmt málflutningi V voru umræddir staurar settir upp í þeim tilgangi að vara vegfarendur við fyrrnefndum krönum. Verður því að miða við að X hafi talið að slyshættu gæti stafað af staðsetningu krananna. Verður þá ekki fallist á það með V að þessar viðvaranir hafi verið til samræmis við tilvísaða reglugerð um umferðarmerki og notkun þeirra, eða settar fram með þeim hætti að vegfarendum mætti vera ljóst að hættulegt gæti reynst að fara milli stauranna. Verður að taka undir með M varðandi það að að fyrirhafnarlítið hefði verið fyrir X að vara við umferð með mun skýrari hætti eða með því að setja mól að krönum eins og nú hefur verið gert. Vanrækslu á því verður að meta X til gáleysis. Eins og mál þetta horfir við nefndinni verður þá ekki talið að M hafi mátt vera ljóst að umferð milli stauranna væri varasöm eða að hann hafi sýnt af sér gáleysi með því að hjóla milli þeirra. Verður því ekki talið að tilefni sé til þess að M beri hluta heildartjóns síns á grundvelli meðábyrgðar.

Niðurstaða.

M á óskertan rétt til bóta úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 15. ágúst 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir