

Mál nr. 170/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Slysatrygging ökumanns og eiganda.

Skráningarnúmer ökutækis: (A)

Notkunarhugtak laga.

Gögn.

1. Málskot móttakið 21. maí 2024 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 4. júní 2024.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að hinn 20. desember 2024, er hann var að störfum í þágu vinnuveitanda síns, X, hafi M orðið fyrir líkamstjóni er hann féll niður af palli vörubifreiðarinnar A en hann hafi verið á palli hennar í þeim tilgangi að tengja flutningavagn við bifreiðina. Er þess aðallega krafist að viðurkennd verði full og óskert bótaskylda úr lögboðinni ökumannstryggingu A en til vara að viðurkennd verði bótaskylda úr slysatryggingu launþega X hjá V.

Er í málskoti byggt á því hvað varðar aðalkröfu M að tjón hans verði rakið til notkunar A enda verði það rakið til notkunar á sérstökum búnaði hennar og sú athöfn M að tengja flutningavagn við bifreiðina teljist til fermingar/affermingar. Er m.a. vitnað til fræðaskrifa þar sem fram komi að tjón sem orsakist af tækjum er heyri til eðlilegs útbúnaðar við fermingu/affermingu verði almennt talin hafa orðið við notkun ökutækis. Slys M verði rakið til tengivagnsins sem sé slíkur útbúnaður og afferming sé jafnstór hluti af starfi M sem atvinnubílstjóra eins og akstur bifreiðarinnar. Er sérstaklega vísað til Hæstaréttardóms í máli nr. 150/2006 til stuðnings framangreindu.

Hvað varðar varakröfu M er vísað til þess að M hafi orðið fyrir slysi sem uppfylli skilyrði slyshugtaksins og sé því bótaskyldur úr kjarasamningsbundinni slysatryggingu launþega X hjá V.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að þegar hafi verið fallist á bótaskyldu úr slysatryggingu launþega. Er þá vísað til þess að samkvæmt fyrirliggjandi gögnum séu málsatvik nokkuð á reiki. Í öllum læknisfræðilegum gögnum komi þannig fram að M hafi dottið af vörubílsfalli. Í tilkynningu til Vinnueftirlitsins komi fram að M hafi slasast við losun farms á flutningabifreið. Í tilkynningu til Sjúkratrygginga Íslands komi fram að M hafi verið að tengja vagn við A þegar hann féll af grind hennar. Í málskoti sé þá byggt á því að M hafi fallið af palli A er hann var að tengja flutningavagninn við hana. Séu málsatvik því óljós varðandi það hvort M hafi slasast við það að afferma bifreiðina eða við það að tengja vagninn við hana, og eins hvort hann hafi fallið af palli eða grind hennar en ljóst sé að einstaklingur sem staddur er á vörubílsfalli geri ekkert sem komi að tengingu við eftirvagn. Telji V að miða verði við þá lýsingu sem fram komi í frumgögnum, þ.e. sjúkragögnum og tilkynningu til Vinnueftirlitsins; þ.e. að M hafi dottið af vörubílsfalli er hann vann við losun farms á flutningabifreið. Jafnvel þó miðað yrði við lýsingu atvika eins og hún komi fram í tilkynningu til Sjúkratrygginga sé að mati V ljóst að slys M falli utan við gildissvið 9. gr. laga um ökutækjatrýggingar nr. 30/2019 og þar af leiðandi utan við bótasvið slysatryggingar ökumanns og eiganda A. Til að bótaskylda komi til álita þurfi slys að hafa orðið við stjórn ökutækis eða verða rakið til notkunar þess í merkingu 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar. Í tilviki M sé ekki um slíkt að ræða. Skilyrði þess að hlutlæg bótaábyrgð komi til álita sé að tjón sé að rekja til þeirrar notkunar ökutækis sem hafi í för með sér að sérstakir hættueiginleikar þess verði virkir, þ.e. hraði, vélarafli eða þyngd þess. Þá þurfi tjón að vera í fyrirsjáanlegu orsakasambandi við hættueiginleika bifreiðar. Hafi að engu leyti verið sýnt fram á að framangreind skilyrði séu uppfyllt. Kyrrstætt ökutæki teljist ekki vera í notkun í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjatrýggingar og umgangur um kyrrstætt ökutæki eða tengivagn þess teljist ekki hluti af notkun þess sé miðað við framangreinda skilgreiningu sem mótuð hafi verið með dómum Hæstaréttar, enda séu sérstakir hættueiginleikar þess þá ekki virkir. Vísar V til fordæma Hæstaréttar máli sínu til stuðning og er þeirri afstöðu jafnframt lýst að ekki verði byggt á dómi í máli nr. 150/2006 sem fordæmi enda hafi í því máli verið vikið frá eldri dómvænu auk þess sem rétturinn hafi í síðari dómum fallið frá þeim rökstuðningi sem byggt var á í því máli.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjategyggingar skal eigandi (umráðamaður) ökutækis bæta tjón sem hlýst af notkun þess þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða ógætni ökumanns. Það hvílir þó eftir sem áður á tjónþola að sýna fram á að tjón hans sé rakið til notkunar ökutækis.

Af fyrirlieggjandi gögnum, m.a. upplýsingum úr bráðamóttökuskrá, má ráða að M hafi fallið af palli vörubifreiðarinnar A og virðist raunar ekki um það deilt. Ekkert bendir til þess að slysið hafi orsakast af hreyfingu ökutækisins eða að það hafi á annan hátt verið í notkun í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjategyggingar. Þá er ekki sýnt fram á að slysið hafi orðið vegna sérstaks búnaðar ökutækisins eða hættueiginleika þess. Verður samkvæmt framansögðu og með hliðsjón af dómaframkvæmd ekki talið að tjón M verði rakið til notkunar ökutækis í skilningi 1. mgr. 4. gr. laga um ökutækjategyggingar.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að fallist hafi verið á bótaskyldu úr slysatryggingu launþega og hefur þeirri staðhæfingu ekki verið andmælt af hálfu M. Verður því ekki séð að ágreiningur sé um þann þátt málsins fyrir nefndinni.

Niðurstaða.

M á ekki rétt til bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A hjá V.

Reykjavík, 14. janúar 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir