

D Ó M U R

Héraðsdóms Norðurlands eystra mánudaginn 5. febrúar 2007 í máli

nr. E-10/2006:

Helgi Þór E Þórsson

(Þorsteinn Hjaltason hdl.)

gegn

Vátryggingafélagi Íslands hf.

(Guðríður A Kristjánsdóttir hdl.)

Mál þetta, sem dómtekið var þann 13. desember 2006, hefur Helgi Þór E. Þórsson, kt. 000000-0000, Núpasiðu 10 F, Akureyri, höfðað með stefnu og framhaldsstefnu, birtum 21. desember 2005 og 25. september 2006, á hendur Vátryggingafélagi Íslands hf., kt. 000000-0000, Ármúla 3, Reykjavík, til greiðslu skaðabóta vegna slyss þann 1. febrúar 1999.

Endanlegar dómkröfur stefnanda í aðalsök og framhaldssök eru, að stefndi verði dæmdur til að greiða honum kr. 7.844.822, ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 9. gr. laga nr. 38, 2001; af kr. 5.115.600 frá 15. desember 2005 til 28. október 2006, en af 7.844.822 frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst stefnandi þess að stefndi verði dæmdur til greiðslu málskostnaðar samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi, eins og málið væri eigi gjafsóknarmál, en með bréfi Dóms- og kirkjumálaráðuneytisins, dagsettu 3. febrúar 2004 var stefnanda veitt gjafsókn fyrir héraðsdómi.

Dómkröfur stefnda eru þær aðallega, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og honum tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda að mati dómsins. Til vara gerir stefndi þær dómkröfur að sök verði skipt í málinu, að stefnukröfur verði lækkaðar verulega og málskostnaður látinn niður falla.

I.

Samkvæmt stefnu og öðrum gögnum eru helstu atvik máls þau að hinn 1. febrúar 1999 varð stefnandi fyrir slysi í vinnu sinni sem atvinnubifreiðastjóri. Slysdaginn hafði stefnandi verið sendur á vöruflutningabifreið sinni JE-510 að Byggingavöruverslun KEA við Lónsbakka í Glæsibæjarhreppi til að sækja furuplanka og gipsplötur. Hafði gipsplötunum, sem festar voru saman, verið ekið að bifreiðinni með lyftara og reistar upp á rönd við hliðarvegg, ökumannsmegin, í flutningsrýminu og festar með strekkiól, en furuplönkunum raðað í stafla á gólfið. Ók stefnandi með þennan varning sem leið lá að bakdyrainngangi Nýja bíós í miðbæ Akureyrar, þar sem stóðu yfir endurbætur á húsinu.

Í stefnu og við munnlegan flutning stefnanda var atvikum nánar lýst á þá leið að stefnandi hefði vegna fyrirhugaðrar aflestunar farið inn í flutningsrými bifreiðarinnar, losað um lás á strekkiólinni og síðan losað hana úr festingu fyrir framan plöturnar, en í framhaldi af því gengið áleiðis að afturhlera og meðfram gipsplötunum til að losa ólarnar að aftan. Þegar stefnandi hafði gengið um hálfleið til baka hafi plöturnar fallið á hann með þeim afleiðingum að hann féll og klemmdist á milli platnanna og furuplankanna. Við þetta hafi stefnandi orðið fyrir mjög alvarlegum áverkum.

Samkvæmt gögnum hóf lögreglan á Akureyri rannsókn á slysi stefnanda samdægurs eða þann 1. febrúar 1999, kl. 14:50. Voru m.a. teknar ljósmyndir af vettvangi, sem liggja fyrir í málinu. Í framskýrslu Þorsteins Péturssonar lögreglumanns, sem dagsett er nefndan dag segir orðrétt um atvik máls:

„Þarna hafði orðið slys með þeim hætti, að ökumaður vöruflutningabifreiðarinnar JE-510 hafði unnið við aflestun á byggingavörum, sem hann hafði flutt frá Byggingavörudeild og að nýbyggingu við Nýja bíó. Byggingavörur á vöropalli voru annars vegar furuplankar í stæðum, hins vegar plötur sem reistar höfðu verið upp við hlið vöropalls. Plöturnar voru af stærðinni 120x 260 12/mm voru reistar upp á rönd og festar við hlið vöropallsins innanvert með strekkjaról. Hinn slasaði hafði verið uppi á vöropallinum, en sá er tók við vörunum var staddur á lyftupalli aftan á bifreiðinni. Þeir hugðust taka plöturnar og hóf hinn slasaði að losa strekkjarann. Skyndilega féllu plöturnar og hinn slasaði réði ekki við þunga þeirra og féll hann þannig að hann klemmdist á milli þeirra og plankanna er einnig voru á pallinum. Plankastæðurnar voru í 33 sm. hæð og 66 sm. hæð. Klemmdist hann með fæturna við lægri stæðuna, en bakið við þá hærrí. Alls munu plötur þessar vega 428 kg. (Upplýsingar frá Byggingavörudeild KEA).

Að sögn vitnis (Þórhalls Guðmundssonar smiðs) hafði hann ásamt hinum slasaða unnið við losun á vörum af vörupallinum. Hinn slasaði hafi verið uppi á pallinum, en hann hafi staðið á vörulyftu áfastri bifreiðinni. Hinn slasaði losi strekkjaról sem haldið hafi plötunum við hlið vörupalls. Skyndilega virðist strekkjarinn laus og féllu plöturnar þá frá hliðinni og þrátt fyrir tilraunir hins slasaða, að stöðva fallið tókst það ekki. Hinn slasaði klemmdist undir plötunum upp við plankana. Hann hafi ásamt fleiri starfsmönnum þegar reist plöturnar upp og létt farginu af hinum slasaða.“

Í lögregluskýrslunni er tekið fram að stefnandi hafi eftir slysið verið fluttur á Fjórðungssjúkrahúsið á Akureyri til aðhlynningar.

Af framlögðum gögnum verður ráðið að Vinnueftirliti ríkisins hafi verið tilkynnt um umrætt slys, en samkvæmt skýrslu tæknifulltrúa eftirlitsins var farið á slysavettvang kl. 15:30 nefndan dag. Í skýrslu tæknifulltrúans er í upphafi tekið fram að aðstæður á slysstað hafi verið breyttar að því leyti að búið hafi verið að reisa gipsplöturnar sem féllu á slasaða við og festa þær við yfirbyggingu bifreiðarinnar. Í skýrslunni er tildrögum slyssins lýst með svipuðum hætti og í áður rakinni lögregluskýrslu, þ.á.m. að umræddar plötur hafi verið reistar upp á rönd við vinstri hlið ökutækis og festar við yfirbyggingu hans með strekkibandi, en um nánari atvik máls segir eftirfarandi:

„Þegar slasaði losaði strekkibandið féll plötustafllinn á slasaða, sem féll aftur fyrir sig og á timburstaflana og klemmdist á milli þeirra og plötustafllans. Slasaði hlaut verulegt mar á báða fætur og bak, einnig munu liðbönd í báðum hnjám hafa tognað. Aðstæður á slysstað voru eftirfarandi: Bjart var af degi, bílpallur var þurr og hreinn. Við athugun dekkja og búnaðar kom í ljós að bifreiðin var af gerðinni Benz skrásetningarnúmer JE-510. Vörulyfta er aftan á yfirbyggingunni og þjónar hún einnig sem hluti af afturhluta hennar. Gipsplöturnar voru í tveimur stærðum, annars vegar 7 stk. af venjulegum plötum sem mældust 120 x 250 sm., hver um 44 kg að þyngd og hins vegar 6 stk. af útigipsplötum 120 x 270 sm. u.þ.b. 22 kg hver. Bilið milli plötustafllans og timburstaflans sem nær var mældist um 70 sm. og hæð hans um 33 sm. Stafllinn sem fjær var mældist 57 sm. að hæð. Strekkibandið var um 20-30 sm. frá efri brún á plötustafflanum. Aftasti hluti afturhlerans var u.þ.b. 30 sm. frá jörð og hæðin frá hleranum upp á bílpall var um 65 sm. Bíllinn hallaðist á hægri hlið u.þ.b. 2,5%.

Orsök slyssins má rekja til þess að plöturnar munu hafa staðið fast upp við hlið yfirbyggingarinnar og féllu á slasaða þegar hann losaði bandið, sennilega vegna halla bílsins.

Skyldur aðila skv. lögum nr. 46, 1980 voru skýrðar fyrir verkstjóra/ forstöðumanni og eftirfarandi fyrirmæli voru gefin: 1. Vinnu skal hagað og framkvæma þannig að gætt sé fyllsta öryggis og góðs aðbúnaðar og hollustuhátta, sbr. 37. gr. laga nr. 46, 1980, um framkvæmd vinnu.“

Stefnandi gaf skýrslu hjá lögreglu um slysið þann 11. febrúar 1999. Í upphafi skýrslunnar greinir hann frá því að hann hafi slysdaginn verið sendur í

Byggingavörudeild KEA til að sækja furuplanka og gipsplötur. Þær hafi verið settar á bifreið hans með lyftara og hafi hann síðan fest plöturnar við vinstri hlið flutningarýmisins með strekkiól. Að því loknu hafi hann ekið bifreiðinni að Nýja bíó og farið þar á bak við húsið, en þar hafi átt að taka gipsplöturnar af. Í skýrslunni, sem stefnandi undirritaði segir ennfremur:

„Helgi kveðst hafa farið í flutningarýmið og losað strekkiólarnar og losað ólina frá að aftan. Hann kveðst síðan hafa ætlað að losa ólina að framan og gengið meðfram plötunum. Helgi kveðst telja að er hann hafi gengið meðfram plötunum hafi hugsanlega komið hreyfing á bifreiðina og við það falli plöturnar. Helgi segir að við það verði fætur hans undir plötunum og hann falli um furuplankana og skelli á því. Helgi segir að nærstaddir menn hafi þegar komið að og lyft plötunum af honum og náð honum undan. Sjúkrabifreið hafi verið kölluð til og hann hafi verið fluttur á slysadeild. Við skoðun þar hafi komið í ljós mikið mar víða á líkama hans og talið að jafnvel hafi brotnað eða brákast rifbein. Síðar hafi komið í ljós að liðbönd í báðum hnjám hafi tognað. Helgi segir að hann hafi verið á sjúkrahúsi þar til næsta dag en þá hafi hann fyrst getað stigið í fæturna. Helgi segir að í dag, 11. febrúar 1999, sé hann hjá sjúkraþjálfara vegna meiðslanna og óvíst sé hvenær hann geti hafið störf aftur.“

II.

Að beiðni stefnda og vegna slysaftryggingar ritaði Ragnar Jónsson, sérfræðingur í bæklunarskurðlækningum, örorkumat um stefnanda. Matið, sem dagsett er 12. september 2000, er byggt á fimm læknisvottorðum sérfræðinga FSA, rituðum á árunum 1999 og 2000, en einnig á viðtali og skoðun sérfræðingsins hinn 8. september 2000. Í matinu er greint frá því að stefnandi hafi rekið eigin sendiferðabifreið í 23 ár, en verið óvinnufær til þeirra starfa eftir slysið 1. febrúar 1999. Rakin er heilsufarssaga stefnanda, en síðan frásögn hans af slysinu hinn 1. febrúar 1999, og þ.á.m. segir að hann hafi fest umræddar plötur með ólum en ekið síðan bifreiðinni að nýbyggingu og stöðvað á bifreiðaplani þar sem svo hafi hagað til að það hallaði eilítið. Um nánari atvik segir orðrétt í örorkumatinu: „Þegar Helgi losaði ólarnar sem héldu gipsplötunum féll allt búntið niður þar sem plöturnar voru enn festar saman og á hann. Hann féll við og þvingaðist í sitjandi stöðu ofan á plankana og fékk þannig plötubúntið ofan á hné og leggi og auk þess snérust fætur hans eitthvað undir honum. Hann þeyttist einnig aftur á við og fékk högg á vinstri síðu af plönkunum sem hann datt á. Marga menn þurfti til að losa plötubúntið af honum. Eftir að það hafði tekist var hann fluttur með sjúkrabíl á FSA þar sem hann var lagður inn á skurðeild til meðferðar og athugunar“. Í niðurstöðukafla matsins segir ennfremur: „Við slysið 01.02.1999 hefur Helgi fengið áverka á báða ganglimi og líklega rifbrot vinstra megin. Hann hefur engin sérstök einkenni frá brjóstakassa. Aðal einkenni eru frá hnjám og sérstaklega vinstra hné. Greinst hefur brjóstakáverki á vinstri hnéskei og við skoðun er sterkur grunur um krossbandsáverka, að öllum líkindum aftari krossbandsáverka. Einkenni frá hægri hné eru svipuð og frá vinstra hné, þó eru ekki óstöðugleikaeinkenni en mjög líklegt er að einnig sé um að ræða brjóstakáverka á hnéskei í hægri hné. Horfur fremur óvissar. Telja má líklegt að líkurnar séu á myndun ótímabærrar slitgigtar, sérstaklega í vinstra hné vegna líklegs krossbandsáverka og brjóstakáverka á hnéskei. Horfur varðandi hægri hné óljósar. Örorkumat miðast við núverandi

ástand og er metin læknisfræðileg örorka.

Tímabundin læknisfræðileg örorka er: Frá 01.02.1999 til 01.06.1999 100%.

Varanleg læknisfræðileg örorka 30%“.

Að beiðni stefnanda hinn 30. ágúst 2004 ritaði Örorkunefnd álitserð um líkamstjón hans. Er hún dagsett 25. janúar 2005 og undirrituð af Sveini Sveinssyni hrl. og læknunum Birni Zoëga og Brynjólfi Mogensen, en skoðun og viðtal við stefnanda hafði farið fram 12. nóvember 2004. Í álitserðinni er lýst félagslegum aðstæðum stefnanda, heilsufari, svo og frásögn hans af slysinu hinn 1. febrúar 1999 og afleiðingum þess, með eftirfarandi hætti: „... segist hafa verið við vinnu aftan í bíl sínum, á bílnum voru tvö timburbúnt á gólfinu, en gipsplötur voru uppistandandi í bílnum, festar með ólum. Hann losar ólarnar, en þá kemur einhverskonar hreyfing á bílinn og gipsið fer af stað. Plöturnar eru 125 cm. háar og gipsbúntið ca. 700 kg. á þyngd. Hann missir búntið yfir sig og lendir sitjandi og búntin skella ofan á hnén, bæði hægri og vinstri, og efri parturinn á líkama tjónþola skellur aftur á við. Hann festist undir þessu, en það komu fljótlega iðnaðarmenn og tína ofan af honum og er hann fluttur á slysadeild Fjórðungssjúkrahússins á Akureyri (FSA) þar sem hann er lagður inn og liggur þar inni eina nótt. Við komu á slysadeild FSA hefur hann talsverða verki í vinstri síðu og einnig í ganglimum. Hann er þá lagður inn til rannsókna og verkjastillingar. Hann var skv. vottorði Haraldar Haukssonar læknis, dags. 17.04 2000, marinn á vinstri síðunni og framan á báðum hnjám. Hann var klinískt talinn með rifbrot. Tekin var rtg.mynd af báðum hnjám og sáust engin áverkamerki. Gerð var ómskoðun á kviðarholi, en ekki sáust áverkar á milta eða vinstra nýra, né merki um blæðingu í kviðarholi. Hann fékk sterk verkjalyf við komuna á slysadeild og lagðist síðan inn á deildina til eftirlits og er síðan sendur heim daginn eftir. Liggur í rúminu í einn og hálfan mánuð vegna verkja í hnjám og síðu og er þá settur á sterkari verkjalyf. Er síðan í eftirliti hjá Guðna Arinbjarnar bæklunarlækni á FSA og mætir til hans fyrst 22.02.1999, er þar segir skv. vottorði Guðna Arinbjarnar frá 27.04 2000 að hann hafi skánað nokkuð, en finnst vinstra hnéd vera mjög óstyrkt og er hann með verki þar. Hann er því sendur í sjúkrahjálfun. Það gekk illa að laga hnéd og þess vegna gerð þann 20.04. 1999 speglunaraðgerð á hnénu þar sem finnst skaði á hnéskefjarbrjóski á mesta álagsfletinum og um var að ræða svæði sem var ca. 1x1 cm að stærð og var áverkinn metinn sem tiltölulega ferskur og sem eftirstöðvar áverka. Að öðru leyti var hnéd eðlilegt. Þann 19.05 1999 mætir tjónþoli til eftirlits og er þá óbreyttur. Þann 23.08 1999 er tjónþoli enn skoðaður af bæklunarlækni og kvartaði um verki í báðum hnjám. Hann er síðan sendur til endurhæfingar á Kristnesi og á Reykjalund. Finnst tjónþola hann hafa haft gagn af dvölinni á Reykjalundi. Hann hefur farið í sprautumeðferð vegna verkja í hnjám, en lítið lagast. Hann fór síðan aftur til endurhæfingar á Kristnesheimilið. Eftir þá dvöl segist hann hafa reynt að endurhæfa sig sjálfur með sundi og heitum pottum, en ekki stundað neina sjúkrahjálfun.“ Í niðurstöðukafla matsgerðarinnar segir að lokum eftirfarandi um afleiðingar slyssins:

„Á tímabili, þ.e.a.s. í 3 ár vann hann (stefnandi) við eigin rekstur í nokkra klukkutíma á viku en hefur nú selt það fyrirtæki og er nú einungis á örorkubótum. Annað hnéd á honum var speglað fljótlega eftir slysið og kom þá í ljós

brjóskskemmd á álagsfleti á hnéskel, en seinna fór hitt hnéð að verða álíka mikið til vandræða, en það var aldrei speglað. Hefur hann farið í röntgenmyndir af hjánnum sem ekki hafa sýnt neinar aðrar skemmdir. Líðan tjónþola í dag er þannig að hann hefur mikil einkenni frá báðum hjám, sem gerir það að verkum að hann er úthaldslaus og hefur verki bæði í hvíld og við álag. Hann þolir illa að ganga í tröppum, en telur sig þola hlutastarf þegar hann fær að ráða hraðanum og tímanum sjálfur. Við skoðun er að finna eymsli frá hjám við þreifingu, en eina prófið sem hægt er að finna eitthvað beint við er frá hnéskel vinstra megin en hægra megin eru óbein eymsli.

Ljóst er að tjónþoli hefur hlotið áverka á hné og upp úr því langvinnt verkjavandamál á hjánnum, sem gerir það að verkum að hann getur ekki beitt þeim af fullum krafti. Hann hefur þó fulla hreyfigetu í hjánnum en ekki vökva og ekki er hægt að sjá slit annars staðar en brjóskskemmd á hnéskel í öðru hnénu, sem sjást við speglun.

Að teknu tilliti til allra þessara hluta telur örorkunefnd að hann hafi hlotið miska vegna þessa langvinna verkjaástands í báðum hjám. Örorkunefnd telur að eftir 01.07.1999 hafi tjónþoli ekki getað vænst frekari bata af afleiðingum slyss þess sem hann varð fyrir þann 01.02.1999.

Að öllum gögnum virtum telur nefndin varanlegan miska tjónþola vegna afleiðinga slyssins þann 01.02.1999 hæfilega metinn 10%, 10 af hundraði.

Tjónþoli var 43 ára á slysdegi og stundaði þá eigin atvinnurekstur sem bifreiðastjóri. Eftir slysið hefur hann ekki getað sinnt því starfi vegna afleiðinga slyssins og í seinni tíð hefur hann ekki unnið launuð störf. Örorkunefnd telur að tjónþoli geti unnið létt störf þar sem ekki reyni mikið á fætur hans og hné, en slíku starfi hafði hann komið sér upp hjá eigin fyrirtæki, sem hann síðan seldi. Örorkunefnd telur að afleiðingar slyssins hafi skert möguleika tjónþola til að afla sér atvinnutekna í framtíðinni og er varanleg örorka hans vegna þess metin 20% -tuttugu af hundraði-

Álit örorkunefndar.

Stöðugleikapunktur tjónþola vegna afleiðinga slyss þann 01.02.1999 telst vera 01.07.1999.

Tjónþoli telst hafa verið veikur vegna afleiðinga slyssins frá 01.02.1999 til 01.07.1999, þar af rúmliggjandi í 91 dag.

Tímabundið atvinnutjón tjónþola er 100% frá 01.02.1999 til 01.07.1999.

Varanlegur miski tjónþola vegna afleiðinga slyssins er 10% -tíu af hundraði-

Varanleg örorka tjónþola vegna afleiðinga slyssins er 20% -tuttugu af hundraði“.

Stefnandi krafði stefnda hinn 15. nóvember 2005 á grundvelli álitsgerðar Örorkunefndar bóta samtals að fjárhæð kr. 5.330.384.

Eftir þingfestingu málsins hinn 12. janúar og eftir framlagningu greinargerðar af hálfu stefnda hinn 9. febrúar 2006 voru að ósk stefnanda þann 12. apríl 2006 dómkvaddir þeir Viðar Már Matthíasson prófessor og Magnús Páll Albertsson bæklunarlæknir til að meta örorku stefnanda vegna umrædds vinnuslyss og til að svara tilgreindum spurningum. Matsgerð matsmannanna er dagsett 4. júlí 2006. Segir í upphafsorðum hennar að markmið matsbeiðanda með dómkvaðningunni hafi verið að sýna fram á að örorka hans hafi verið mun meiri en fram komi í álitagerð Örorkunefndar.

Í skýrslu hinna dómkvöddu matsmanna er vísað til þeirra heimilda sem þeir styðjast við, þ.á.m. áður nefnd frumgögn lögreglu og Vinnueftirlits ríkisins, en að auki tiltaka þeir tólf læknisvottorð frá slysadeildar-, bæklunar-, heimilis-, og meðferðarlæknum, sem dagsett eru á árabílinu 1999 til 2004, áðurrakið álit Ragnars Jónssonar læknis vegna almennrar slysátryggingar og álitagerð Örorkunefndar, skattframtöl og loks læknisbréfs frá Landspítala vegna legu stefnanda frá 23. janúar til 30. janúar 1985.

Í matsskýrslunni er rakin lífssaga stefnanda svo og atvik máls á slysdegi og læknismeðferð hans eftir það. Er því m.a. lýst að vegna þrálátra verkja frá báðum hjám hafi röntgenrannsóknir verið endurteknar 31. ágúst 1999, en að þær hafi ekkert nýtt leitt í ljós. Þá hafi verið gerð svokölluð ísótoparannsókn (beinskanni) 9. mars 2000, sem aðeins hafi sýnt fram á vægt aukna virkni í báðum hjám. Tekið fram að vegna verkjanna hafi stefnandi gengist undir aðgerð hinn 28. september 2001, en þá hafi Guðni Arinbjarnar bæklunarlæknir speglað hægra hné og gert svokallað lateral release á hægra hné, en án mikils árangurs. Í spegluninni hafi hins vegar sést vægar brjóðskemmdir á liðfleti hnéskefjar svo og vægar breytingar á liðbrjóski í sjálfum hnéliðnum, sem litið hafi verið á sem fyrstu byrjun á slitbreytingum. Umræddar breytingar hafi verið á álagsflötum en ekki tengdar hnéskef. Tekið er fram að samkvæmt gögnum hafi stefnandi langtímum saman verið í meðferð hjá sjúkrahjálfa svo og legið tvívegis inni til endurhæfingar á Kristnesi, m. a. frá 2. apríl til 29. maí 2001, en einnig á Reykjalandi frá 23. september til 22. nóvember 2002, og að auki hafi hann þegið meðferð vegna þunglyndis eftir umrætt slys.

Í matsskýrslu kemur fram að stefnandi hafi farið í læknisskoðun þann 28. apríl 2006, og segir um hana eftirfarandi:

„Gengur með holti beggja vegna, en án vandræða á bæði tàm og hælum. Hann getur sest á hækjur sér en styður sig á læri er hann reisir sig upp og einnig er hann sest niður á hækjur sér. Ganglimir eru báðir grannir, en ekki hægt að tala um eiginlegar rýrnanir á þeim. Engar stöðuskekkjur er að sjá í réttstöðu og heldur engar rýrnanir.“ ... „Hreyfigeta í báðum hjám er eðlileg en þar marrar undir hnéskefjum beggja vegna og við hnéskefjar eru veruleg þreifieymsli. Þá fær hann einnig verki við þrýsting á hnéskefjar. Væg eymsli eru yfir liðbilum í báðum hjám, bæði innanvert og utanvert, en liðþófapróf eru neikvæð. Hugsanlega örlítill vökvi til staðar í hægra hné, en bæði eru hnén stöðug við prófun með tilliti til hliðarliðbanda. Í vinstra hné er vægt aukin skrúfuhreyfing, þó ekki svo að grunur vakni um krossbandaáverka, slík skrúfuhreyfing er eðlileg í hægra hné. Kraftar í

lærvöðvum eru þokkalegir og það er engin mælanleg rýrnun í lærum eða kálfum. Skoðun á ökklum beggja vegna er eðlileg og taugaskoðun er einnig eðlileg, þ.m.t. taugaþanspróf.“

Í matsgerðinni láta hinir dómkvöddu matsmenn uppi rökstutt álit um afleiðingar slyss stefnanda, en niðurstaða þeirra er í stuttu máli þessu:

„Matsmenn telja að matsbeiðandi hafi verið óvinnufær a.m.k. til 1. júní 1999 vegna líkamstjónsins.

Matsmenn telja að tímabil tímabundins atvinnutjóns sé frá slysdegi til 1. júní 1999.

Matsmenn telja að batahvörf (stöðugleikapunktur) sé 1. júní 1999.

Matsmenn telja að tímabil þjáningabóta sé frá slysdegi til 1. júní 1999, þar af hafi hann verið rúmliggjandi frá 1. til 11. febrúar.

Matsmenn telja varanlegan miska hæfilega metinn 20 stig.

Matsmenn telja varanlega örorku hæfilega metna 30%”.

Að ósk stefnanda var á dómþingi hinn 23. febrúar 2006 dómkvaddur Sveinbjörn Sveinbjörnsson bifvélavirkjameistari til að skoða og meta:

„Eiginleika bifreiðarinnar JE-510 með tilliti til hleðslujafnvægis og hugsanlegan þátt þess eiginleika við slys það sem matsbeiðandi varð fyrir þann 1. febrúar 1999“. Skýrsla matsmannsins er dagsett 7. apríl 2006 og svarar hann þar spurningum stefnanda, en fram kemur að matsmaðurinn hafi við skoðun sína haft bifreiðina JE-510 til gaumgæfilegrar athugunar. Bifreiðin hafi reynst í fullkomnu lagi og verið notuð í atvinnuskyni. Skýrsla matsmannsins ásamt spurningu matsbeiðanda er eftirfarandi:

1. Hvernig starfar hleðslujafnvægisbúnaður bifreiðarinnar JE-510?

Bifreiðin JE-510 er búin hefðbundnum blaðrafjöðrum og ás 1 en er búin loftpúðafjöðrun á ás 2. Loftpúðafjöðrun samanstendur af nokkrum hlutum og skal hlutverk þeirra rakið hér á eftir. Loftpúðarnir sjálfir halda bifreiðinni í keyrslustöðu að öllu jöfnu með því að þeir eru hlaðnir þrýstilofti frá þrýstiloftskerfi bifreiðarinnar. Það sem sér um að halda bifreiðinni í keyrslustöðu eru tveir hæðarstilliskynjarar, annar fyrir vinstri hlið og hinn fyrir hægri hlið. Hæðarstilliskynjararnir eru rafeindastýrðir og senda boð í tölvu um stöðuna sem þeir eru í og tölvan ákveður síðan hvort blásið er í púðana, t.d. þegar hleðsla bílsins eykst, eða hvort lofti er hleypt úr púðunum, sem gerist þegar afferming á sér stað. Þó er það svo að höfð er ákveðin seinkun á þessum aðgerðum svo að tölvan er ekki að rétta sig af upp á 1 mm í einu, heldur getur bíllinn lyfst um 1-2 sm. í einu þegar tölvukerfið er að leiðrétta keyrslustöðu. Þetta á við bæði með hífingu og slökun frá keyrslustöðu. Með öðrum orðum þá sér þessi búnaður um að bíllinn haldi alltaf

sömu keyrslustöðu óháð lestun bifreiðarinnar. Þessar hreyfingar eru mjög fljótar að eiga sér stað og menn verða áþreifanlega varir við það þegar fjöðrunin bregst við. Rafstýrður stjórnloki sem stýrt er af tölvu fyrir loftfjöðrun sér um að framkvæma þessar aðgerðir ásamt því að í bifreiðinni er stjórnbox til að gera ökumanni kleift að breyta keyrslustöðu með því annað hvort að láta bifreiðina síga eða með því að hækka bifreiðina. Þetta er einn af aðalkostum við loftfjöðrun að geta sett gólf flutningakassans í þá hæð sem hentar hverju sinni svo sem þegar bíl er bakkað að lestunargati og þess háttar. Ef kveikt er á stjórnboxi og hæð stillt upp eða niður þá sér tölvan ekki lengur um að halda keyrslustöðu. Þess skal getið hér að þessi stjórnbúnaður er ekki virkur þegar svissað er af bifreiðinni. Nóg er að hafa svissað á bifreiðina til þess að þessi búnaður fari að virka, en þá þarf þrýstiloftskerfið einnig að vera hlaðið lofti.

2. Bregst hleðslujafnvægisbúnaður bifreiðarinnar við ef gengið er um flutningaráymi bifreiðarinnar?

Eins og áður sagði fékk undirritaður bifreiðina lánaða til prófana og var bifreiðin tiltæk þegar matsfundur fór fram og við umgang okkar sem á matsfundinum vorum brást bifreiðin við umgengni okkar um flutningaráymið þegar straumlás (sviss) var í keyrslustöðu. Þetta þýðir í raun að til að þetta geti gerst þarf bifreiðin annað hvort að vera í gangi eða svissað á hana.

3. Ef svarið er jákvætt við nr. 2 getur þá hreyfingin verið það mikil að gipsplötur sem raðað er upp við vegg flutningaráymis bifreiðarinnar geti fallið til hliðar?

Hreyfingin sem kemur á bifreiðina getur verið næg til þess að gipsplötur sem standa lóðrétt við vegg flutningaráymis geta fallið til hliðar við þessa umgengni en þá þarf bifreiðin annað hvort að vera í gangi eða straumlás í kyrrstöðu og einnig þarf loftforðakútur fyrir loftstuðlun að vera hlaðinn lofti.

4. Er hugsanlegt að hleðslujafnvægisbúnaður bifreiðarinnar JE-510 hafi í umrætt sinn brugðist við umgangi matsþola við flutningaráymið og þannig orsakað hreyfingu sem hafi valdið því að gipsplöturnar féllu til hliðar?

Að þeim skilyrðum uppfylltum að vél bifreiðarinnar JE-510 hafi verið í gangi eða straumlás bifreiðarinnar hafi verið í keyrslustöðu (svissað á) þá er hugsanlegt að hleðslujafnvægisbúnaður bifreiðarinnar hafi brugðist við með þeim hætti að plötubúntið hafi fallið til hliðar.

Á dómþingi hinn 5 október 2006 var af hálfu stefnanda, með vísan til niðurstöðu áðurrakinnar matsskýrslu dómkvaddra matsmanna, lögð fram framhaldsstefna með auknum kröfum að hluta, en að öðru leyti til lækkunar. Var á því byggt að samanlagður höfuðstóll stefnukrafna í aðal- og framhaldssök væri kr. 7.844.822,

eins og síðar verður lýst. Á dómþingi hinn 19. febrúar 2006 lagði stefndi fram greinargerð sína í framhaldssök.

III.

Málsástæður og lagarök stefnanda.

Af hálfu stefnanda er á því byggt að bifreiðin JE-510 sé búin loftpúðum og hleðslujafnvægi og að búnaður þessi geri það að verkum að bifreiðin standi eins hvort sem hún sé mikið hlaðin eða lítið. Er á því byggt að er atvik máls gerðust hafi stefnandi losað um umræddar gipsplötur í flutningarými bifreiðarinnar með því að losa upp lás á strekkiól og síðan losa ólina úr festingu á hliðarvegg þar fyrir framan. Vegna aðkomu smíðs á vörulyftu bifreiðarinnar ellegar þegar stefnandi gekk aftur með plötunum hafi skynjarar í umræddum hleðslujafnvægisbúnaði fundið fyrir hreyfingu og hleðslujafnvægisbúnaður tekið við sér og bifreiðin þá sigið öðru megin en síðan farið upp aftur með þeim afleiðingum að farmurinn féll á stefnanda. Megi því rekja orsök slyssins til þess búnaðar sem sjái um að halda hleðslujafnvægi á bifreiðinni.

Byggir stefnandi á því að umrætt slys hafi þannig hlotist af notkun vélknúins ökutækis, sbr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987 og sé því bótaskyld sbr. 92. gr. sömu laga. Máli sínu til stuðnings vísar stefnandi til dóma Hæstaréttar í málum nr. 50/2000, nr. 274/1999 og nr. 116/1999.

Af hálfu stefnanda er til þess vísað að er atvik gerðust hafi hann haft áralanga reynslu sem sendibifreiðastjóri. Hann hafi því gengið vel frá farminum, en í umrætt skipti hafi það hins vegar gerst að er losað hafi verið um farminn og gengið var um flutningsrými bifreiðarinnar hafi hinn sjálfvirki búnaður farið í gang með þeim afleiðingum að hlut farmsins er átt að fara að aflesta féll á stefnanda. Það hafi því einmitt verið hinn sérstaki búnaður er hafi orsakað slysið, en hann hafi verið tengdur rafkerfi og aflvél og því hluti af hættueiginleikum bifreiðarinnar. Við flutning málsins vísaði stefnandi um nánari atvik máls til vitnisburða Þórhalls Guðmundssonar smíðs og matsmannsins Sveinbjörns Sveinbjörnssonar fyrir dómi svo og matsskýrslu þess síðarnefnda, en einnig eigin frásagnar.

Við flutning áréttaði stefnandi í tilefni af málsástæðum stefnda í greinargerð um framhaldssök, sem hann andmælti, efnisatriði í frumstefnu, en einnig framhaldsstefnu, um að Örorkunefnd hafi talið svonefndan stöðugleikapunkt stefnanda 1. júní 1999 og jafnframt að í matsgerð dómkvaddra matsmanna hafi hann verið talinn 1. júlí sama ár. Í þessu samhengi vísaði stefnandi einnig til umfjöllunar sérfræðilækna um lækniáðgerðir, þ.á.m. á árunum 2001 og 2002 og að hann hafi því fyrst átt þess kost að leita fullnustu bótakröfu sinnar eftir það samkvæmt 99. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, sbr. að því leyti vitnisburð matsmannsins Magnúsar Páls Albertssonar læknis. Með vísan til þessa svo og því að stefndi hefði í engu vikið að nefndri málsástæðu í greinargerð í aðalsök sé hún of seint fram komin, sbr. 99. gr. laga nr. 91, 1991 um meðferð einkamála.

Um útreikning höfuðstóls skaðabótakröfu vísar stefnandi til áðurrakinnar matsskýrslu hinna dómkvöddu matsmanna, ákvæða skaðabótalaga nr. 50, 1993, sbr.

og lög nr. 37, 1999, en bendir jafnframt á að ekki sé ágreiningur um einstaka kröfuliði, fyrir utan vexti og dráttarvexti. Eru endanlegar dómkröfur stefnanda nánar sundurliðaðar þannig:

1. Þjáningar skv. 3. gr. skaðabótalaga nr. 50, 1993.

Stefnandi hafi verið veikur og rúmliggjandi í 11 daga og veikur í 109 daga án

þess að vera rúmliggjandi. $(11 * 1870 + 109 * 110)$ 130.660.

2. Miskabætur skv. 4. gr. skaðabótalaga nr. 50, 1993.

(20% af 5.768.500) 1.153.700

3. Varanleg örorka skv. 5. gr. skaðabótalaga.

$(30 * 1.352.500 * 9,678)$ 3.927.019

4. Tímabundið atvinnutjón, tekjutap í 150 daga, uppreiknað,

skv. launavísitölu. 444.658.

5. Vextir skv. liðum 1, 2 og 4, 4,5% skv. nánari sundurliðun. 2.188.784

Samanlagður höfuðstóll stefnukrafna í aðalsök og framahaldssök 7.744.722

Um lagarök vegna framhaldstefnu vísar stefnandi til 29. gr. laga nr. 91, 1991, en um bótaábyrgð til 88. gr. og 92. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987. Um bótakröfu vísar stefnandi til áðurrakinna ákvæða skaðabótalaga nr. 50, 1993, en um málskostnað til ákvæða 129. gr. og 130. gr. laga nr. 91, 1991 og um virðisaukaskatt til laga nr. 50, 1988.

Málsástæður og lagarök stefnda.

Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að bótaskylda sé ekki fyrir hendi, enda sé ósannað að slys stefnanda megi rekja til notkunar ökutækisins JE-510 í skilningi 88. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987.

Stefndi vísar til áðurrakinnar lýsingar samstarfsmanns stefnanda, vitnisins Þórhalls Guðmundssonar í frumskýrslu lögreglu, en þeir hafi unnið saman að losun bifreiðarinnar. Í lögregluskýrslunni komi það fram að umræddar plötur hafi losnað skyndilega eftir að stefnandi hóf að losa um strekkjarann sem hélt þeim uppi. Fáí þessi lýsing stoð í umsögn Vinnueftirlits ríkisins, en þar segi um orsök slyssins að plöturnar hafi fallið á slasaða þegar hann hafi losað bandið. Telur stefndi að af þessu verði með engu móti lagt til grundvallar að slys stefnanda verði rakið til notkunar ökutækis í skilningi nefndrar lagagreinar. Bifreiðin hafi verið kyrrstæð þegar óhappið varð og verði strekkiól ekki talin sérstakur búnaður flutningabifreiðar. Verði slysið því hvorki rakið til notkunar eða aksturs bifreiðarinnar né til sérstaks búnaðar hennar eða eiginleika hennar sem ökutækis

eða flutningabifreiðar.

Stefndi vísar ennfremur til þess að stefnandi hafi borið fyrir lögreglu nokkru eftir slysið að hugsanlega hafi komið hreyfing á bifreiðina þegar hann hafi gengið meðfram plötunum, eftir að hafa losað um þær að aftanverðu. Stangist þessi lýsing stefnanda á við framburð nefnds vitnis í frumskýrslu lögreglu um aðdraganda þess að plöturnar féllu, en að auki stangist hún á við lýsingu stefnanda sjálfs á atvikum, eins og hann hafi lýst þeim fyrir Ragnari Jónssyni, lækni, sbr. álitargerð hans frá 12. september 2000. Umrædd álitargerð hafi verið gerð vegna slysatryggingar stefnanda hjá stefnda, en þar sé haft eftir stefnanda að þar sem hann hafi stöðvað bifreiðina á plani hafi hagað svo til að það hafi hallað eilítið og er hann hafi losað ólarnar er héldu gipsplötubúntinu hafi allt búntið fallið niður, þar eð plöturnar hafi enn verið festar saman, og á hann.

Þá vísar stefndi til umsagnar Vinnueftirlits ríkisins þar sem lagt sé til grundvallar að plöturnar hafi fallið á slasaða er hann losaði bandið. Verði því að telja með öllu ósannað að stefnandi hafi gengið meðfram plötunum eftir að hafa losað bandið. Að auki hafi stefnandi ekki fullyrt að bifreiðin hafi hreyfst, en telji það hugsanlegt. Af þessu orðalagi megi vera ljóst að stefnandi gefi sér að hugsanlega hafi atvik verið með tilteknum hætti, án þess að hafa fyrir því neina vissu. Í ljósi þessa sé ósannað að stefnandi hafi gengið meðfram plötunum eftir að hann losaði um strekkiólina og einnig að ósannað sé að hreyfing hafi komið á bifreiðina og með öllu sé ósannað að slys stefnanda megi rekja til notkunar ökutækis í skilningi 88. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987.

Með vísan til þess sem að ofan er rakið telur stefndi með öllu ósannað það sem lagt sé til grundvallar í stefnu, að skynjarar í bifreiðinni hafi fundið fyrir hreyfingu í bifreiðinni, er stefnandi hafi gengið meðfram plötunum, er hafi leitt til þess að pumpur hafi farið af stað, bifreiðin sigið öðru megin og svo upp aftur. Fáí þetta heldur enga stoð í gögnum málsins, hvorki í umsögn Vinnueftirlits ríkisins né öðrum gögnum málsins. Fram komi í umsögn Vinnueftirlitsins að orsök slyssins megi rekja til þess að plöturnar hafi staðið fast upp við hlið yfirbyggingarinnar og fallið á stefnda þegar hann losaði bandið, sennilega vegna halla bifreiðarinnar. Hafi með engu móti verið sýnt fram á að sá halli hafi komið til eftir að bifreiðinni var lagt. Þá hafi heldur ekki verið sýnt fram á að þann halla sem á bifreiðinni var hafi mátt rekja til hreyfingar á bifreiðinni. Loks sé með öllu ósannað að stefnandi hafi gengið meðfram plötunum og þannig orsakað ætlaða hreyfingu á bifreiðinni er leitt hafi til þess að plöturnar féllu.

Varakröfu sína reisir stefndi á því að verði ekki fallist á sýknu verði slys stefnanda að stærstum hluta rakið til eigin sakar hans og óhappatilviljunar með vísan til þeirra röksemda sem reifaðar hafi verið varðandi aðalkröfuna. Verði stefnandi því að bera tjón sitt í hlutfalli við það.

Af hálfu stefnda er gerður almennur fyrirvari við vaxtakröfu stefnanda. Þá er kröfu um dráttarvexti mótmælt frá fyrri tíma en dómsuppsögudegi, sbr. 4. mgr. 5. gr. laga, sbr. 9. gr. nr. 38, 2001 um vexti og verðtryggingu.

Kröfu sína um málskostnað byggir stefndi á 129. gr. og 1. mgr. 130. gr., en í varakröfu á 129. gr., auk 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91, 1991 um meðferð einkamála.

Um lagarök að öðru leyti vísar stefndi til megin reglna skaðabóta- og váttryggingaréttar, umferðarlaga nr. 50, 1987 og laga um váttryggingasamninga nr. 20, 1994.

Í greinargerð í framhaldssök er af hálfu stefnda tekið fram að ekki séu af hans hálfu gerðar athugasemdir við útreikninga stefnanda á einstökum kröfuliðum endanlegrar bótakröfu. Til þess er hins vegar vísað að stefnandi hafi breytt kröfugerð sinni frá stefnu með vísan til matsgerðar hinna dómkvöddu matsmanna frá 4. júlí 2006, en þar sé m.a. komist að þeirri niðurstöðu að stöðugleikapunktur hafi verið þann 1. júní 1999. Verði því að telja að krafa stefnanda hafi verið fyrnd þann 1. janúar 2004, sbr. 99. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987. Rökstyður stefndi nefnda málsástæðu á þann veg að stefnandi hafi byggt upphaflegar kröfur sínar á álitserð Örorunefndar frá 25. janúar 2005, en að í þeirri álitserð hafi ekki legið fyrir upplýsingar um stöðugleikapunkt. Vegna þessa hafi stefndi ekki getað borið því við fyrr en á grundvelli nýrrar matsgerðar hinna dómkvöddu matsmanna að krafa stefnanda á hendur félaginu hefði fyrnst þann 1. janúar 2004. Í greinargerðinni vísar stefndi um lagarök að öðru leyti til greinargerðar í aðalsök.

IV.

Við aðalmeðferð málsins var vettvangur við Nýja Bíó á Akureyri skoðaður af dómurum og lögmönnum aðila, en einnig vöruflutningabifreiðin JE-510 og búnaður hennar, þ.á.m. vörulyfta, festingar og strekkiól í flutningsrými. Þá gaf stefnandi aðilaskýrslu, en vitnaskýrslur þeir Þórhallur Guðmundsson trésmiður, Þorsteinn Pétursson lögreglumaður og matsmennirnir Magnús Páll Albertsson, Viðar Már Matthíasson og Sveinbjörn Sveinbjörnsson.

Í greinargerð stefnda, vegna framhaldssakar stefnanda, kom stefndi fram með þá málsástæðu að bótakrafa stefnanda hefði fyrnst þann 1. janúar 2004, samkvæmt 99. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, enda hafi batahvörf/stöðugleikapunktur stefnanda verið metin af dómkvöddum matsmönnum hinn 1. júní 1999. Vísaði stefndi til þess að ekkert hefði verið vikið að batahvörfum stefnanda í álitserð Örorunefndar, sem stefnandi hafi áður byggt kröfur sínar á. Af hálfu stefnanda er þessari málsástæðu stefnda andmælt með vísan til ákvæða 99. gr. umferðarlaga, umfjöllunar í stefnu, álit Örorunefndar um batahvörf, en að auki með vísan til þess að hún sé of seint fram komin samkvæmt 99. gr. laga nr. 91, 1991 um meðferð einkamála.

Samkvæmt 99. gr. umferðarlaga fyrnast allar bótakröfur samkvæmt XIII. kafla laganna á 4 árum, frá lokum þess almanaksárs sem kröfuhafi fékk vitneskju um kröfu sína og átti þess fyrst kost að leita fullnustu hennar.

Af áðurröktum gögnum verður ráðið, að stefnandi hafi verið í lækni meðferð frá slysdegi 1. febrúar 1999 um nokkurra missera skeið. Kemur þannig fram í álit

Ragnars Jónssonar sérfræðings í bæklunarlækningum, sem ritað var að beiðni stefnda eftir skoðun í september 2000, að stefnandi hafi greinst með brjóskaverka á báðum hnjám, að grunur sé um krossbandsáverka, að horfur séu óvissar og að líkur séu á myndun ótímabærrar slitgigtar. Í álitagerð Örorðunefndar, sem dagsett er 25. janúar 2005 og rituð var samkvæmt beiðni stefnanda og barst nefndinni 30. ágúst 2004, er áverkum og lækni meðferð stefnanda lýst og þess getið að hann hafi verið hrjáður af langvinnum verkjum í hnjám. Var það niðurstaða nefndarinnar að stöðugleikapunktur stefnanda hafi verið 1. júlí 1999. Liggur fyrir að lögmaður stefnanda sendi stefnda bréf þann 15. nóvember 2005, þar sem sett var fram sundurliðuð bótakrafa. Að tilhlutan stefnanda voru dómkvaddir matsmenn, hinn 12. apríl 2006 til að meta tjón hans samkvæmt ákvæðum skaðabótalaga nr. 50, 1993, með síðari breytingum. Í matsskýrslunni, sem dagsett er 4. júlí sama ár er m.a. lýst áverkum og lækni meðferð stefnanda, en þ.á.m. er getið um aðgerð bæklunarlækni hinn 28. september 2001, líkt og lýst var hér að framan. Niðurstaða matsmannanna var að stöðugleikapunktur stefnanda hefði verið 1. júní 1999. Hinir dómkvöddu matsmenn staðfestu matsgerð sína fyrir dómi og áréttaði annar þeirra, Magnús Páll Albertsson bæklunarlæknir, að eftir nefnd batahvörf hefði ekki mátt vænta verulegra breytinga á heilsufari stefnanda. Matsmaðurinn vísaði á hinn bóginn til þess að eftir greint tímamark hefði stefnandi ítrekað farið í endurhæfingu, en að auki hafi hann á árinu 2001 farið í lateral release aðgerð á hægra hné hjá bæklunarlækni er hafi beinlínis verið gerð til að taka á og bæta viðvarandi verkjaástand. Hann kvað aðgerðina ekki hafa skilað miklum árangri, en lét það álit í ljós, að á nefndu ári 2001 hafi fyrst verið tímabært að meta örorku stefnanda.

Að ofangreindu virtu verður að áliti dómsins að leggja til grundvallar, að stefnandi hafi fyrst átt þess raunhæfan kost að leita fullnustu kröfu sinnar á hendur stefnda í lok árs 2001. Var krafa stefnanda því ekki fyrnd samkvæmt 99. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987, við birtingu stefnu þann 21. desember 2005. Að þessu virtu verður málsástæðu stefnda um fyrningu hafnað, en að áliti dómsins leiðir 99. gr. laga nr. 91, 1991 einnig til sömu niðurstöðu.

Í máli þessu greinir aðila á um atvik á slysdegi hinn 1. febrúar 1999 svo og um hvort tjónsafbúðir sé bótaskyldur samkvæmt 88. gr., sbr. 92. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987.

Samkvæmt göngum málsins var stefnandi 43 ára er hann varð fyrir umræddu slysi. Hann hafði að baki áralanga reynslu sem flutningabifreiðastjóri og hafði er atvik gerðust átt bifreiðina JE-510, Mercedes Benz í u.þ.b. 4 ár. Liggur fyrir að bifreiðin er með flutningsrými, sem er um átta metra langt, en að auki er hún með afturhlara sem jafnframt er rafknúin vörulyfta. Þá er bifreiðin búin rafeindastýrðum hleðslujafnvægisbúnaði.

Er atvik gerðust var bifreiðin lestuð furuplönkum, sem komið hafði verið fyrir hægra megin á vörugólfi flutningarárýmisins, en einnig 13 gipsplötum, sem reistar höfðu verið upp á rönd við vinstri hliðarvegg. Af gögnum verður ráðið, að lengd platananna hafi verið allt að 270 cm, en að hæð þeirra hafi verið um 120 cm og að samtals hafi þær vegið um 412 kg. Óumdeilt er að plöturnar voru festar saman með járnspansettum.

Við aðalmeðferð málsins greindi stefnandi frá atvikum máls nokkuð á annan veg en skráð hafði verið eftir honum samkvæmt áðurrakinni skýrslu hans hjá lögreglu, tíu dögum eftir slysið. Fyrir dómi lýsti hann aðgerðum sínum í flutningsrými bifreiðarinnar m. a. við losun umræddrar strekkiólar, en einnig aðkomu vitnisins Þórhalls Guðmundssonar á meðan á því verki stóð, en staðfesti hins vegar að aðstæður hefðu verið líkar því sem fram kemur á framlögðum ljósmyndum lögreglu. Kvaðst hann í upphafi verksins hafa losað um strekkilás ólarinnar við innri enda gipsplattanna, en síðan leyst fremri krók ólarinnar þar fyrir framan, og í framhaldi af því byrjað að rúlla ólinni upp, samhliða því sem hann hafi gengið áleiðis að afturgafli bifreiðarinnar með þeirri ætlan að taka aftari krókendann úr yfirbyggingunni. Staðhæfði stefnandi að hann hefði verið kominn u.þ.b. miðja vegalengd og því verið fyrir miðju plattanna er greinileg hreyfing hafi komið á bifreiðina. Staðhæfði stefnandi jafnframt að hreyfing þessi hafi orsakast af hinum sjálfvirka jafnvægisbúnaði bifreiðarinnar og bar, að vegna hennar hefðu gipsplötturnar færst frá yfirbyggingunni og skolið til hægri og síðan fallið á hann með áðurlýstum afleiðingum.

Vitnið Þórhallur Guðmundsson trésmiður kvaðst hafa fylgst með því í umrætt sinn er bifreiðinni JE-510 var bakkað eftir hallalausum malarbifreiðastæði að nefndri byggingu, en ætlaði að einhver snjór eða klaki hefði verið á jörðu. Vitnið staðhæfði, að það hefði fyrst farið að bifreiðinni eftir að stefnandi hafði sett niður afturgafli/vörulyftu og var kominn inn í flutningsrýmið. Kvaðst vitnið hafa stigið upp á vörulyftuna, að það ætlaði, á þeirri hlið sem gipsplötturnar höfðu verið reistar við og bar, að aðstæður hefðu verið líkar því sem fram kemur á ljósmyndum lögreglu. Eftir það kvaðst vitnið hafa fylgst með aðgerðum stefnanda í flutningsrýminu og m.a. séð hann losa um lás á strekkiól framarlega á plötunum, þannig að lítilsháttar slaki komi á ólina. Vitnið staðhæfði, að engin hreyfing hefði komið á plötubúntið við þessa aðgerð stefnanda og bar, að plötturnar hefðu heldur ekki þrýst á ólina eða fylgt henni eftir. Kvaðst vitnið í framhaldi af þessu hafa séð stefnanda fara framfyrir plötturnar og taka krók fremst á ólinni úr festingu á yfirbyggingunni, og bar að þá hefði ólin verið alveg laus. Vitnið kvað stefnanda eftir þetta hafa gengið með plötubúntinu áleiðis að afturgaflinum, en er hann hafi verið kominn um hálf leið hafi plötturnar fallið að honum og hann í framhaldi af því fallið á plankastæðurnar. Vitnið bar, að fall plattanna hefði gerst það skyndilega, að það hefði ekki getað komið stefnanda til aðstoðar er hann m.a. reyndi að halda á móti plötunum í fallinu. Vitnið bar, að stefnandi hefði legið undir miðri plötustæðunni er farginu var lyft af honum. Um orsök slyssins treysti vitnið sér ekki til að segja um, en lýsti ályktunum sínum þar um með eftirfarandi hætti: „Það kemur náttúrulega einhver hreyfing, hvort að bíllinn hreyfist eitthvað eða bara hvort að hann (stefnandi) gengur eða hvort að ég hef gengið eitthvað til á lyftunni, ég man það ekki hvort að ég stóð kjurr eða hvort að ég steig til hliðar á lyftunni eða eitthvað svoleiðis, ég man það náttúrulega ekki“.

Af skýrslu vinnueftirlits og ljósmyndum lögreglu, sem teknar voru eftir að gipsplötturnar, ásamt strekkiólinni, höfðu verið reistar við, eftir að stefnandi hafði verið fluttur á sjúkrahús, má að áliti dómsins gera sér allglögga grein fyrir aðstæðum. Verður m.a. ráðið að strekkiólin hafi verið um 20 til 30 cm. frá efri brún, að strekkilásinn hafi verið nærri innri enda gipsplattanna og að endar ólarinnar hafi verið festir með krókum sitt hvoru megin við plötturnar.

Í skýrslu vinnueftirlitsins er atvikum lýst nánar. Segir þar m.a., að er skýrsluhöfundur kom á vettvang, um 40 mínútum eftir slysið, hafi bifreiðin JE-510 hallast u.þ.b. 2,5%. Og um orsök slyssins segir í skýrslunni að það megi rekja til þess að gipsplöturnar hafi fyrir slysið staðið fast upp við hlið yfirbyggingarinnar og að þær hafi fallið á stefnanda „sennilega vegna halla bílsins.“

Þegar framangreint er virt í heild, ekki síst trúverðug frásögn vitnisins Þórhalls Guðmundssonar, verður ekki fallist á þá málsástæðu stefnda að gipsplöturnar hafi fallið skyndilega á stefnanda þegar hann losaði um strekkjara sem hélt þeim uppi í flutningarými bifreiðarinnar JE-510. Verður því á móti að leggja þá frásögn vitnisins til grundvallar, sem er í samræmi við skýrslu stefnanda fyrir dómi, að plöturnar hafi fyrst fallið er stefnandi var á leið að afturgafli bifreiðarinnar, eftir að hafa losað um strekkilás og síðar krókenda ólarinnar fyrir framan plöturnar.

Í áðurrakinni matsgerð Sveinbjörns Sveinbjörnssonar bifvélavirkjameistara er virkni hins rafeindastýrða hleðslujafnvægisbúnaðar lýst. Verður með hliðsjón af þeirri lýsingu, ásamt vætti vitnisins Þórhalls Guðmundssonar, það lagt til grundvallar, að við fyrirhugaða aflestun hafi stefnandi haft straumlás bifreiðarinnar í keyrslustöðu og stillt áfasta vörulyftu í hentuga hæð. Í ljósi þessa, áðurrakinna atvika svo og vettvangsathugunar verður lagt til grundvallar í málinu, að hinir rafeindastýrðu hæðarstilliskynjarar hafi ítrekað skynjað breytingar á hleðsluvægi bifreiðarinnar. Hafi það fyrst gerst er stefnandi fór upp á lyftupall vörulyftunnar og upp á vörupall bifreiðarinnar. Af gögnum, einkum vætti vitnisins Þórhalls Guðmundssonar, verður ráðið, að ekki hafi verið sýnilegur óstöðugleiki á gipsplötunum er stefnandi losaði um lás strekkiólarinnar til að slaka á henni. Samkvæmt vætti vitnisins varð það heldur ekki vart við að plöturnar lægju að eða þrýstu á ólina er stefnandi losaði krókenda hennar. Af gögnum verður ráðið að nefndir hæðarstilliskynjarar hafi öðru sinni skynjað samsvarandi breytingar á hleðsluvægi bifreiðarinnar er nefnt vitni steig upp á lyftupall vörulyftunnar um það leyti sem stefnandi vann umrætt verk inni í flutningsrýminu. Í því viðfangi er til þess að líta að fyrstu hleðsluvægisbreytingarnar gengu yfir þegar plötustæðan var í festu stekkingarólar, en í þann mund sem hinar síðari gengu yfir stóðu plöturnar lausar út við vinstri hlið vörupallsins.

Í ljósi alls þessa og með hliðsjón af niðurstöðu hins dómkvadda matsmanns um virkni jafnvægisbúnaðar bifreiðarinnar og áðurrakinnar frásagnar nefnds vitnis af atvikum máls verður fallist á með stefnanda að hreyfing hafi orðið á vörupalli bifreiðarinnar, sem leiddi til þess plötustæðan hreyfðist upp og til hægri er aftur leiddi til þess, að hún féll á stefnanda.

Að öllu ofangreindu virtu og þar sem vettvangsskoðun gaf ekki tilefni til þess að ætla, að bifreiðin JE-510 hafi staðið í halla við umrædda vörulosun og þar sem nefndur hleðslujafnvægisbúnaður er að mati dómsins hluti af hinum sérstaka vélbúnaði hennar sem vöruflytningabifreiðar, er það niðurstaða dómsins að fallist verði á málsástæðu stefnanda, að stefndi beri fébótaábyrgð á tjóni hans í skilningi 88. gr. sbr. 92. gr. umferðarlaga nr. 50, 1987.

Stefndi heldur því fram í málinu að tjón stefnanda megi að stærstum hluta rekja til eigin sakar hans og óhappatilviljunar. Stefndi hefur ekki sérstaklega útlistað í hverju sök stefnanda hafi falist eða sýnt fram á að hann hafi getað leyst verk sitt með öðrum hætt. Verður því ekki talið að stefnandi hafi sýnt af sér saknæmt gáleysi, þannig að skipta eigi fébótaábyrgð á slysinu.

Samkvæmt öllu framanrituðu verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda 7.844.822 krónur ásamt vöxtum eins og greinir í dómsorði.

Stefnanda var veitt gjafsókn til reksturs málsins með bréfi Dóms- og kirkjumálaráðuneytisins 3. febrúar 2004. Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist því úr ríkissjóði, þar með talin máflutningsþóknun lögmanns hans, Þorsteins Hjaltasonar héraðsdómslögmanns, 600.000 krónur og er virðisaukaskattur innifalinn í þeirri fjárhæð.

Eftir úrslitum málsins verður stefndi dæmdur til að greiða málskostnað í ríkissjóð, sbr. 4. mgr. 128. gr. og 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91, 1991 um meðferð einkamála, svo sem í dómsorði greinir.

Fyrir uppkvaðningu dómsins var gætt ákvæða 1. mgr. 115. gr. laga nr. 91, 1991.

Dóm þennan kveður upp Ólafur Ólafsson, héraðsdómari, ásamt meðdómsmönnum Stefáni Stefánssyni, vélaverkfræðingi, og Birgi Guðnasyni, bifvélavirkjameistara.

D Ó M S O R Ð :

Stefndi, Vátryggingafélag Íslands hf. greiði stefnanda 7.844.822 krónur ásamt dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38, 2001 um vexti og verðtryggingu; af 5.115.600 krónum frá 15. desember 2005 til 25. október 2006, en af 7.844.822 krónum frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndi greiði 600.000 krónur í málskostnað til ríkissjóðs.

Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin máflutningsþóknun lögmanns hans, Þorsteins Hjaltasonar hdl., 600.000 krónur greiðist úr ríkissjóði.

Ólafur Ólafsson.

Stefán Stefánsson.

Birgir Guðnason.

Uppkvaðning dóms þessa var tilkynnt lögmönnum málsaðila með tölvupósti.

Dómþingi slitið.

Ólafur Ólafsson

Stefán Stefánsson

Birgir Guðnason