

## D Ó M U R

**Héraðsdóms Reykjavíkur þriðjudaginn 15. júlí í máli nr. E-5191/2013:**

**Gunnar Örn Ástþórsson**

*(Guðjón Ólafur Jónsson hrl.)*

**gegn**

**Tryggingamiðstöðinni**

*(Hjörleifur Kvaran hrl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var 19. júní sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Gunnar Erni Ástþórssyni (kt. 000000-0000), til heimilis að Hólmgarði 39, Reykjavík, gegn Tryggingamiðstöðinni hf., (kt. 000000-0000), Síðumúla 24, Reykjavík, með stefnu sem birt var 26. nóvember 2013.

Dómkröfur stefnanda eru að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 5.078.750 krónur, auk 4,5% vaxta, af 1.076.150 krónum frá 2. maí 2008 til 2. ágúst 2008, en af 5.078.750 krónum frá 2. ágúst 2008 til 19. desember 2013, og með dráttarvöxtum samkvæmt 9. gr., sbr. 1. mgr. 6. gr., laga um vexti og verðtryggingu nr. 38/2001, af 5.078.750 krónum frá 19. desember 2013 til greiðsludags.

Þá er þess krafist að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu, auk virðisaukaskatts á málflutningsþóknun.

Stefndi krefst þess aðallega að verða sýknaður af öllum kröfum stefnanda.

Stefndi krefst þess jafnframt að stefnanda verði gert að greiða sér málskostnað samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi eða samkvæmt mati dómsins.

### *Ágreiningsefni og málsatvik*

Tildrög máls þessa er slys er stefnandi varð fyrir við stjórn kranabifreiðarinnar RE-292 á Nýbýlavegi í Kópavogi, 2. maí 2008. Stefnandi virðist þó einn til frásagnar um tildrög slyssins sem dómsmál þetta lýtur að. Bifreiðin var í eigu vinnuveitanda hans, E.T. ehf., kt. 000000-0000, en var tryggt lögbundnum tryggingum hjá stefnda.

Við bifreið þessa eru festir tengivagnar og á þeim fluttir gámar, sem komið er fyrir á vögnunum með krana sem er áfastur bifreiðinni og knúinn af vél hennar. Þegar gámar eru settir á og teknir af tengivagni þarf að fara upp á pall bifreiðarinnar aftan

við bifreiðarhús, klifra þaðan upp á gáminn á tengivagninum og losa eða koma fyrir keðjum í festingar á hornum gámsins. Eru keðjurnar festar í krana bifreiðarinnar og notaðar þegar verið er að hífa gáma á og af vagninum með krananum, sem er áfastur bifreiðinni og gengur fyrir vélarafli hennar. Er krananum stjórnað með fjarstýringu sem stjórnandi kranans, þ.e. ökumaður kranabifreiðarinnar, hefur um mitti sér.

Þegar slysið varð var bifreiðin í gangi og stefnandi að nota krana hennar við að hífa gám á tengivagn bifreiðarinnar. Stjórnaði hann krananum með fjarstýringu sem hann hafði um mitti sér. Hafði hann þegar komið gáminum fyrir á tengivagninum og var að fara upp á pallinn fyrir aftan bifreiðarhúsið þaðan sem hann hugðist fara upp á gáminn og húkka keðjur úr honum. Ætlaði hann svo að setja kranann niður, taka keðjur úr honum og koma honum fyrir á sínum stað fyrir aftan hús bifreiðarinnar. Þegar stefnandi var að fara upp á pallinn vildi hins vegar ekki betur til en svo að hann féll aftur fyrir sig og í jörðina með þeim afleiðingum að hann brotnaði á hægri úlnlið. Stefnandi kveðst síðan hafa verið aumur og stífur í hægri úlnlið og eiga í erfiðleikum með beitingu hægri handar, en hann hafi verið frá vinnu vikum saman vegna slyssins.

Ágreiningslaust er að stefnandi var slysatryggður í gegnum slysatryggingu ökumanns hjá stefnda. Eigandi bifreiðarinnar, E.T. ehf., sem var vinnuveitandi stefnanda, hafði keypt lögboðna váttryggingu fyrir ökumann ofangreindrar bifreiðar samkvæmt 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 hjá stefnda.

Með tölvupósti lögmanns stefnanda til stefnda, dags 20. júlí 2011, var óskað eftir afstöðu stefnda til bótaskyldu úr slysatryggingu ökumanns. Stefnandi hafnaði bótaskyldu vegna slyssins með bréfi, dags 2. september 2011. Var afstaða stefnda rökstudd með vísan til þess að ekki yrði talið að slys stefnanda hefði verið í tengslum við „notkun“ ökutækis í skilningi 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Stefnandi telur hins vegar að túlkun stefnda á „notkun“ ökutækis sé of þröng og samrýmist ekki framkvæmd Hæstaréttar Ísland og kenningum fræðimanna um skýringu hugtaksins.

Með stefnu, birtri 31. ágúst 2012, höfðaði stefnandi mál fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur á hendur stefnda til viðurkenningar á bótaskyldu vegna þess líkamstjóns sem hann varð fyrir í greint sinn og krafðist viðurkenningar á rétti til skaðabóta úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar RE-292 hjá stefnda, sbr. 92 gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Málinu var að kröfu stefnda vísað frá dómi með úrskurði 27. maí 2013.

Með matsbeiðni, dagsettri 21. júní 2013, óskaði stefnandi eftir dómkvaðningu matsmanns til að meta líkamstjón hans vegna ofangreinds slyss. Var Atli Þór Ólason bæklunarlæknir dómkvaddur til að framkvæma matið og í málinu liggur nú fyrir matsgerð hans dags. 9. desember 2013. Dómkröfur stefnanda samkvæmt stefnu voru alls upphaflega 18.169.701 króna, auk vaxta og dráttarvaxta. Til samræmis við matsgerð dómkvadds matsmanns hefur stefnandi breytt kröfugerð sinni frá og með 19. desember 2013 og er dómkrafan nú 5.078.750 krónur. Af hálfu stefnda eru ekki gerðar athugasemdir við þá útreikninga. Eru málsaðilar sammála um að ágreiningur þeirra í þessu dómsmáli snúist einungis um það afmarkaða álitafni hvort hér sé um að ræða bótaskyldt slys samkvæmt slysatryggingu ökumanns hjá stefnda eða ekki. Nánar tiltekið snýst ágreiningurinn um það hvort

tjón stefnanda verði rakið til „notkunar“ ofangreindrar bifreiðar í skilning 2. mgr. 92. gr., sbr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

### *Málsástæður og lagarök stefnanda*

Stefnandi byggir á því að slys hans sé bótaskyldt úr ökumannstryggingu bifreiðarinnar RE-292, sbr. 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Eigandi bifreiðarinnar hafi keypt lögboðnar vátryggingar samkvæmt nefndum lögum hjá stefnda, þar á meðal slysatryggingu fyrir ökumann bifreiðarinnar sbr. 92. gr. laganna, og stefnda beri í samræmi við það að bæta tjónið sem stefnandi hafi orðið fyrir sem ökumaður hennar.

Stefnandi hafi verið að nota áfastan krana bifreiðarinnar við að hífa gám á tengivagn hennar, en kraninn gengið fyrir vélarafli bifreiðarinnar og hún verið í gangi. Stefnandi, sem hafi verið ökumaður og við stjórn bifreiðarinnar þegar gáminum hafi verið komið fyrir á vagninum, hafi verið að fara upp á pallinn fyrir aftan bifreiðarhúsið þaðan sem hann hugðist fara upp á gáminn og húkka keðjur úr honum áður en hann lyki hífingarverkinu og kæmi krananum fyrir á sínum stað aftan við bifreiðarhúsið.

Kranabifreiðin og tengivagn sem festur var við hana hafi verið notuð til að flytja gáma milli staða. Kraninn sé eðlilegur og nauðsynlegur hluti af kranabifreiðinni og þeirri notkun sem henni sé ætluð. Sama sé að segja um tengivagninn sem gámurinn hafi verið hífður á. Vinna stefnanda við kranann og gáminn á tengivagninum, þar með talið að fara upp á gáminn og húkka keðjur í og af honum, hafi verið nauðsynlegur og óhjákvæmilegur hluti af störfum ökumanns kranabifreiðarinnar í skilningi 92. gr. umferðarlaga og í svo nánnum tengslum við akstur og notkun kranabifreiðarinnar, að hún hljóti að falla, líkt og akstur, undir notkunarhugtak 2. mgr. 92. gr., sbr. 88. gr. laganna. Hafi stefnandi, sem þurfti sérstök ökuréttindi til að stjórna bifreiðinni, verið í miðjum klíðum við hífingu þegar hann hafi slasast. Án umrædds búnaðar og vinnu stefnanda við hann hefði ekki verið unnt að flytja gámana með umræddri kranabifreið.

Það hafi verið hlutverk stefnanda sem stjórnanda bifreiðarinnar að húkka keðjurnar úr gáminum. Hann hefði ekki getað húkkað keðjurnar úr gáminum án þess að fara sjálfur upp á pallinn fyrir aftan hús bifreiðarinnar. Hafi þetta verið hluti af notkun og stjórn stefnanda á bifreiðinni og krana þeim sem gangi fyrir vélarafli hennar. Hafi ekki verið sýnt fram á að stefnandi hefði getað farið öðruvísi að en hann gerði. Að fara upp á pall fyrir aftan bifreiðarhúsið í tengslum við notkun kranans falli því jafnframt undir hugtakið „stjórn bifreiðar“, í skilningi 92. gr. umferðarlaga.

Bifreiðin hafi verið í venjulegri og eðlilegri notkun sem kranabifreið þegar slysið hafi átt sér stað og hann hafi verið að störfum við notkun hennar í skilningi 92. gr. ofangreindra laga. Sé umrætt slys því bótaskyldt úr slysatryggingu ökumanns.

Notkun hafi í dómaframkvæmd og fræðiskrifum verið túlkuð svo að hún takmarkist ekki við akstur eða hreyfingu ökutækis. Hafi hugtakið samkvæmt dómvenju verið talið ná til ýmissa tilvika þar sem tjón hafi hlotist af kyrrstæðu ökutæki, svo sem af losunarbúnaði vörubifreiða eða öðrum vélknúnum hjálpartækjum, t.d. krana. Slík

tæki séu gjarnan notuð við fermingu og affermingu flutningabifreiða eins og hér var og sé almennt stjórnað af ökumanni bifreiðar sem til þess hafi sérstök ökuréttindi, annaðhvort úr stýrishúsi eða utan þess. Hafi verið talið að vinna við slík tæki, svo og ferming og afferming, teljist til notkunar slíkrar bifreiðar enda þótt hún sé ekki á ferð.

Stefnandi bendi á þá hugsun sem búi að baki hinum ströngu ábyrgðarákvæðum umferðarlaga, að bifreiðar séu hættuleg tæki og að búnaður þeirra sé almennt til þess fallinn að valda þeim, sem í henni séu eða umhverfis hana, ákveðinni hættu. Við mat á því hvort vinna ökumanns við bifreið falli undir hugtakið „notkun“ eða „stjórn“ bifreiðar verði því að hafa að leiðarljósi það grundvallarmarkmið að vernda þá hagsmuni sem hætta sé búin vegna hættueiginleika bifreiða. Stefnandi árétti að slys hans hafi orðið vegna vinnu við notkun krana bifreiðarinnar, sem hafi gengið fyrir aflvél hennar, en notkun þess vélknúna búnaðar hafi verið órjúfanleg forsenda fyrir notkun bifreiðarinnar sem kranabifreiðar og staðið þannig a.m.k. í nánnum tengslum við notkun hennar í skilningi. 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Verði lagt til grundvallar að vinna stefnanda við bifreiðina hafi í greint sinn ekki talist til venjubundinnar notkunar bifreiðarinnar sé ljóst að ofangreindu markmiði sé stefnt í voða. Sé í öllu falli ljóst að slík þröng túlkun á hugtakinu notkun myndi stangast í verulegum atriðum á við þá verndarhagsmuni sem liggja að baki ábyrgðarákvæðum 88. gr. og 92. gr. umferðarlaga. Enn fremur færi slík þröng túlkun í bága við dómafrankvæmd Hæstaréttar Íslands.

Þá telji stefnandi rétt að benda á að mat á því hvort slys hafi orðið vegna búnaðar sem teljist eðlilegur og nauðsynlegur hluti af viðkomandi bifreið og eðlilegri notkun hennar sé mismunandi eftir því hvaða bifreið sé um að ræða hverju sinni. Þannig verði að meta hvert tilvik fyrir sig með hliðsjón af venjubundinni notkun viðkomandi bifreiðar að teknu tilliti til sérstakra eiginleika hennar. Hafi bifreiðin, sem stefnandi ók í greint sinn, verið þannig búin að hann hafi þurf að fara upp á pall hennar og upp á gám, sem hafi staðið á tengivagni hennar, til að húkka umræddar keðjur af. Öðruvísi hafi stefnandi ekki getað unnið verkið með fullnægjandi hætti. Í ljósi eðlis bifreiðarinnar og þess starfa, sem stefnandi hafi gegnt í greint sinn, verði að leggja til grundvallar að um hafi verið að ræða venjulega notkun bifreiðarinnar.

Stefndi hafi ekki gert tilraunir til að útskýra með hvaða hætti slys stefnanda á að hafa átt sér stað ef ekki hafi verið fyrir venjubundna notkun bifreiðarinnar. Af hans hálfu sé eingöngu látið við það sitja að slá því föstu að slysið verði ekki rakið til notkunar ökutækisins, en stefndi hafi á engan hátt gert grein fyrir því hvað hann telji þá að hafi valdið slysinu eða við hvaða aðstæður, óskyldar hættueiginleikum bifreiðarinnar sem kranabifreiðar, slysið hafi átt sér stað sem leiði til þess að stefndi sé ekki bótaskyldur.

Sé því mótmælt að slysið sé ekki bótaskyldt úr slysatryggingu ökumanns hjá stefnda vegna þess að það uppfylli ekki það skilyrði að eiga rætur að rekja til notkunar umræddrar bifreiðar. Hafi enda ekkert komið fram sem renni stöðum undir að fall stefnanda hafi verið vegna annars en eðlilegrar notkunar og vinnu við bifreiðina. Af bréfi stefnda, dags 2. september 2011, verði ekki annað ráðið en að ekki sé ágreiningur um bótaskyldu stefnda teljist slysið hafa átt sér stað við notkun bifreiðarinnar.

Stefnandi byggir á umferðarlögum nr. 50/1987, einkum 92. gr. um slysatryggingu ökumanns, auk skaðabótalaga nr. 50/1993, einkum 3.-7. gr., 9. gr., 15. gr. og 16. gr. Krafa um málskostnað styðjist við 21. kafla laga um meðferð einkamála nr. 91/1991. Krafa um virðisaukaskatt á málflutningsþóknun styðjist við lög nr. 50, 1988, en um varnarþing vísist til 1. mgr. 33. gr. laga nr. 91/1991.

### *Málsástæður og lagrök stefnda*

Samkvæmt 1. mgr. 92. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skuli ökumaður sem stjórnari ökutæki tryggður sérstakri slysatryggingu, en ágreiningslaust sé að stefnandi njóti slíkrar tryggingar hjá stefnda. Í 2. mgr., sé kveðið á um að vátryggingin skuli tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss, sem ökumaður verði fyrir við stjórn ökutækis, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækis í merkingu 88. gr. sömu laga.

Í 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga sé kveðið á um að sá sem beri ábyrgð á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki skuli bæta tjón sem hljóttist af notkun þess enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla í tækinu eða ógætni ökumanns. Hér sé um hlutlæga bótareglu að ræða en með því sé átt við að bótaskylda stofn ist, jafnvel þótt enginn hafi sýnt af sér saknæma háttsemi. Það sé meginskilyrði reglunnar um hlutlæga ábyrgð að sanna þurfi orsakatengsl á milli þeirrar háttsemi sem hin hlutlæga regla taki til og tjóns. Til að bótaábyrgð stofnist á grundvelli reglunnar verði tjónþoli að sanna orsakatengsl á milli tjóns og notkunar bifreiðar í skilningi 1. mgr. 88. gr.

Af dómum Hæstaréttar Íslands, þar sem reynt hafi á gildissvið hinnar sérstöku bótaábyrgðarreglu umferðarlaga um tjón af notkun skráningarskyldra vélknúinna ökutækja, hafi verið lagt til grundvallar að lestun og losun vörubifreiða sé þáttur í notkun. Hæstiréttur hafi og mótað þá dómvenju að verði slys ekki við sjálfa fermingu eða affermingu bifreiðarinnar, þá teljist það ekki hafa orðið við notkun ökutækis.

Í þessu tilviki hefði stefnandi lokið við að hífa gám upp á tengivagn og ætlað upp á gáminn til að losa keðjur sem notaðar hafi verið við hífinguna. Hann hafi fallið til jarðar þegar hann hafi verið kominn upp á pall bifreiðarinnar. Slysið verði með engu móti rakið til gangsetningar bifreiðarinnar eða þeirra tækja sem áföst væru við hana. Slys stefnanda falli því utan notkunarhugtaks 1. mgr. 88. gr. umferðarlaganna.

Stefnandi byggir á því að slysið hafi orðið í svo nánnum tengslum við akstur og notkun bifreiðarinnar að það hljóti að falla undir notkunarhugtak 2. mgr. 92. gr., sbr. 88. gr. umferðarlaga. Hafi stefnandi verið í miðjum klíðum við hífingarverk sitt þegar hann hafi slasast. Stefndi bendi á að þegar stefnandi hafi fallið niður af palli bifreiðarinnar hafi bifreiðin verið kyrrstæð. Kraninn sem notaður hafði verið við hífingu gámsins hafi þá ekki verið í notkun. Slysið verði ekki rakið til notkunar vélarafis bifreiðarinnar í merkingu 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Fall stefnanda hafi verið óhappatilvik og sé ekki bótaskyldt úr slysatryggingu ökumanns. Vísi stefndi þar um til dóma Hæstaréttar Íslands frá 1999, bls. 3734 og 1999, bls. 4717.

Stefnandi byggir á því að hugtakið notkun hafi í dómaframkvæmd og fræðaskrifum verið túlkað svo að það takmarkist ekki við akstur eða hreyfingu ökutækis. Stefnandi ítreki að til að tjón verði bótaskyldt verði að rekja það til notkunar vélarafis ökutækis sem hafi ekki verið til að dreifa hér. Stefnandi telur, þvert á það sem stefnandi fullyrði, að dómaframkvæmd og fræðaskrif styðji þessi sjónarmið.

Stefnandi bendir á að við mat á því hvort vinna ökumanns við bifreið falli undir notkun eða stjórn bifreiðar verði að hafa að leiðarljósi það grundvallarmarkmið að vernda þá hagsmuni sem hætta sé búin vegna hættueiginleika bifreiða. Hlutlægar bótareglur séu undantekningar frá þeirri meginreglu að sá sem vilji fá tjón sitt bætt verði að sýna fram á saknæma háttsemi tjónvalds. Hlutlæg bótaregla umferðarlaganna sé einmitt tilkomin vegna hættulegra eiginleika ökutækja og þeirra tækja sem þeim kunna að tilheyra. Reglan veiti tjónþola rétt án þess að hann þurfi að sanna sök eða benda á tiltekinn tjónvald. En reglan hafi jafnframt verið skýrð þannig, að vinna við kyrrstæðar bifreiðar sé ekki bótaskyld nema atvikið verði rakið til vélarafis bifreiðar en þau tæki sem kunni að vera tengd bifreið séu undantekningarlaust knúin af vélarafli bifreiðarinnar. Tjón stefnanda sé því ekki bótaskyldt úr slysaftryggingu ökumanns.

Stefnandi telur að í ljósi eðlis kranabifreiðarinnar og þess starfa sem hann hafi gegnt í umrætt sinn verði að leggja til grundvallar að um hafi verið að ræða venjulega notkun bifreiðar. Stefnandi fallist á að vinna við krana sem áfastur sé ökutæki kunni að vera bótaskyldt úr slysaftryggingu ökumanns eða ábyrgðartryggingu ökutækis. Í því tilviki sem hér sé til meðferðar hafi kraninn þó alls ekki verið nauðsynlegt tæki til að húkka af keðjur sem notaðar hafi verið til að hífá upp gám. Stefnandi hafi ekki þurft að nota kranann til að komast upp á pall bifreiðarinnar. Þvert á móti hafi kraninn ekki verið í notkun og stefnandi farið af sjálfsdáðum upp á pall bifreiðarinnar. Engin hjálpartæki hafi komið þar við sögu og vélarafli bifreiðarinnar ekki verið nýtt. Fall stefnanda niður af pallinum hafi því með öllu verið ótengt notkunarhugtaki 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga. Vísist hér til dóms Hæstaréttar Íslands frá 1997, bls. 3287.

Í fimmta lagi byggir stefnandi bótakröfu sína á því að stefnandi hafi ekki gert neinar tilraunir til að útskýra með hvaða hætti slys stefnanda hafi átt sér stað ef ekki hafi verið fyrir venjubundna notkun bifreiðarinnar. Þessu mótmæli stefnandi harðlega og vísi til svarbréfs til lögmanns stefnanda þar um. Þar sé bótaskyldu úr slysaftryggingu ökumanns hafnað og vísað til dómaúrlausna Hæstaréttar Íslands þar sem hugtakið notkun sé skilgreint. Jafnframt hafi stefnandi þar bent á að afstöðu stefnda mætti skjóta til úrskurðarnefndar í váttryggingamáli en það úrræði hafi stefnandi ekki nýtt sér.

Með vísan til alls framanritaðs sé þess krafist að stefnandi verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda í máli þessu. Stefnandi vísi máli sínu til stuðnings til umferðarlaga nr. 50/1987, einkum 13. kafla. Þá vísi stefnandi til skaðabótalaga nr. 50/1993, meginreglna skaðabótaréttarins, sem og almennra reglna kröfuréttar. Málskostnaðarkrafa stefnda byggist á 130. gr., sbr. 129. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

## Niðurstaða

Málsatvik liggja ljós fyrir auk þess sem ekki er tölulegur ágreiningur um stefnukröfur né um forsendur þeirra. Ágreiningsefnið afmarkast alfarið við það álitaefni hvort umrætt tjón stefnanda, vegna slyssins 2. maí 2008, sem liggur óumdeilt fyrir, sbr. stefnukröfuna í málinu, verði eins og hér stendur á heimfært undir hlutlæga skylduábyrgðartryggingu ökumanns fyrir bifreiðina RE-292 hjá stefnda. Nánar tiltekið snýst ágreiningurinn um hvort tjón stefnanda verði rakið til notkunar ofangreindrar bifreiðar, og hvort hann geti talist hafa orðið fyrir slysinu við stjórn ökutækisins í skilningi 2. mgr. 92. gr., sbr. 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, eins og stefnandi byggir á, eða hvort um sé að ræða óhappatilvik er falli utan marka slíkrar tryggingar samkvæmt ofangreindum lagaákvæðum eins og byggt er á af hálfu stefnda.

Í 1. málslið, 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 segir: „Sá sem ábyrgð ber á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki skal bæta það tjón sem hlýst af notkun þess enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns.“ Síðan segir í 1. og 2. mgr. 92. gr. sömu laga, sbr. lög nr. 32/1998: „Auk ábyrgðartryggingar skv. 91. gr. skal hver ökumaður sem ökutækinu stjórnar tryggður sérstakri slysatryggingu, enda hafi hann ekki notað ökutækið í algeru heimildarleysi, sbr. 2. mgr. 90. gr. Vátryggingin skal tryggja bætur fyrir líkamstjón af völdum slyss, sem ökumaður verður fyrir við stjórn ökutækisins, enda verði slysið rakið til notkunar ökutækisins í merkingu 88. gr.“

Ekki er deilt um að hin hlutlæga slysatrygging hafi til þessa verið talin taka til tjóns er leiðir af losun og lestun farms bifreiðar, sem sé þáttur í venjulegri og eðlilegri notkun hennar. Ekki virðist heldur vera áskilið að búnaður bifreiðar sem slys stafar af sé knúinn aflvél bifreiðar, sé um að ræða hluta af sérhæfðum og nauðsynlegum fylgibúnaði slíkra bifreiða sem um ræðir, og fering eða afferming stendur yfir. Eins og hér stendur á verður að telja að það að fara upp á pall bifreiðarinnar og þaðan upp á gáminn til að losa keðjurnar hafi verið eðlilegur og nauðsynlegur liður í notkun þeirrar bifreiðar sem hér um ræðir og að affermingu hafi ekki verið lokið þegar slysið varð.

Hvað varðar orsakasamhengi, þá virðist hins vegar enn fremur vera áskilið að tjónsatvik verði rakið til aksturs bifreiðar, sérstaks búnaðar eða eiginleika hennar sem ökutækis. Eins og hér háttar til verður að fallast á með stefnda að ekki hafi verið sýnt fram á af hálfu stefnanda að umrætt slys hans, þegar hann fellur af palli bifreiðarinnar, og þar með óumdeilt tjón hans vegna þess, hafi hlotist af sérstökum hættueiginleikum bifreiðarinnar sem ökutækis né hafi það beinlínis tengst sérstökum búnaði hennar sem vörubifreiðar. Af því leiðir, að slysið og afleiðingar þess, getur ekki talist hafa hlotist af notkun umrædds ökutækis í skilningi 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 og fellur því utan gildissviðs vátryggingar samkvæmt 2. mgr. 92. gr. laganna.

Með vísan til alls ofangreinds ber því að sýkna stefnda af kröfum stefnanda.

Eins og málið liggur fyrir þykir þó rétt að málskostnaður falli niður.

Málið flutti Guðjón Ólafur Jónsson hæstaréttarlögmaður fyrir hönd stefnanda en Hjörleifur Kvaran hæstaréttarlögmaður fyrir hönd stefnda.

Pétur Dam Leifsson, settur héraðsdómari, kvað upp dóminn.

D ó m s o r ð :

Stefndi, Tryggingamiðstöðin hf., skal vera sýkn af dómkröfum stefnanda, Gunnars Arnar Ástþórssonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.

Pétur Dam Leifsson