

# D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 14. nóvember 2017 í máli nr. E-1113/2017:

**Jakob Ragnarsson slf.**

*(Guðbjörg Benjamínsdóttir hdl.)*

**gegn**

**Vátryggingafélagi Íslands hf.**

*(Þórarinn Sigurbergsson hdl.)*

## I

Mál þetta, sem var dómtekið 17. október sl., er höfðað 29. mars 2017 af Jakobi Ragnarssyni slf., Gerðhömrum 14 í Reykjavík, gegn Vátryggingafélagi Íslands hf., Ármúla 3 í Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að stefndi greiði sér 20.186.648 krónur auk dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, frá 22. júlí 2016 til greiðsludags, allt að frádregnum innborgunum stefnda 22. september 2016 að fjárhæð 9.761.148 krónur og 23. nóvember 2016 að fjárhæð 3.205.838 krónur. Þá krefst stefnandi málskostnaðar að skaðlausu úr hendi stefnda.

Stefndi krefst þess aðallega að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda auk málskostnaðar. Til vara krefst stefndi lækkunar á dómkröfum stefnanda og að málskostnaðar verði felldur niður.

## II

Stefnandi var eigandi vörubifreiðarinnar NF H42 af gerðinni Man. Bifreiðin var með áföstum krana með skráningarnúmerinu BH 0349. Hinn 22. júlí 2016 var vörubifreiðinni ekið eftir Vesturlandsvegi í gegnum Mosfellsbæ í átt til Reykjavíkur eftir að ökumaður hennar hafði lokið við að afhenda járnasendingu í Mosfellsdal. Ekki hafði verið gengið fyllilega frá krananum eftir notkun og var hann í svo hárrí stöðu að hann rakst á göngubrú sem liggur í 5,35 metra hæð yfir Vesturlandsveg. Við áreksturinn kom þungt högg á bifreiðina þannig að grind hennar brotnaði og kraninn eyðilagðist. Bifreiðin stöðvaðist á hringtorgi sem er rúmlega 70 metra frá brúnni.

Lögregla var kölluð á vettvang. Í lögregluskýrslu, sem rituð var um atvikið, er haft eftir ökumanninum að hann hafi kastast til inni í bifreiðinni. Kvartaði hann undan miklum verk í bakinu og var hann færður með sjúkrabifreið á slysadeild Landspítalans. Spurður af lögreglu á vettvangi, og áminntur um sannsögli, kvað ökumaðurinn að ökurhraði bifreiðarinnar hefði verið milli 30 og 40 km á klukkustund. Þá sagði hann ástæðu óhappsins líklega hafa verið þá að hann hefði

gleymt að setja niður kranann og hann því rekist á göngubrúna.

Bifreiðin var tryggð kaskótryggingu hjá hinu stefnda váttryggingafélagi. Þá var kraninn tryggður sérstakri vinnuvélatryggingu hjá stefnda. Tjónstilkynning barst stefnda 25. júlí 2016 þar sem fram kom að altjón hefði orðið á bifreiðinni.

Með bréfi, sem er ranglega dagsett 27. október 2016, tilkynnti stefndi að það væri mat félagsins að tjónið hefði hlotist af háttsemi sem teldist vera stórkostlegt gáleysi ökumanns bifreiðarinnar og að váttryggðum yrði „samsamað með þeirri háttsemi“. Því félli bótaréttur niður að hálfu leyti úr kaskótryggingunni. Fram kom að þessi niðurstaða væri reist á 27. gr. laga nr. 30/2004 og 9. gr. sameiginlegra skilmála stefnda nr. YY10.

Með bréfi lögmanns stefnanda 17. ágúst 2016 var framangreindri niðurstöðu stefnda mótmælt. Kom þar fram að ökumaðurinn hefði verið truflaður í miðju verki þegar hann hafi verið að ganga frá krananum og því hafi hann ekið af stað án þess að ljúka þeirri vinnu. Þau mistök geti með engu móti falið í sér stórkostlegt gáleysi. Því var þess farið á leit við stefnda að félagið endurskoðaði afstöðu sína í málinu.

Með bréfi 22. ágúst 2016 var stefnanda tilkynnt að það væri afstaða stefnda að tjónið á hleðslukrananum BH 0349 yrði einnig rakið til stórkostlegs gáleysis ökumanns og því væri bótaréttur úr þeirri tryggingu jafnframt skertur um helming. Bréfið barst með tölvuskeyti 23. ágúst 2016. Þar var bréfi lögmanns stefnanda frá 17. ágúst sama ár jafnframt svarað og fyrri afstaða félagsins áréttuð um skerðingu bótaréttar úr kaskótryggingu ökutækisins. Í kjölfarið tók stefnandi við bótum frá félaginu í samræmi við afstöðu stefnda en með fyrirvara um sakarskiptinguna og frekari bótakröfur.

Stefnandi skaut ákvörðun félagsins til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum 4. október 2016. Með álitni nefndarinnar 29. nóvember 2016 var afstaða stefnda staðfest.

### III

#### *1. Málsástæður og lagarök stefnanda*

Stefnandi byggir kröfur sínar á því að hann eigi rétt á fullum bótum úr kaskótryggingu bifreiðarinnar NF H42 og vinnuvélatryggingu kranans BH 0349 hjá stefnda. Stefnandi mótmælir þeirri afstöðu stefnda að í atvinnurekstri geti stefndi samsamað hinn váttryggða háttsemi stjórnanda ökutækis eða vinnuvélar með vísan til 29. gr. laga nr. 30/2004, 8. gr. skilmála EE50 (vinnuvélatrygging húftrygging) og 9. gr. skilmála nr. BK10 (ökutækjetrygging kaskó).

Þessu til stuðnings vísar stefnandi til 3. mgr. 29. gr. laga nr. 30/2004, en samkvæmt ákvæðinu sé heimilt að semja um í váttryggingum sem tengjast atvinnustarfsemi að váttryggður glati rétti sínum til bóta í heild eða að hluta vegna

háttsemi nánar tilgreindra manna eða hópa, en þó með þeim takmörkunum sem leiði af 1. mgr. 41. gr. laganna. Í síðargreinda ákvæðinu sé tekið fram að sá sem eigi váttryggða hagsmuni samkvæmt 39. gr. og 40. gr. þurfi ekki að sæta því að félagið beri fyrir sig háttsemi váttryggingartaka eða annars váttryggðs sem greini í reglum IV. kafla laganna eða 47. gr. laganna.

Stefnandi vísar til þess að í IV. kafla laganna sé fjallað um almennar forsendur fyrir ábyrgð félagsins. Þar séu m.a. ákvæði um vanrækslu á upplýsingaskyldu, brot á varúðarreglum, heimild félags til að skerða bótarétt vegna stórkostlegs gáleysis váttryggðs og heimild félagsins til að semja um að váttryggður kunni að glata rétti til bóta í heild eða að hluta vegna háttsemi nánar tilgreindra manna eða hópa.

Stefnandi kveður meginregluna vera þá að váttryggður eigi aðeins að þurfa að gjalda fyrir eigin háttsemi með því að réttur hans til váttryggingabóta skerðist. Hann eigi því ekki að gjalda fyrir að aðrir, án hans vitundar eða samþykkis, hegði sér andstætt þeim forsendum sem félagið hafi lagt til grundvallar áhættumati sínu eða eftir atvikum brjóti varúðarreglur.

Af hálfu stefnanda er bent á að í sérstökum athugasemdum með 41. gr. frumvarps að lögum nr. 30/2004 komi fram sú meginregla að gagnvart þeim sem njóti meðváttryggingar samkvæmt öðrum reglum frumvarpsins geti félagið ekki borið fyrir sig að það sé laust úr ábyrgð gagnvart honum vegna háttsemi sem váttryggingartaki eða annar meðváttryggður hefur viðhaft og fellur undir reglur IV. kafla frumvarpsins eða 47. gr. þess. Meginreglunni verði samkvæmt athugasemdum frumvarpsins beitt um allar mótbárur þegar háttsemi annars manns hafi þýðingu, enda sé því skilyrði fullnægt að um sé að ræða tilvik sem falli undir reglur IV. kafla eða 47. gr. Af ákvæðinu leiði einnig að félagið geti ekki borið fyrir sig að háttsemi váttryggðs eða annarra meðváttryggðra, sem falli undir 26., 28., 29. eða 30. gr. frumvarpsins, eigi að hafa áhrif á rétt meðváttryggðs. Nánar tiltekið segir orðrätt í athugasemdum með ákvæðinu: „Eins og fyrr greinir á ákvæðið við í öllum tilvikum þegar háttsemi fellur undir IV. kafla frumvarpsins. Í þessu felst að ekki er aðeins um að ræða háttsemi váttryggingartaka eða annarra meðváttryggðra heldur einnig háttsemi manna sem verða samsamaðir þeim.“

Með hliðsjón af framangreindum röksemdum byggir stefnandi á því að samkvæmt 1. mgr. 41. gr. laga nr. 30/2004 þurfi hann ekki að sæta því að félagið beri fyrir sig háttsemi annars váttryggðs sem greind er í reglum IV. kafla laga nr. 30/2004 (ætlað stórkostlegt gáleysi ökumanns). Því hafi stefnda verið óheimilt að samsama stefnanda háttsemi ökumanns bifreiðarinnar NF-H42.

Hvað sem öðru líður byggir stefnandi á því að háttsemi ökumanns í umrætt sinn geti ekki falið í sér stórkostlegt gáleysi í skilningi laga og skilmála félagsins. Ökumaður bifreiðarinnar hafi verið verktaki á vegum stefnanda. Hann hafði

nýlokið verki með kranabifreiðinni og hafði gengið frá krananum að mestu. Á þeim tímapunkti hafi hann verið truflaður af símhringingu sem tengst hafi starfinu og hafi því þurft að stökkva inn í bifreiðina til að skrifa upplýsingar á miða. Hann hafi síðan farið aftur út og lokið við að hífa upp lappirnar á bifreiðinni og ekið af stað án þess að búið væri að pakka krananum saman að fullu.

Stefnandi byggir á því að þessi háttsemi geti ekki talist til stórkostlegs gáleysis í skilningi 27. gr. laga nr. 30/2004. Leggur hann sérstaka áherslu á að sönnunarbyrði um að váttryggingarburður verði rakinn til stórkostlegs gáleysis hvíli á stefnda. Bifreiðatryggingum sé ætlað að taka til tjóns sem rakið verði til slysa, en slys verði eðli málsins samkvæmt af völdum gáleysis. Almenn gáleysi nægi þó ekki samkvæmt skilmálum YY10 til þess að unnt sé að skerða bótarétt váttryggðs. Munurinn á almennu og stórkostlegu gáleysi felist raunverulega í því að háttsemi, sem teljist ekki alvarleg eða ámælisverð, feli ekki í sér stórkostlegt gáleysi.

Þá séu einnig uppi sjónarmið um að hugtakið stórkostlegt gáleysi í váttryggingarétti kunní að vera þrengra en í skaðabótarétti og að það taki að líkindum einungis til meðvitaðs, stórkostlegs gáleysis, enda hafi váttryggður eða aðrir í þágu hans, greitt fyrir váttryggingaverndina og athafnað sig í skjóli hennar. Með öðrum orðum eigi váttryggður að vera tryggður fyrir slysum sem verði vegna almenns gáleysis.

Stefnandi kveður dómafordæmi, sem fjalli um skerðingu eða brottfall bótaréttar vegna stórkostlegs gáleysis, eiga það sammerkt að þegar á það sé fallist hafi verið um að ræða meðvitað eða vítavert gáleysi sem jaðri við ásetning, einkum ölvunarakstur eða vítaverðan hraðakstur. Vísar stefnandi til tiltekinna dóma þessu til stuðnings.

Stefnandi byggir á því að það geti með engu móti falið í sér stórkostlegt gáleysi í skilningi 27. gr. laga nr. 30/2004 eða 9. gr. sameiginlegra skilmála stefnda, að misfarist hafi af hálfu ökumanns að pakka krana bifreiðarinnar NF H42 að fullu saman vegna þess að hann hafi verið truflaður í miðju verki. Ómögulegt sé að halda því fram að háttsemi ökumannsins geti talist svo alvarleg að henni verði á nokkurn hátt jafnað til stórkostlegs gáleysis eins og það hugtak hafi verið túlkað í dómafordæmum héraðsdóms og Hæstaréttar. Því beri að hnekkja þeirri niðurstöðu stefnda að skerða bætur til stefnanda um helming og fallast á kröfu um fullar bætur vegna tjónsins á bifreiðinni NF H42 og hleðslukrananum BH O349.

Stefnandi gerir grein fyrir útreikningi kröfunnar í stefnu. Þar sem ekki er ágreiningur um það atriði er ekki tilefni til að gera sérstaka grein fyrir honum.

Stefnandi krefst dráttarvaxta samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, um vexti og verðtryggingu, af stefnufjárhæð frá slysdegi, 22. júlí 2016, til greiðsludags,

allt að frádregnum nánar tilgreindum innborgunum stefnda 22. september og 23. nóvember 2016. Um lagarök fyrir þeirri kröfu vísar stefnandi einnig til 9. gr. laga nr. 38/2001.

Um málskostnaðarkröfu sína vísar stefnandi til XXI. kafla laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, einkum 1. mgr. 130. gr. þeirra laga.

## *2. Málsástæður og lagarök stefnda*

Stefndi reisir sýknukröfu sína á því að tjóninu hafi verið valdið með háttsemi sem teljist til stórkostlegs gáleysis ökumanns bifreiðarinnar og að stefnanda, þ.e. váttryggðum, verði samsamað háttsemi ökumannsins. Á þeim grundvelli falli bótaréttur niður að hálfu leyti bæði úr kaskótryggingu ökutækisins og úr vinnuvélatryggingu kranans hjá stefnda. Því hafi stefnandi þegar fengið þær bætur sem hann eigi rétt á hjá stefnda vegna tjónsatviksins með greiðslunum 22. september 2016 og 23. nóvember 2016.

Eins og áður segir telur stefndi að samsama verði stefnanda háttsemi ökumanns bifreiðarinnar. Byggir afstaða stefnda á því að í váttryggingum sem tengjast atvinnustarfsemi megi, með þeim takmörkunum sem leiði af 1. mgr. 41. gr., semja um að váttryggður geti glatað rétti sínum til bóta í heild eða að hluta vegna háttsemi nánar tilgreindra manna eða hópa, sbr. 3. mgr. 29. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Í þessu tilviki hafi það annars vegar verið gert með gr. 9.2 í skilmála kaskótryggingar ökutækisins nr. BK10, þar sem fram komi að í atvinnurekstri geti félagið borið fyrir sig háttsemi stjórnenda váttryggðs og stjórnanda hins váttryggða ökutækis. Hins vegar hafi það verið gert með gr. 8 í skilmála vinnuvélatryggingar félagsins nr. EE50, þar sem fram komi að félagið geti borið fyrir sig háttsemi stjórnenda váttryggðs og stjórnanda hinnar váttryggðu vinnuvélar.

Stefndi bendir á að ofangreindar takmarkanir 1. mgr. 41. gr. laga um váttryggingarsamninga, á heimild til þess að að semja um að félagið geti borið fyrir sig háttsemi tilgreindra manna, nái aðeins til meðváttryggðs en ekki váttryggingartaka sjálfs. Vísað sé til þess að reglur VII. kafla laga um váttryggingarsamninga fjalli um það að hvaða marki váttrygging eigi að vera til hagsbóta fyrir annan en váttryggingartaka, sbr. kafla 7.1 í athugasemdum með frumvarpi til laga um váttryggingarsamninga. Af orðalagi 41. gr. laganna sé þannig skýrt að ákvæðið taki til þeirrar verndar er meðváttryggður njóti gagnvart mótbárum váttryggingafélags, og vísar þar einnig til tiltekinna ummæla í athugasemdum um 41. gr. frumvarpsins.

Á því er byggt af hálfu stefnda að samkvæmt gr. 2.1 í skilmálum trygginganna nr. BK10 og EE50 sé eigandi ökutækis/vinnuvélar váttryggður. Stjórnandi

ökutækis/vinnuvélar sé hvorki váttryggður né meðváttryggður. Ákvæði 3. mgr. 29. gr. laga um váttryggingarsamninga heimili því að samið sé um að váttryggður, þ.e. eigandi ökutækis/vinnuvélar, glati rétti sínum til bóta í heild eða að hluta vegna háttsemi tilgreindra manna eða hópa. Takmarkanir 1. mgr. 41. gr. laga um váttryggingarsamninga eigi þar af leiðandi ekki við um það að í skilmálum sé samið um að váttryggður glati bótarétti vegna háttsemi stjórnanda ökutækis/vinnuvélar. Ákvæðið takmarki því í engu heimild til þess að semja um það að í atvinnurekstri geti stefndi borið fyrir sig háttsemi stjórnanda hins váttryggða ökutækis eða hinnar váttryggðu vinnuvélar gagnvart váttryggðum sjálfum, en stefnandi sé váttryggingartaki að báðum váttryggingunum og jafnframt eigandi ökutækisins og vinnuvélarinnar og þ.a.l. váttryggður.

Vegna málatilbúnaðar stefnanda bendir stefndi jafnframt á að samkvæmt 4. mgr. 39. gr. laga um váttryggingarsamninga sé heimilt að víkja frá ákvæðum 1. til 3. mgr. sömu greinar um það hverjum váttrygging er til hagsbóta með samningi. Það hafi verið gert með gr. 2.2 í skilmálum trygginganna nr. BK10 og EE50 þar sem fram komi að veðhafar og aðrir þeir sem eigi fjárhagslega hagsmuni í ökutækinu/vinnuvélinni séu ekki meðváttryggðir í skilningi laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, nema þeir hafi fengið staðfestingu þess efnis frá félaginu. Með váttryggingarsamningi hafi því verið samið um það í tilviki stefnanda að váttryggingin sé engum öðrum til hagsbóta en eiganda.

Samkvæmt 3. mgr. 41. gr. laga um váttryggingarsamninga sé stefnda einnig heimilt að víkja frá reglum 41. gr. laganna með samningi gagnvart rétthafa í lausafé sem nýtur váttryggingarverndar skv. 3. mgr. 39. gr., sbr. 40. gr. Stefnda sé því heimilt með samningi að kveða á um það að meðváttryggður glati rétti sínum til bóta í heild eða að hluta vegna háttsemi tilgreindra manna þegar um er að ræða lausafé sem hægt sé að skrá sérstaklega, s.s. í bifreiðabók eða þegar um rekstartæki skv. 2. mgr. 24. gr. laga nr. 75/1997 er að ræða. Það hafi verið gert, sbr. ákvæði í gr. 2.2 í skilmála nr. BK10 og gr. 2.2 í skilmála nr. EE50 þar sem fram komi að meðváttryggðir öðlist aldrei meiri rétt gagnvart félaginu en váttryggður, sbr. 3. mgr. 41. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Það hafi því verið vikið frá ákvæðum 39. og 41. gr. laga um váttryggingarsamninga með samningi í máli þessu.

Með vísan til alls ofangreinds er það afstaða stefnda að honum hafi verið heimilt að semja um að váttryggður glati rétti sínum til bóta í heild eða að hluta vegna háttsemi stjórnanda ökutækis og vinnuvélar og þar af leiðandi séu skilyrði til staðar til þess að samsama stefnanda háttsemi ökumanns bifreiðarinnar NF H42 í máli þessu.

Stefndi byggir einnig á því að tjóninu hafi verið valdið með háttsemi sem telst til stórkostlegs gáleysis ökumanns bifreiðarinnar NF H42. Sú afstaða stefnda sé

reist á 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004, sbr. 9. gr. sameiginlegra skilmála stefnda nr. YY10. Þar komi fram að hafi tjóni verið valdið með háttsemi sem teljist til stórkostlegs gáleysis losni félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta.

Stefndi bendir á að ökumaður vörubifreiðarinnar NF H42 hafi ekið eftir Vesturlandsvegi í átt að Reykjavík með krana bifreiðarinnar ófrágenginn þannig að hann hafi skagaði langt umfram leyfilega hámarkshæð ökutækja. Í reglugerð um stærð og þyngd ökutækja nr. 155/2007, sem sé sett á grundvelli ákvæða umferðarlaga nr. 50/1987, komi fram í 9. gr. að leyfileg hæð ökutækis sé 4,20 metrar sem skuli mæla hornrétt frá yfirborði vegar að þeim hluta þess sem hæst stendur. Stefndanda og öikumönnum á hans vegum hafi verið skylt að fara eftir ákvæðum ofangreinds ákvæðis reglugerðar um stærð og þyngd ökutækja en reglurnar séu sérstaklega settar með það að markmiði að tryggja öryggi vegfarenda og koma í veg fyrir líkams- og munatjóni.

Samkvæmt upplýsingum frá Vegagerðinni sé hæð brúarinnar 5,35 metrar. Staða kranans hafi því sannarlega verið a.m.k. 1,15 metrum hærri en leyfilegt sé. Að mati stefnda sé því sannað að um verulegt og alvarlegt frávik hafi verið að ræða frá þeirri háttsemi sem ökumanni vörubifreiðarinnar bar að viðhafa, af háttseminni stafaði augljós og mikil hættu á akstri á einni helstu umferðaræð inn í höfuðborgina og ekki síður á göngubrú sem tengi m.a. íbúðabyggð við grunnskóla, íþróttamannvirki og verslunarkjarna. Þá verði að horfa sérstaklega til þess að ökumaður sé atvinnubílstjóri sem hafi ekið í umrætt sinn atvinnutæki, en til þess að mega stjórna því þurfi viðkomandi að hafa sérstök aukin réttindi. Að því virtu hafi hvílt á honum afar rík aðgæsluskylda í aðdraganda áreksturs, þar sem hann hafi búið yfir sérstakri kunnáttu, sérmenntun og áralangri reynslu af akstri flutningabifreiða, en látið sér þrátt fyrir það í léttu rúmi liggja þá gríðarlegu hættu sem stafaði af háttsemi hans, sem hafi mátt vera öllum ljós, einkum þó honum sjálfum. Ökumaður bifreiðarinnar NF H42 hafi því brotið gegn ofangreindri skráðri háttemisreglu og þeirri háttsemi sem eðlilegt hefði verið að viðhafa og gera hafi mátt kröfur til hans um að hann gerði. Það verði að teljast sérlega alvarlegt frávik frá þeirri háttsemi sem eðlilegt hefði verið að viðhafa.

Stefndi byggir enn fremur á því að stórkostlegt gáleysi þurfi ekki að vera meðvitað gáleysi, heldur geti ómeðvitað gáleysi einnig talist stórkostlegt gáleysi í váttryggingarétti. Það eigi ekki aðeins við í skaðabótarétti heldur sé sami mælikvarði um stórkostlegt gáleysi í váttryggingarétti skv. nýrri lagakenningum og ekki verður séð að nokkur munur sé á aðferðafræði dómstóla við mat á því hvort um stórkostlegt gáleysi sé að ræða á sviði skaðabótaréttar eða váttryggingaréttar.

Svo gáleysi teljist stórkostlegt gáleysi telur stefndi að háttsemi tjónvalds þurfi annaðhvort að víkja hlutrænt meira frá þeirri háttsemi sem honum hafi borið að

viðhafa eða að hin huglæga afstaða hans til tjónsins þurfi að einkennast af meira tillitsleysi en í tilviki almenns gáleysis. Að mati stefnda náí bæði skilyrðin til háttsemi tjónvalds í þessu tilviki. Hann hafi vikið verulega frá háttnerisreglum umferðarlaga með háttsemi sinni og látið sér í léttu rúmi liggja þá hættu sem af því hafi stafað er hann hafi ekið af stað án þess að ganga frá krana bifreiðarinnar. Þar dugi ekki að bera fyrir sig truflun eða einbeitingarleysi, sbr. dóm Hæstaréttar Íslands frá 5. júní 2007 í máli nr. 522/2007. Í danskri dómaframkvæmd hafi viðmiðið lengur verið það að af háttseminni stafi augljós hætta. Bersýnilegt sé að akstri ökutækis langt yfir hæðartakmörkunum inn í höfuðborgina fylgi augljós hætta sem gæti hæglega haft í för með sér stórtjón. Í raun sé það ljóst að óumflýjanleg hætta stafi af akstri bifreiðar, sem sé hærri en 5,35 metrar á hæð, undir umrædda brú.

Að öllu ofangreindu virtu telur stefndi því að sú ákvörðun að skerða bótarétt um helming hafi verið réttmæt ákvörðun með vísan til þess að ökumaður hafi verið valdur að umræddu tjóni með stórkostlega gáleysislegri háttsemi og að váttryggðum verði samsamað þeirri háttsemi.

Stefndi kveðst krefjast greiðslu málskostnaðar að mati dómsins í aðalkröfu samkvæmt 1. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála nr. 91/1991.

Varakrafa stefnda byggir í fyrsta lagi á því að lækka eigi dómkröfur stefnanda hlutfallslega með vísan til þess að tjóninu hafi verið valdið af stórkostlegu gáleysi ökumanns og að stefnanda verði samsamað þeirri háttsemi. Vísar stefndi til umfjöllunar um stórkostlegt gáleysi og samsömun í aðalkröfu hér að framan.

Varakrafa stefnda byggir í öðru lagi á því að vaxtakrafa stefnanda sé röng. Krafa um váttryggingarbætur í kaskótryggingu ökutækisins eða vinnuvélatryggingu eigi sér ekki fyrir fram ákveðinn gjalddaga og því sé hvorki lagaheimild né forsendur til staðar í málinu sem heimili að miða upphafsdag dráttarvaxta við tjónsdag. Um dráttarvexti af kröfum um váttryggingarbætur fari eftir 6. mgr. 50. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004. Stefnandi hafi fyrst lagt fram sundurliðaða fjárkröfu í málinu með stefnu sem birt hafi verið stefnda 4. apríl 2017. Upphafsdagur dráttarvaxta sé því í fyrsta lagi þegar liðinn hafi verið mánuður frá þeim degi er kröfuhafi sannanlega krafði skuldara með réttu um greiðslu samkvæmt 2. mgr. 5. gr. laga nr. 38/2001. Stefndi telji því upphafsdag dráttarvaxta vera 4. maí 2017.

Stefndi krefst þess í varakröfu að málskostnaður verði látinn niður falla, sbr. 3. mgr. 130. gr. laga um meðferð einkamála.

Stefnandi krefst í máli þessu fullra bóta úr tveimur húftryggingum, annars vegar úr kaskótryggingu vörubifreiðarinnar NF H42 og hins vegar úr vinnuvélatryggingu hleðslukranans BH 0349. Um kaskótryggingu vörubifreiðarinnar gilda váttryggingarskilmálar nr. BK10 sem og sameiginlegir skilmálar stefnda nr. YY10 sem vísað er til í fyrrgreindu váttryggingarskilmálunum. Um vinnuvélatrygginguna gilda váttryggingarskilmálar nr. EE50, en þar er einnig vísað til sameiginlegru skilmálanna nr. YY10. Þá taka ákvæði I. hluta laga nr. 30/2004, um váttryggingarsamninga, til trygginganna, en þó þannig að skilmálarnir ganga framur frávikjanlegum ákvæðum laganna.

Stefnandi er váttryggður samkvæmt báðum þessum tryggingum. Lýtur ágreiningur aðila annars vegar að því hvort ökumaður vörubifreiðarinnar hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi, sbr. 27. gr. laga nr. 30/2004 og 9. gr. sameiginlegru skilmálanna nr. YY10, þegar hann ók bifreiðinni undir göngubrú á Vesturlandsvegi með hleðslukranann ófrágenginn og í svo hárrí stöðu að kraninn rakst í brúna og tjón varð bæði á bifreiðinni og krananum. Verði komist að þeirri niðurstöðu að ökumaðurinn hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi kemur til álíta hvort stefnda sé heimilt að lækka váttryggingarbætur stefnanda á grundvelli ákvæða um samsömun í skilmálum váttrygginganna.

Í 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 segir að hafi váttryggður „með háttsemi sem telja verður stórkostlegt gáleysi, valdið váttryggingaratburði losnar félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta“. Við mat á ábyrgð félagsins ber samkvæmt ákvæðinu að líta til „sakar váttryggðs, hvernig váttryggingaratburð bar að, hvort váttryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti“. Ákvæði 9. gr. sameiginlegru skilmálanna eru því sem næst samhljóða, nema að þar er kveðið sérstaklega á um að félagið losni ekki úr ábyrgð hafi váttryggður ekki, vegna aldurs eða andlegs ástands, gert sér grein fyrir afleiðingum gerða sinna. Ágreiningslaust er að sá fyrirvari á ekki við í þessu máli.

Með því að ljúka ekki við að ganga frá krananum þannig að hann var í svo hárrí stöðu sem raun ber vitni áður en ökumaðurinn hóf akstur vörubifreiðarinnar úr Mosfellsdal sýndi hann af sér gáleysi. Af ákvæði 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 verður þó ráðið að almennt gáleysi nægi ekki til að váttryggjandi losni í heild eða hluta úr ábyrgð, heldur þarf gáleysið að vera stórkostlegt. Við mat á því hvort gáleysi teljist stórkostlegt verður einkum að líta til þess hvort háttsemi tjónvalds víki í verulegum atriðum frá þeirri háttsemi eða aðgæslu sem honum bar að viðhafsa samkvæmt skráðum háttennisreglum eða öðrum hlutlægum mælikvörðum. Huglæg afstaða tjónþola skiptir þó einnig máli þó að ekki sé áskilið að gáleysið þurfi að vera meðvitað til að geta talist stórkostlegt. Dómurinn lítur svo á að til þess að ómeðvitað gáleysi teljist stórkostlegt þurfi frávik tjónvalds frá háttennisreglu eða

öðru hlutlægu viðmiði almennt að vera sérstaklega alvarlegt með tilliti til þeirrar hættu sem skapast.

Ökumaður bifreiðarinnar gaf skýrslu fyrir dómi. Kvað hann minni sitt ekki vera gott eftir slysið. Það síðasta sem hann man var að hringt hafi verið í hann frá Húsasmiðjunni. Sagði hann að hann hefði greinilega ekið af stað eftir það með kranann uppi en gat ekki gert grein fyrir af hverju það gerðist.

Að teknu tilliti til framburðar ökumannsins og atvika að öðru leyti telur dómurinn ekkert liggja fyrir um að hann hafi verið meðvitaður um þá háttsemi sem skapaði hættu á tjóni. Gáleysi hans virðist þvert á móti hafa einkennst af kæruleysi eða gleymsku eftir að hann hafði lokið við að afhenda vörur og ók af stað með kranann ófrágenginn. Miðað við aðstæður verður að ganga út frá því að kraninn hafi þá náð meira en 5,35 metra í loft mælt hornrétt frá yfirborði vegar, eða meira en 1,15 metra yfir hámarkshæð ökutækis samkvæmt 9. gr. reglugerðar nr. 155/2007, um stærð og þyngd ökutækja. Árekstur á göngubrúna var því óhjákvæmilegur. Þá er fram komið í málinu að ökumaðurinn hafi farið aftur út úr bifreiðinni til þess að ljúka við að ganga frá henni, eftir að hann var truflaður með símtalinu, án þess að veita því athygli að verulega vantaði upp á að kraninn væri kominn í þá stöðu að forsvaranlegt væri að aka bifreiðinni áleiðis til Reykjavíkur. Við sakarmatið verður að líta til þess að ökumaðurinn var vanur atvinnubílstjóri og því hvíldi á honum rík aðgæsluskylda að þessu leyti.

Mikið högg hlaust af árekstrinum, svo mikið að grind bifreiðarinnar gaf sig. Ætla má að ökumaðurinn hefði auðveldlega getað misst alveg stjórn á bifreiðinni í kjölfarið. Árekstur vörubifreiðarinnar á göngubrú yfir fjölfarinn veg olli því hættu á umfangsmiklu líkams- og eignatjóni, ekki aðeins á ökumanni vörubifreiðarinnar og á bifreiðinni, heldur einnig á öðrum vegfarendum. Í ljósi þess sem hér hefur verið rakið verður að fallast á það með stefnda að ökumaðurinn hafi vikið verulega frá þeirri háttsemi sem honum bar að viðhafa og að af háttseminni hafi stafað augljós hættu á umfangsmiklu tjóni. Að teknu tilliti til þess sem hér hefur verið rakið er það mat dómsins að tjóninu hafi verið valdið af stórkostlegu gáleysi ökumanns.

Í 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004, sem og 9. gr. sameiginlegra skilmála stefnda, er vísað til þess að stórkostlegt gáleysi váttryggðs geti takmarkað bótaábyrgð váttryggingarfélags. Samkvæmt 3. mgr. 29. gr. sömu laga má semja svo um, í váttryggingum sem tengjast atvinnustarfsemi eins og hér á við, að váttryggður glati rétti sínum til bóta „vegna háttsemi nánar tilgreindra manna eða hópa“. Fram kemur í ákvæðinu að um þá samningsheimild gildi takmarkanir samkvæmt 1. mgr. 41. gr. laganna. Í því ákvæði kemur fram að sá sem á váttryggða hagsmuni samkvæmt 39. og 40. gr. laganna þurfi ekki að sæta því að váttryggingafélag beri fyrir sig háttsemi váttryggingartaka eða annars váttryggðs sem greinir í reglum IV. kafla eða 47. gr.

laganna.

Ákvæði 1. mgr. 41. gr. miðar eingöngu að því að tryggja þeim sem eru meðváttryggðir samkvæmt 39. og 40. gr. laganna sjálfstæðrar váttryggingaverndar óháð athöfnum váttryggingartaka eða annars váttryggðs. Augljóst er að stefnandi var ekki meðváttryggður ökumanni bifreiðarinnar í þeim tryggingum sem um ræðir, enda er stefnandi í senn váttryggjandi og váttryggður en ökumaðurinn ótryggður. Fær dómurinn engan veginn séð að 1. mgr. 41. gr. laga nr. 30/2004 eigi við þannig að takmarkað hafi þá heimild sem fram kemur í 3. mgr. 29. gr. laganna til að semja svo um að váttryggður glataði rétti til bóta vegna háttsemi nánar tiltekinna manna eða hópa.

Í 9. gr. váttryggingarskilmála nr. BK10, sem gildi um kaskótryggingu ökutækisins, segir að stefnda sé heimilt að bera fyrir sig háttsemi manns sem með samþykki váttryggðs er ábyrgur fyrir hinu váttryggða ökutæki. Þá kemur þar fram að í atvinnurekstri geti félagið borið fyrir sig háttsemi stjórnenda váttryggðs og stjórnanda hins váttryggða ökutækis. Eins var í 8. gr. váttryggingarskilmála nr. EE50, um vinnuvélatrygginguna, kveðið á um að stefndi gæti borið fyrir sig háttsemi stjórnanda váttryggðs og stjórnanda hinnar váttryggðu vinnuvélar. Ágreiningslaust er að stefnandi gekkst undir framangreinda skilmála við gerð váttryggingarsamnings. Á þessum grunni gat stefndi borið fyrir sig stórkostlegt gáleysi ökumanns bifreiðarinnar sem notuð var í atvinnurekstri gagnvart bótarétti stefnanda, sbr. 2. mgr. 27. gr. laga nr. 30/2004 og 9. gr. sameiginlegu skilmálanna nr. YY10.

Af framansögðu leiðir að stefnda er heimilt að bera fyrir sig stórkostlegt gáleysi ökumanns hinnar váttryggðu bifreiðar. Stefnandi hefur ekki hreyft þeim mótbárum í málatilbúnaði sínum að rétt sé að skerða bótarétt hans í minna mæli en stefndi hefur talið rétt. Eins og málið liggur fyrir þykir ekki efni til þess að hnekkja því skerðingarhlutfalli sem lá til grundvallar greiðslu váttryggingarbóta til stefnanda 22. september og 23. nóvember 2016. Því er það niðurstaða dómsins að stefnandi hafi þegar fengið þær váttryggingarbætur sem hann á rétt á úr þeim tryggingum sem um ræðir. Af þessum sökum verður stefndi sýknaður af öllum kröfum stefnanda.

Með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála, verður stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn 700.000 krónur.

Ásmundur Helgason héraðsdómari kveður upp dóm þennan.

### **D Ó M S O R Ð:**

Stefndi, Váttryggingafélag Íslands hf., er sýkn af kröfum stefnanda, Jakobs Ragnarssonar slf.

Stefnandi greiði stefnda 700.000 krónur í málskostnað.

Ásmundur Helgason (sign.)