

# Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 27. apríl 2023

Mál nr. E-4856/2021:

**A**

(Fjöltnir Vilhjálmsson lögmaður)

gegn

**TM tryggingum hf. og B**

(Stefán Björn Stefánsson lögmaður)

## Dómur

Mál þetta, sem dómtekið var að lokinni aðalmeðferð 4. apríl sl., var höfðað með stefnu, birtri 4. október 2021, af stefnanda, A, [...], á hendur stefndu, TM tryggingum hf., Síðumúla 24, Reykjavík, og B, [...].

Stefnandi krefst þess aðallega að viðurkennd verði með dómi bótaskylda stefnda TM trygginga hf. úr lögbundinni slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar [...], hjá TM tryggingum hf., vegna þess líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í slysi þann 25. febrúar 2019.

Til vara krefst stefnandi þess að viðurkennd verði með dómi skaðabótaskylda stefnda TM trygginga hf. og B, *in solidum*, vegna þess líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í vinnuslysi þann 25. febrúar 2019.

Þá krefst stefnandi að stefndu verði í báðum tilvikum gert að greiða stefnanda málskostnað m.t.t. virðisaukaskatts og eins og málið væri ekki gjafsóknarmál.

Stefndu gera hvor um sig kröfu um að verða sýknaðir af öllum kröfum stefnanda.

Til vara gera stefndu hvor um sig þá kröfu að sök verði skipt hvað viðurkenningarkröfu stefnanda varðar og að bótaréttur stefnanda verði eingöngu viðurkenndur í samræmi við þá skiptingu.

Stefndu gera þá hvor um sig kröfu um málskostnað úr hendi stefnanda.

### Ágreiningsefni og málsatvik

Í málinu er tekist á um ábyrgð stefndu á slysi stefnanda, 25. febrúar 2019, þegar stefnandi varð fyrir alvarlegu líkamstjóni við affermingu á vöruflutningabifreiðinni [...], er hann ók sem starfsmaður fyrir stefnda B, þegar hurð á tengivagni vöruflutningabifreiðarinnar fauk skyndilega upp við sterka vindhviðu og á stefnanda. Er meginágreiningur aðila í málinu einkum tvíþættur: Í fyrsta lagi er það hvort slys

stefnanda er verður við affermingu á bifreið stefnanda teljist vera að rekja til notkunar hennar í skilningi þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 og sé þar af leiðandi bótaskyld úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar hjá stefnda TM tryggingum hf. skv. 92. gr. þágildandi umferðarlaga. Í öðru lagi og til vara snýst ágreiningur málsaðila svo um hvort slys stefnanda sé að rekja til vanbúnaðar á hurðarfestingum tengivagns bifreiðarinnar og þar af leiðandi hvort B og ábyrgðartryggjandi þess, stefndi TM tryggingar hf. (TM), beri þá skaðabótaábyrgð á tjóni stefnanda.

Málsatvik eru annars þau að stefnandi varð fyrir varanlegu líkamstjóni í umræddu vinnuslysi, 25. febrúar 2019, þegar sterk vindhviða feykta upp hurð á tengivagni með skráningarnúmeri [...], þ.e. hurð sem var aftan til á tengivagni flutningabifreiðar stefnda B með skráningarnúmerið [...], með þeim afleiðingum, að hurðin skall aftan á höfuð, háls og bak stefnanda svo að hann varð fyrir alvarlegu líkamstjóni.

Þegar slys stefnanda varð hafði hann starfað sem flutningabílstjóri hjá hinu stefnda fyrirtæki B í nokkurn tíma, en starfsemi B lýtur að framleiðslu á ýmiss konar [...]. Fólst starf stefnanda í því að aka með þessar vörur til viðskiptavina B og á flutningamiðstöðvar og afhenda vörurnar þannig til viðskiptavina. Með bréfi, dags. 15. mars 2021, var stefnanda síðan sagt upp störfum sem vörubílstjóra hjá stefnda B en þá hafði hann reynt að þræuka áfram við störf sín þrátt fyrir erfiðleika vegna afleiðinga framangreinds slyss.

Þegar slysið bar að garði var stefnandi staddur á bílaplani [...] að afferma vörur úr vagni téðrar bifreiðar sem hann ók og sem átti að afhenda starfsmönnum [...]. En þegar stefnandi var þar við störf aftan við tengivagninn í greint sinn fauk opunarhurð/ hleri tengivagnsins skyndilega og fyrirvaralaust úr festingu sinni og á stefnanda, eins og myndbönd sýna.

Kveðst stefnandi hafa fundið fyrir gífurlegu höggi er hurð vagnsins skall af miklu afli aftan á höfuð hans, háls og bak. Við höggið kveðst stefnandi hafa rotast en þó náð meðvitund skömmu síðar, en eftir að hafa komist til meðvitundar hafi stefnandi verið vankaður og illa haldinn eftir höggið. Stefnandi kveðst ekki muna vel eftir slysinu og segist eiga erfitt með að muna atvik sem gerðust skömmu fyrir og eftir slysið.

Stefnandi telur orsakir slyssins þær að ótryggar hurðarfestingar tengivagnsins hafi gefið eftir þegar vindhviða hafi komið með þeim afleiðingum að hurðin fauk upp, stefnanda að óvörum, og þrátt fyrir að stefnandi hafi áður fest hurðina kyrfilega, eins og hægt hafi verið að gera, eins og sjáist á myndbandi úr öryggismyndavél af slysinu. Stefnanda virðist sem festingar vagnsins hæfi illa íslensku veðurfari og aðstæðum, þær hafi ekki reynst eins tryggar og við megi búast, sbr. myndbandið.

Í kjölfar slyssins hafi lögregla verið kölluð á vettvang og stefnandi síðan verið fluttur með sjúkrabifreið á bráðadeild LSH til frekari rannsókna og aðhlyningar.

Í skýrslu C lögreglumanns, er kom á vettvang skömmu eftir slysið, segir: „Við affermingu á eftirvagninum losnaði annar hleri vagnsins sökum roks og skelltist í höfuð

A með þeim afleiðingum að hann rotaðist.“ Vísar stefnandi til þess að engin rannsókn eða athugun lögreglu hafi farið fram á slysavettvangi né heldur hafi Vinnueftirlit ríkisins (VER) verið kallað á slysavettvang til að rannsaka tildrög og aðdraganda slyssins, þ. á m. hvort ásigkomulagi festingar-/læsingarbúnaðar hurðar tengivagnsins væri ábótavant og ekki þolað vindinn, sem stefnandi byggir á að sé orsök. Í lögregluskýrslu komi þó fram að haft hafi verið samband við vinnuveitanda stefnanda og við VER, en engin rannsókn hafi þó farið fram.

Af hálfu stefndu er lögð áhersla á að stefndi B hafi tilkynnt slysið til VER daginn eftir slysið, 26. febrúar 2019, og til Sjúkratrygginga Íslands (SÍ) sama dag. Stefnandi vísar hins vegar til þess að í málinu liggi fyrir óundirrituð og ódagsett tilkynning um slysið til VER. Telur stefnandi að stefndi B hafi hvorki tilkynnt slysið tímanlega til VER né fylgt því eftir að orsakir og tildrög slyssins yrðu nánar rannsökuð, en engin gögn liggi fyrir um það hvort læsingar-/hurðabúnaður vagnsins hafi verið kannaður nánar. Þá telji stefnandi að tveimur mánuðum eftir slysið hafi það verið tilkynnt til SÍ. Staðfesti tilkynningin m.a. að stefnandi hafi verið fluttur með sjúkrabifreið undir læknishendur þegar eftir slysið og að lögregla hafi strax tilkynnt vinnuveitanda hans um slysið. Hafi stefnandi þegar þegið bætur frá SÍ vegna slyssins.

Stefnandi var fluttur með sjúkrabifreið á slysadeild LSH þegar í kjölfar slyssins. Á slysadeild kvartaði stefnandi yfir verkjum hægra megin í höfði og verk hægra megin í andliti, þar sem hurðin hafi lent á stefnanda. Neitaði stefnandi ógleðitilfinningu, sjóntruflunum, svima, máttarminnkun eða öðrum einkennum. Tekin var sneiðmynd af höfði stefnanda sem sýndi enga áverka á heila eða höfuðkúpu. Þá var hálsskoðun eðlileg og skoðun á taugakerfi. Eftir skoðun var stefnandi greindur með heilahristing eftir höfuðhögg. Við útskrift frá bráðadeild var stefnanda svo ráðlagt að leita aftur til læknis fyndi hann til einkenna frá höfði, ógleði eða annarra nýrra einkenna.

Á slysadeild hafi stefnanda enn fremur verið ráðlagt að hafa hægt um sig og leita til lækna ef einkenni hans færu versnandi. Degi eftir slysið kveðst stefnandi hafa mætt til vinnu sinnar eftir miklar fortölur og þrýsting af hálfu yfirmanna hjá vinnuveitanda. Stefnandi hafi þá verið annar af tveimur bílstjórum fyrirtækisins og hinn bílstjórinn verið frá vinnu vegna veikinda á þessum sama tíma.

Næstu daga og vikur hafi stefnandi harkað af sér og reynt að sinna starfi sínu þrátt fyrir einkenni sín. Hann hafi fundið fyrir mikilli þreytu og vanlíðan við vinnu og í raun við allt álag. Helstu einkenni hafi verið þreyta, hægagangur, svimi og höfuð- verkir, en sökum einkenna sinna hafi stefnandi þurft að hvíla sig oft á dag. Eftir þrjár vikur hafi stefnandi leitað til læknis á Heilbrigðisstofnun [...], 20. mars 2019. Þar hafi D læknir tekið á móti honum og mælt fyrir um að hann skyldi taka því rólega. Við skoðun á [Heilbrigðisstofnun] hafi verið staðfestar fyrri greiningar lækna um heilkenni eftir höfuðáverka. Ritaði læknirinn þá bréf til vinnuveitanda og óskaði eftir því að hann sýndi

stefnanda skilning vegna veikindanna. Í kjölfarið hafi stefnandi verið nokkra daga frá vinnu en svo snúið aftur til vinnu. Stefnandi hafi síðan lengst af verið í 100% starfi þar til í september 2019 þegar hann hafi forfallast um þriggja vikna skeið í kjölfarið á kvíðakasti er hann hafi fengið við akstur og lýst hafi sér í þyngslum fyrir brjósti, sjóntruflunum og hröðum hjartslætti. Eftir þriggja vikna hlé frá vinnu, í byrjun október 2019, hafi stefnandi snúið aftur til vinnu og hafi á ný byrjað togstreita stefnanda við vinnuveitanda sinn um vinnuframlag hans, þar sem hann hafi aðeins talið sig geta sinnt hlutastarfi sökum einkenna sinna. Úr varð að stefnandi var í hálfu starfi (50%) út október- og nóvembermánuð, en jók síðan við sig vinnu í byrjun desember 2019 og vann 75% vinnu í tvær vikur. Hóf stefnandi síðan fulla vinnu að nýju um miðjan desember 2019.

Eftir að stefnandi hóf aftur fulla vinnu í desember 2019 kveðst hann sem fyrr hafa reynt að sinna vinnu sinni eftir fremsta megni þrátt fyrir einkenni. Eins og fyrirbyggjandi heilsufarsgögn sýni þó hafi ráðleggingar lækna vegna einkenna stefnanda einkum verið þær að hvílast og að stefnandi drægi úr vinnu. Í júlí 2020 hafi stefnandi verið talinn 50% óvinnufær eftir skoðun E sérfræðilæknis 17. janúar 2020. Í kjölfarið hafi læknirinn metið ástand stefnanda svo að hann væri með öllu óvinnufær frá september 2020 og teljist stefnandi óvinnufær upp frá því. Stefnanda hafi verið sagt upp störfum hjá stefnda B 15. mars 2021. Sé fyrirhugað að stefnandi sækji endurhæfingu hjá VIRK en óljóst hver vinnugeta verði.

Með skriflegri beiðni 17. mars 2020 óskaði stefnandi eftir því að F, heila- og taugasjúkdómalæknir, legði mat á afleiðingar slyss stefnanda. Óskað var eftir mati á því hver væri læknisfræðileg örorka og miski stefnanda vegna afleiðinga slyssins, auk ákvörðunar á stöðugleikapunkti og tímabili tímabundins starfsorkumissis stefnanda í samræmi við skilmála stefnda TM trygginga hf. Þann 23. júní 2020 lá fyrir matsgerð F. Samkvæmt niðurstöðum hennar lýsa afleiðingar slyssins sér í heilkennum eftir höfuðáverka, eftirstöðvum eftir tognun á lendhrygg með álagsverkjum, eymslum og vægri hreyfiskerðingu og eftirstöðvum eftir tognun í vinstri mjöðm með verkjum og eymslum, en ekki hreyfiskerðingu. Við mat á varanlegri læknisfræðilegri örorku hafi verið tekið mið af liðum I.E., VI.A.c og VII.B.a í miskatöflu örorkunefndar og læknisfræðileg örorka stefnanda metin 15%, þ.e. 10% vegna heilkenna eftir höfuðáverka, 3% vegna tognunareinkenna í lendhrygg og 2% vegna tognunareinkenna í vinstri mjöðm. Hafi stöðugleikapunkti skv. matinu verið náð 16. desember 2019, þegar stefnandi hóf fulla vinnu á ný. Á grundvelli umræddrar matsgerðar F gengu stefnandi og stefndi TM tryggingar hf. til uppgjors vegna kröfu stefnanda til greiðslu bóta úr slysatryggingu launþega hjá stefnda B og lauk uppgjöri aðila um miðjan júlí 2020.

Með bréfi, dags. 30. nóvember 2019, óskaði lögmaður stefnanda eftir afstöðu stefnda TM til skaðabótaskyldu félagsins vegna slyss stefnanda, þar sem slysið væri bótaskyldt úr slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar [...], auk þess sem það væri að rekja til ólögmeis

vanbúnaðar á festingum tengivagns bifreiðarinnar. Um miðjan janúar 2020 var krafan ítrekuð og vísað til þess að stefnandi hefði sem ökumaður bifreiðarinnar verið tryggður fyrir tjóni sem orðið hafi af notkun bifreiðarinnar. Þann 9. júní 2020 hafnaði TM bótaskyldu úr ökumannstryggingu bifreiðarinnar. Að mati TM væri slys stefnanda ekki að rekja til notkunar bifreiðarinnar eða dráttarvagnsins, heldur til þess að vindhviða hafi feykt upp hurðinni. Hafi TM hins vegar dregið að taka afstöðu til skaðabótaskyldu félagsins úr frjálsri ábyrgðartryggingu vinnuveitanda stefnanda og hafi þá borið fyrir sig að ekki væri hægt að taka afstöðu til þess áður en félagið hefði aflað fullnægjandi upplýsinga frá vátryggingartaka um slys stefnanda.

Þann 29. júní 2020 vísaði stefnandi kröfum sínum til úrskurðarnefndar í vátryggingamálum (ÚNV) og krafðist að viðurkennd yrði skaðabótaskylda stefnda TM vegna líkamstjóns er hann hafi orðið fyrir í slysinu 25. febrúar 2019. Byggði stefnandi á því að slys hans væri bótaskyldt úr lögboðinni slysatryggingu ökumanns þeirrar bifreiðar er stefnandi hafi ekið fyrir stefnda B, skráningarnúmer [...], þar sem slysið mætti rekja til notkunar hennar. Þá hafi stefnandi jafnframt byggt á því að hann ætti rétt til greiðslu skaðabóta úr frjálsri ábyrgðartryggingu stefnda B hjá stefnda TM, þar sem slysið væri að rekja til bótaskylds vanbúnaðar á festingum tengivagnsins sem hafi orðið til þess að hurð vagnsins hafi fokið á stefnanda með afleiddu líkamstjóni.

Þann 8. september 2020 lá fyrir úrskurður ÚNV sem hafnaði að stefnandi ætti rétt á bótum úr slysatryggingu ökumanns og ábyrgðartryggingu stefnda B hjá stefnda TM. Hafi niðurstaðan einkum byggt á því að slysið væri ekki að rekja til notkunar bifreiðar í skilningi umferðarlaga og væri þar af leiðandi ekki bótaskyldt úr lögboðinni slysatryggingu bifreiðarinnar, sbr. 92. gr., sbr. 88. gr., þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Þá hafi ÚNV talið að stefnandi hefði ekki fært sönnur á það að festingarvagnur tengivagnsins hafi verið vanbúinn og skilyrðum skaðabótaábyrgðar fullnægt. Stefnandi telji niðurstöðu ÚNV ekki í samræmi við dómaframkvæmd og fræðiskrif.

Geti stefnandi ekki unað því að fá tjón sitt aðeins bætt að hluta úr slysatryggingu launþega og sé því knúinn til að stefna málinu til viðurkenningar á skaðabótaskyldu.

#### *Málsástæður og lagarök stefnanda*

Óumdeilt sé að stefnandi hafi orðið fyrir líkamstjóni í slysi 25. febrúar 2019 er hurð á tengivagni þeirrar flutningabifreiðar sem stefnandi ók fyrir stefnda B f auk upp og á stefnanda, með þeim afleiðingum að stefnandi hlaut líkamstjón. Byggi stefnandi aðallega á því að líkamstjón hans sé að rekja til notkunar þeirrar bifreiðar er hann hafi ekið fyrir stefnda B. Afferming sé hluti af hefðbundinni notkun slíkra vöruflutningabifreiða og vinna ökumanna þeirra falli undir notkunarhugtak þágildandi umferðarlaga. Til vara byggi stefnandi á að slys hans sé að rekja til bilunar á festingar-/læsingarbúnaði tengivagnsins er einfaldlega hafi gefið sig (bilað) þannig að hurðin hafi fokið upp. Beri

B, sem eigandi bifreiðarinnar og vinnuveitandi stefnanda, ábyrgð á vanbúnaði sem verið hafi á bifreiðinni og orsakað hafi slysið og líkamstjón stefnanda. Beri því að viðurkenna skaðabótaskyldu B, sem og stefnda TM, sem ábyrgðartryggjanda skaðabótaskylds tjónvalds, þ.e. vinnuveitanda stefnanda.

Stefnandi reisi aðalkröfu um viðurkenningu á greiðsluskyldu stefnda TM vegna ökumannstryggingarinnar á því að líkamstjón stefnanda, sem hann hafi orðið fyrir í slysinu, 25. febrúar 2019, sé að rekja til notkunar bifreiðarinnar [...], og því beri að bæta stefnanda það líkamstjón er hann hafi orðið fyrir sem ökumaður bifreiðarinnar á grundvelli lögboðinnar slysatryggingar ökumanns skv. þágildandi umferðarlögum nr. 50/1987. Beri stefnda TM, skv. lögboðinni slysatryggingu skv. 92. gr. þágildandi umferðarlaga, að bæta stefnanda það tjón sem stefnandi hafi orðið fyrir í umrætt sinn. Um sé að ræða hlutlæga ábyrgð og slysatryggingu á grundvelli umræddrar 92. gr.

Líkamstjón stefnanda hafi orðið við affermingu flutningabifreiðar, sem sé hluti af venjulegri og eðlilegri notkun vöruflutningabifreiðar, er hurð flutninga- og tengivagnsins hafi losnað úr festingum og fokið upp af miklu afli á stefnanda þegar verið var að afferma bifreiðina. Sé afferming jafn óhjákvæmilegur hluti af starfi stefnanda sem bifreiðarstjóra flutningabifreiðar og akstur slíkra bifreiða í skilningi 92. gr. Falli slík vinna, rétt eins og akstur, undir vinnu við notkun slíkra vöruflutningabifreiða.

Til stuðnings því bendi stefnandi á að af dómaframkvæmd verði ráðið að verði slys á ökumönnum bifreiða við framkvæmd verka sem nátengd séu starfi þeirra sem atvinnubílstjóra séu slík slys rakin til notkunar vöruflutningabifreiðar. Í þeim tilvikum sé um að ræða líkamstjón sem standi í nánú og fyrirsjáanlegu sambandi við þá notkun sem umræddri bifreið sé ætlað að gegna, þ.e. að flytja og ferma vörur. Þegar svo hátti til sé ekki gerð sú krafa að líkamstjón sé að rekja til vélar- eða hreyfiafls bifreiðar.

Vísi stefnandi til breytingalaga nr. 32/1998 þar sem váttryggingarvernd tjónþola er yrði fyrir tjóni vegna eigin bifreiðar hafi verið augin. Við lögfestingu framangreindra laga hafi gildissvið 92. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 verið víkkað út þannig að váttryggingarverndin tæki þá ekki aðeins til ökumanns við akstur á ökutæki, heldur einnig til þeirra tilvika þegar tjónþoli, sem váttryggður eða ökumaður, slasast sem farþegi í eigin ökutæki, eða þá með öðrum hætti af völdum ökutækisins.

Verði ekki fallist á málatilbúnað stefnanda varðandi aðalkröfu sé til vara byggt á því að stefndu, B og TM, beri skaðabótaábyrgð á sakargrundvelli á líkamstjóni stefnanda, enda tjónið afleiðing af saknæmum og ólögætum vanbúnaði á festingar-/læsingarbúnaði eftirvagns þeirrar bifreiðar sem stefnandi hafi ekið fyrir stefnda B.

Stefnandi byggi á því að fyrrum vinnuveitandi, B, beri ábyrgð á slysi hans 25. febrúar 2019, á grunni sakarreglu, reglu um vinnuveitandaábyrgð og ströngum bótareglum vegna hættulegs vinnuumhverfis og ófullnægjandi tækja vegna vinnu. Sé þá

skírskotað til reglunar um nafnlaus mistök og húsabónndaábyrgð. Þá vísist til reglna um strangt sakarmat vegna tjóns sem verði vegna notkunar tækja og bilunar þeirra.

Á því sé byggt að orsök þess að hurð eftirvagnsins hafi fokið upp og losnað sé sú að bilun hafi orðið í festingar-/læsingarbúnaði flutningavagnsins eða búnaðurinn gefið sig. Í öllu falli hafi umræddur búnaður ekki verið eins traustur og gera verði kröfur til við hefðbundna notkun. Slíkt eigi ekki að geta gerst, þegar hurð hafi verið tryggilega fest í læsingu, eins og hér. Eftirvagn bifreiðarinnar hafi því verið vanbúinn.

Lögregluskýrsla staðfesti að annar hlerinn hafi losnað sökum roks. Læsingarbúnaður og festingar hurðar tengivagns hafi ekki verið svo öruggar er vænta hafi mátt.

Vinnuveitandi stefnanda hafi sem atvinnurekandi borið ábyrgð skv. 13. gr., sbr. 37. gr., laga um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum á því að vinnuáðstæður stefnanda væru fullnægjandi þannig að öryggi hans sem starfsmanns væri tryggt og að gætt væri fyllsta öryggis og góðs aðbúnaðar á vinnustað stefnanda.

Hafi verið á ábyrgð vinnuveitanda að tryggja að framkvæmd verks og aðbúnaði er skapaður hafi verið stefnanda við vinnu, eins og öðrum starfsmönnum, væri þannig hagað að starfsmönnum stafaði ekki hætta af. Vanbúin hurðarfesting/læsingarbúnaður á flutningsvagni bifreiðarinnar hafi orðið til þess að hurðin hafi fokið upp og skolið á stefnanda og valdið tjóni. Ljóst sé að öryggi hafi ekki verið nægilega tryggt.

Læsingar- og festingarbúnaðurinn hafi ekki verið í samræmi við gildandi reglur um gerð slíkra tækja, sbr. reglugerð nr. 822/2004 um gerð og búnað ökutækja. Í 3. gr. téðrar reglugerðar í lið 11.50 segi: „Dyrabúnaður eftirvagns telst vera fullnægjandi ef hann uppfyllir ákvæði EBE-tilskipunar nr. 70/387 með síðari breytingum.“

Í almennum ákvæðum viðauka tilskipunar nr. 70/387 EBE (Council Directive 70/387/EEC of 27 July 1970 on the approximation of the laws of the Member States relating to the doors of motor vehicles and their trailers) komi fram að tilskipuninni sé ætlað að tryggja öryggi þeirra er eigi leið í og úr slíku ökutæki, þ.m.t. eftirvagni, en þar segi í gr. 1.2.: „Doors, entries and exits must be such that they can be used easily and without danger.“ En síðan segi í gr. 1.4.: „Door latches must be designed in such a way as to prevent the doors opening accidentally.“ Í II. viðauka téðrar tilskipunar segi eftirfarandi: „3. CONSTRUCTION REQUIREMENTS 3.1 Latches 3.1.1 Longitudinal load: The latch and striker assembly shall be able to withstand a longitudinal load of 453 kp (444 daN) in the intermediate latched position and 1134 kp (1111 daN) in the fully latched position (Figure 2).“

Í ljósi atvika sé byggt á því að búnaður eftirvagnsins hafi ekki verið í samræmi við ofangreind ákvæði tilskipunar nr. 70/387 EBE og þar af leiðandi jafnframt farið í bága við þær kröfur sem gerðar séu til slíkra vagna skv. reglugerð nr. 822/2004. Einkum hafi búnaðurinn ekki tryggt að hurðir eftirvagnsins fýkju ekki upp án tilefnis og ekki þolað slíkt álag sem gerðar séu kröfur um í II. viðauka tilskipunarinnar.

Verði ekki fallist á það að slys stefnanda hafi orðið við notkun ökutækis sé byggt á því að líta megi á eftirvagn bifreiðar sem tæki í skilningi reglugerðar um notkun tækja nr. 367/2006. Felist í notkun tækja: „hvers konar athafnir sem tengjast tækjum, svo sem að ræsa þau eða stöðva, beiting þeirra, flutningur, viðgerðir, breytingar, viðhald og umhirða, þar með talin þrif“, sbr. b-lið 3. gr. téðrar reglugerðar. Í þessu sambandi bendi stefnandi á að eftirvagn bifreiðar í skilningi umferðarlaga sé skilgreindur sem: „Ökutæki, sem hannað er til að vera dregið af öðru ökutæki og aðallega er ætlað til fólks- eða vöruflutninga.“, sbr. 2. gr. laga nr. 50/1987.

Á grunni skyldna sinna, skv. reglugerð um notkun tækja, hafi vinnuveitanda borið að tryggja að búnaður eftirvagnsins er stefnandi hafi notast við í starfinu hæfði verki sem hann hafi sinnt í umrætt sinn, þannig að stefnandi gæti notað tækið (eftirvagninn), án þess að öryggi hans og heilsu væri hætta búin. Í ljósi þess að festingar-/læsingarbúnaður eftirvagnsins hafi gefið sig í vindhviðu er algengar séu utan dyra hér á landi hafi vanbúnaður eftirvagnsins skapað mikla hættu, sem hafi síðan raungerst í slysi stefnanda. Byggir stefnandi á að sök vinnuveitanda stefnanda liggi hlutlægt séð fyrir.

Stefnandi byggir á því að leggja verði framburð hans til grundvallar í málinu um orsakir slyssins. Óumdeilt sé að slys stefnanda hafi ekki verið tilkynnt til VER af hálfu vinnuveitanda stefnanda, líkt og lög kveði á um, sbr. 79. gr. laga nr. 46/1980. Af þeirri ástæðu verði að leggja til grundvallar framburð stefnanda um orsakir slyssins. Beri stefndu því alla sönnunarbyrði fyrir hinu gagnstæða, þ.e. að slys stefnanda sé ekki að rekja til bilunar í ótraustum læsingarbúnaði flutningavagnsins.

Stefnandi sé í engum vafa um að orsakir slyssins og tildrög þess hefðu legið ljós fyrir hefði stefndi B gert reka að því að lögregla og VER könnuðu orsakir og tildrög slyssins, t.d. með því að kanna nánar læsingarbúnað tengivagnsins. Tilkynningarskylda laga nr. 46/1980 hvíli á vinnuveitanda. Af dómaframkvæmd megi ráða að vinnuveitendum beri eftir fremsta megni að leitast eftir því að tildrög og orsakir slysa séu rannsakaðar af hálfu eftirlitsaðila. Þótt lögregla hafi gert VER viðvart telji stefnandi slíka tilkynningu ekki geta leyst vinnuveitandann B undan þeim skyldum skv. lögum að tilkynna slysið til VER og ganga eftir að orsakir og tildrög yrðu rannsökuð.

Þá megi ráða af dómaframkvæmd að ekki hvíli aðeins sú skylda á vinnuveitanda að tilkynna slys líkt og lög geri ráð fyrir, heldur og að hlutast til um að fullnægjandi rannsókn sé gerð á tildrögum slyss. Skorti á rannsókn lögreglu eða annarra verði vinnuveitandi tjónþola að bera hallann af því, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 151/2017. Rannsókn hefði getað staðfest að bilun hafi verið í læsingarbúnaði flutningavagnsins eða að búnaðurinn samræmdest ekki opinberum kröfum að öðru leyti. Eðli máls skv. hafi hér verið nauðsynlegt af hálfu vinnuveitandans að kanna umræddan búnað í því skyni að lagfæra hann og koma þannig í veg fyrir frekari slys.

Af vanrækslu stefnda B leiði að það verði að bera halla af sönnunarskortum um þau atriði er rannsókn VER hefði getað leitt í ljós. Stefnandi geti ekki fallist á að vanræksla vinnuveitanda, um að tilkynna slysið og hlutast til um rannsókn á orsökum þess eigi að bitna á honum sbr. dóma Hæstaréttar í málum nr. 363/2008 og 272/2008.

Stefnandi mótmæli fullyrðingu stefnda TM, um að slysið megi aðeins rekja til vindhviðu, sem rangri. Það rétta sé að slysið megi rekja til þess að festingarbúnaður hurða eftirvagnsins hafi ekki verið nógu öruggur þar sem hurðin hafi losnað sökum vanbúnaðar, bilun hafi verið í búnaðinum, og/eða að læsingarnar hafi ekki verið nógu traustar. Augljóst sé að slysið hefði ekki orðið hefði læsingar-/festingarbúnaður verið forsvaranlegur enda hefði hurðin þá ekki fokið upp í vindi. Eðlileg krafa sé að slíkar festingar þoli íslenskt veðurfar og fjúki ekki upp í tíma og ótíma þótt hvessi.

Um afleiðingar slyssins vísist til heilsufarsgagna, þá einkum matsgerðar F heila- og taugasjúkdómalæknis og vottorðs G heila- og taugaskurðlæknis. Læknisfræðileg gögn sýni að stefnandi hafi sannanlega orðið fyrir miklu heilsufarstjóni í slysinu og að orsakatengsl séu á milli áverka stefnanda og slyssins. Hafi stefnandi ótvíræða lögvarða hagsmuni af því að fá skorið úr um skaðabótaskyldu stefndu, vegna líkamstjóns síns, sbr. 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991.

Um sameiginlega aðild stefndu vísist til 19. gr. laga nr. 91/1991. Lúti dómkröfur stefnanda að því að fá viðurkennda bótaskyldu TM vegna afleiðinga slyss stefnanda, þ.e. hins bótaskylda atviks. Sé kröfum aðeins beint að stefnda TM sem lögboðnum váttryggjanda [...], vegna slysatryggingar ökumanns, sbr. 92. gr. laga nr. 50/1987. Kröfu sé aðeins beint að tryggingafélagi eins og venja sé í slysatryggingamálum.

Til vara beini stefnandi kröfum sameiginlega að stefndu TM og B á grunni þess að TM sé ábyrgðartryggjandi skaðabótaskylda tjónvaldsins B, sbr. og 44. gr. laga nr. 30/2004, en um fyrirvar vísist til 17. gr. laga nr. 91/1991 og um varnarþing til 42. gr. sömu laga, en viðurkenningakrafa á hendur stefndu byggja hér á 2. mgr. 25. laganna.

Um lagarök vísist til XIII. kafla þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987, einkum 88. gr. og 92. gr., til reglna skaðabótaréttar um sönnun tjóns, sönnunarbyrði, gáleysis, óhappatilviljunar og eigin sakar tjónþola, skaðabótalaga nr. 50/1993, sbr. lög nr. 37/1999, váttryggingarsamningalaga nr. 30/2004, einkum 44. gr., laga nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum, og til reglna og reglugerða er settar hafi verið með stoð í þeim, en málskostnaðarkrafa byggja á XXI. kafla laga nr. 91/1991.

#### *Málsástæður og lagarök stefndu*

Stefndu byggja kröfu um sýknu af aðalkröfu stefnanda á því að líkamstjón hans verði ekki rakið til notkunar bifreiðarinnar í skilningi 92. gr. þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987 (umfl.). En verði talið að notkun bifreiðar hafi valdið tjóninu sé á því byggt að fella eigi niður eða lækka verulega bætur á grundvelli eigin sakar stefnanda.

Til stuðnings sýknu af varakröfu stefnanda byggi stefndu á því að líkamstjón hans verði ekki rakið til saknæmrar háttsemi stefndu og megi rekja til óhappatilviks. Verði hins vegar ekki fallist á að um óhappatilvik hafi verið að ræða sé byggt á því að fella eigi niður eða lækka verulega bætur til stefnanda á grundvelli eigin sakar stefnanda.

Til stuðnings sýknu af aðalkröfu stefnanda byggi stefndu á því að líkamstjón stefnanda verði ekki rakið til notkunar ökutækis í skilningi 2. mgr. 92. gr. umfl. Líkt og rakið sé í stefnu sé orsök slyssins sú að vindhviða hafi feykt upp hurð á flutningavagni vörubifreiðar með þeim afleiðingum að hún hafi skolið á stefnanda. Líkamstjón stefnanda verði því rakið til snarprar og óútreiknanlegrar vindhviðu en ekki til notkunar vörubifreiðarinnar, sérstaks búnaðar hennar eða eiginleika hennar sem ökutækis. Engin sjálfstæð tjónsorsök sem tengist búnaði bifreiðarinnar liggi hér fyrir.

Í dómaframkvæmd hafi verið lagt til grundvallar að almennt sé notkun ökutækis aðeins fyrir hendi í skilningi 2. mgr. 92. gr. umfl. ef bifreið á hreyfingu valdi tjóni. Aðeins í undantekningartilvikum hafi verið litið svo á að bifreið sé í notkun í þessum skilningi ef hún er kyrrstæð og verði þá að koma til að hættueiginleikar hennar, svo sem beiting vélarafis, standi ótvírætt í tengslum við tjónið, sbr. dóm Landsréttar í máli nr. 436/2020 og dóm Hæstaréttar í máli nr. 671/2014. Í dómaframkvæmd hafi jafnframt verið við það miðað að tjón þurfi að tengjast beinlínis tækjum sem heyri til eðlilegs útbúnaðar við að ferma og afferma flutningabifreiðar. Líkamstjón stefnanda standi ekki í neinum tengslum við hættueiginleika bifreiðarinnar sem slíkrar heldur megi rekja til veðuraðstæðna á slysstað, sbr. t.d. dóm Hæstaréttar í máli nr. 761/2009. Vindhviðan sem valdið hafi líkamstjóni stefnanda sé sjálfstætt og utanaðkomandi afl sem tengist bifreiðinni ekki að neinu leyti. Því sé ekki fyrir hendi orsakasamband á milli notkunar vörubifreiðarinnar og líkamstjóns stefnanda.

Til vara sé á því byggt að fella skuli niður eða lækka verulega bætur til stefnanda á grunni eigin sakar með vísan til 2. mgr. 88. gr. umfl. Stefnandi hafi átt að gæta ýtrustu varkárni við affermingu vörubifreiðarinnar miðað við aðstæður á slysstað. Samkvæmt upplýsingum frá Veðurstofu Íslands hafi vindhraði í mestu vindhviðum (hæsta 3 sekúndna gildi) á milli kl. 11:00 og 12:00 á slysdegi verið á bilinu 20–22 m/s skv. gögnum úr veðurathugunarstöðvum á Bústaðavegi, Arnarnesvegi og í Víðidal. Miðað við myndband hafi stefnandi lagt vörubifreiðinni þvert upp í vindinn þannig að hornið á milli hurðar og vagns, þegar hurðin hafði verið fest með festingunni, hafi staðið beint á móti vindi er orsakað hafi gríðarlegt vindálag á hurðina. Þá sjáist að hurðarfestingin sé ekki reist í upprétta stöðu heldur halli mikið til hægri þannig að einungis gúmmíflötur festingarinnar haldi hurðinni en ekki öll sveifin. Á mynd og á myndskaiði megi sjá rétta notkun festingarinnar þar sem hún sé reist í upprétta stöðu. Hefði stefnandi reist festinguna í upprétta stöðu þannig að öll sveifin hefði haldið hurðinni hefði mótstaða festingarinnar aukist verulega, enda sé það rétt og eðlileg notkun festingarinnar að reisa

hana í upprétta stöðu, sérstaklega við veðuraðstæður eins og hafi verið fyrir hendi á slysstað. Stefnanda, sem hafi aukin ökuréttindi, hafi sótt námskeið og tekið próf til að afla þeirra réttinda, hafi mátt vera ljóst að lagning bifreiðarinnar og óforsvaranleg notkun festingarinnar miðað við veðuraðstæður á slysstað hefði auðveldlega getað leitt til þess að hurðin losnaði úr festingunni.

Þá liggi fyrir að stefnandi hafi ekki notað hjálm í umrætt sinn, en það sé skýlaus krafa vinnuveitanda stefnanda, stefnda B, að allir bílstjórar beri hjálm við fermingu og affermingu vörubifreiða. Notkun persónuhlífa, þ. á m. hjálms, sé áréttuð í umhverfis- og öryggishandbók stefnda B, og í leiðbeininga- og ökutækjaskrá hans, en þar komi fram að starfsmenn skuli nota hjálm og viðeigandi hlífðarbúnað við losun á farmi. Þá sé notkun persónuhlífa áréttuð á minnisblaði um dagleg öryggis- og umgengnisatriði hjá B, en skjalið sé sýnilegt á veggjum á vinnustaðnum. Þá hafi öryggisstjóri B sérstaklega áréttuð í tölvupósti til millistjórnenda, dags. 27. september 2018, að ræða skyldi hjálmanotkun við alla starfsmenn.

Stefnandi hafi þá lent í öðru vinnuslysi 15. ágúst 2018, þar sem rör hafi runnið úr vagni við affermingu vörubifreiðar og lent á höfði stefnanda með þeim afleiðingum að hann hafi hlotið skurð við hægri augabrún. Slysið hafi verið tilkynnt til VER. Líkt og sjá megi á tilkynningu til VER vegna þess slyss hafi stefnandi þá verið með hjálm og hann því verið meðvitaður um skyldu og nauðsyn til að bera hjálm við affermingu.

Í ljósi ökuréttinda stefnanda, reynslu hans af akstri vörubifreiða hér á landi og skýrra fyrirmæla vinnuveitanda stefnanda um notkun hjálms telji stefndu að meta verði stefnanda það til stórkostlegs gáleysis að hafa framkvæmt störf sín með framangreindum hætti og líkamstjón hans verði að öllu leyti rakið til þeirrar framkvæmdar, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 198/2006. Með vísan til framangreinds telji stefndu að fella beri niður bætur til stefnanda á grunni eigin sakar eða þá lækka þær verulega.

Til stuðnings sýknu af varakröfu stefnanda byggji stefndu á því að slysið verði ekki rakið til saknæmrar háttsemi stefnda B. Um óhappatilvik hafi hér verið að ræða sem rekja megi til veðuraðstæðna á slysstað. Stefnandi beri sönnunarbyrði fyrir því að tjónið sé afleiðing af saknæmum vanbúnaði á festingarbúnaði eftirvagnsins. Engin gögn liggi fyrir er styðji málatilbúnað stefnanda um að festingarbúnaður á hurð á eftirvagni vörubifreiðarinnar hafi verið vanbúinn og sé því mótmælt sem röngu og ósönnuðu, sbr. dóm Landsréttar í máli nr. 235/2020. Þvert á móti þyki ljóst að festingin hafi ekki verið skorðuð með fullnægjandi hætti af hálfu stefnanda.

Stefndu hafna því að slysið hafi ekki verið tilkynnt til VER. Í lögregluskýrslu, dags. 25. febrúar 2019, komi fram að lögregla hafi haft samband við VER. Þá liggi fyrir að slysið hafi verið tilkynnt til VER af hálfu stefnda, B, daginn eftir slysið, sbr. fyrirliggjandi tilkynningu. Standi engin rök til að fella sönnunarbyrði á stefndu vegna skorts á tilkynningu til VER. Stefndu geti ekki borið ábyrgð á því að VER hafi ekki séð ástæðu

til að rannsaka slysið nánar. Ekki hafi þá legið ljóst fyrir á slysdegi eða í framhaldi af slysinu að stefnandi hefði orðið fyrir varanlegu heilsutjóni, sbr. 1. mgr. 79. gr. laga nr. 46/1980, um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum. Læknisfræðileg gögn frá slysdegi beri ekki með sér að um alvarlegt slys eða varanlega áverka hafi verið að ræða og stefnandi hafi mætt til starfa næsta dag eftir slysið.

Til vara sé á því byggt að fella skuli niður eða lækka verulega bætur til stefnanda á grundvelli eigin sakar með vísan til 23. gr. a skaðabótalaga nr. 50/1993. Sé í því sambandi byggt á öllum sömu málsástæðum og gert er hér að framan.

Stefndu byggji m.a. á skaðabótalögum nr. 53/1993, sbr. og breytingalögum nr. 37/1999 og nr. 124/2009, einkum 23. gr. og 23. gr. a laganna, á sakarreglunni, meginreglum skaðabótaréttar og váttryggingaréttar, á 2. mgr. 88. gr. og 2. mgr. 92. gr. áður gildandi umferðarlaga nr. 50/1987, en kröfur um málskostnað byggji á reglum XXI. kafla laga um meðferð einkamála, einkum 129. og 130. gr. þeirra laga.

#### *Niðurstaða*

Aðalkrafa stefnanda í málinu er að viðurkennd verði bótaskylda stefnda TM úr lögbundinni slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar [...] hjá stefnda TM vegna þess líkamstjóns er hann varð fyrir í slysinu 25. febrúar 2019. Er álitafnið um bótarétt á þeim hlutlæga grunni hvort umrætt tjónsatvik verði þá að réttu lagi heimfært undir notkunarhugtak 2. mgr. 92. gr., sbr. 88 gr., þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987.

Meðal gagna málsins eru myndbandsupptökur af slysinu og matsgerð dómkvadds matsmanns, H, prófessors í vélaverkfræði, dags. 6. desember 2022, sem matsmaðurinn staðfesti og útskýrði hér fyrir dómi. Niðurstaða hans er í megindráttum sú að álagssveiflur í vindhviðum hafi stig af stigi þrýst niður armi þeim sem hélt umræddum hlera á tengivagninum sem síðan losnaði og fauk af miklu afli á stefnanda sem var við störf við affermingu ökutækisins. En umræddur armur virðist viðkvæmur fyrir slíkum sveiflum, hvort sem er alveg í uppréttri stöðu eða að hluta. Er matsgerðin hér lögð til grundvallar varðandi framangreinda hættueiginleika tengdum búnaði bifreiðarinnar, enda telur dómurinn það vera vel rökstutt af hálfu matsmanns.

Eins og stefnandi byggir hér á hefur réttarþróun síðustu ára falið í sér rýmkun á framangreindu notkunarhugtaki, en rökin að baki hinni hlutlægu ábyrgð eru þeir sérstöku hættueiginleikar sem eru samfara notkun ökutækja. Eins og hér stendur á telur dómurinn að fallast beri á það með stefnanda að notkun arms ökutækisins á áföstum tengivagni er hér um ræðir beri að fella undir notkun ökutækisins við affermingu þess og vindi verði ekki eingöngu kennt um slysið þótt hann hafi verið samverkandi þáttur. Verður í ljósi framangreinds fallist á með stefnanda að heimfæra beri afleitt líkamstjón stefnanda undir 2. mgr. 92. gr., sbr. 88 gr., þágildandi umferðarlaga nr. 50/1987. Ekki þykir hafa verið

sýnt hér fram á að skerða beri bótarétt stefnanda að hluta vegna eigin sakar hans, sbr. áskilnað um stórkostlegt gáleysi í 2. mgr. 88. gr. laganna.

Að öllu framangreindu virtu verður það því niðurstaða dómsins að fallast beri á aðalkröfu stefnanda eins og hún liggur fyrir og kemur varakrafa hans þá ekki til álita.

Stefnandi nýtur gjafsóknar í málinu, sbr. gjafsóknarleyfi frá 24. nóvember 2021. Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda skal því greiddast úr ríkissjóði, en þar með talin er málflutningsþóknun lögmanns hans, Fjöltnis Vilhjálmssonar, alls 3.000.000 króna og er það að teknu tilliti til virðisaukaskatts.

Í ljósi framangreindra málalykta verður stefnda einnig gert að greiða stefnanda málskostnað, alls 3.493.272, og er að teknu tilliti til kostnaðar við matsgerð, og rennur til ríkissjóðs, en að öðru leyti verður málskostnaður á milli málsaðila látinn niður falla.

Málið fluttu fyrir stefnanda Fjöltnir Vilhjálmsson lögmaður, en Stefán Björn Stefánsson lögmaður fyrir stefndu.

Pétur Dam Leifsson héraðsdómari kvað upp dóminn ásamt með þeim Sigríði Rut Júlíusdóttur héraðsdómara og Þorsteini Vilhjálmsyni, prófessor á sviði eðlisfræði.

### **Dómsorð:**

Viðurkennd er bótaskylda stefnda TM trygginga hf. úr lögbundinni slysatryggingu ökumanns bifreiðarinnar [...] hjá TM tryggingum hf. vegna þess líkamstjóns sem stefnandi varð fyrir í slysi þann 25. febrúar 2019.

Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda greiddist úr ríkissjóði, en þar með talin er málflutningsþóknun lögmanns hans, Fjöltnis Vilhjálmssonar, sem er alls 3.000.000 króna.

Stefndi, TM tryggingar hf., greiði stefnanda 3.493.272 krónur í málskostnað, sem rennur til ríkissjóðs, en málskostnaður á milli aðila fellur að öðru leyti niður.

Pétur Dam Leifsson  
Sigríður Rut Júlíusdóttir  
Þorsteinn Vilhjálmsson