

Mál nr. 231/2011

██████████ (M) og ██████████ (V)
vegna slysátryggingar ökutækisins ██████████

Gildissvið slysátryggingar ökumanns vegna slyss 19. september 2009.

Gögn.

1. Málskot móttækið 3. júní 2011 ásamt gögnum.
2. Bréf V ██████████ dags. 20. júní 2011.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að 19. mars 2010 hafi M tilkynnt V um slys sem hann varð fyrir á Langasandi, Akranesi í september. Upplýsingar um nákvæma dagsetningu eða málsatvik komu ekki fram í tjónstilkynningunni en tilvísun gerð til ökutækisins AJ T70. Í lok maí 2010 fékk V áverkavottorð sent þar sem kemur fram að M hafi hlotið hálstögnun og viðbeinsbrot eftir að hafa fallið af bifhjóli, svokölluðum krossara, í æfingamóti á vegum vélhjólaiþróttaklúbbs þann 19. september 2010. Í kjölfarið fóru fram samskipti milli lögmannsstofu á vegum M og starfsmanna V um hvort greiðsluskylða væri viðurkennd hjá V úr slysátryggingu ökumanns ökutækisins AJ T70. Þann 26. maí 2010 sendi sumarstarfsmaður hjá V tölvupóst til starfsmanns lögmannsstofunnar þar sem kom fram að bótaskylda lægi fyrir í málinu, en leitað hafði verið eftir afstöðu V daginn áður. Um viku síðar, eða 2. júní 2010, sendi forstöðumaður tjónasviðs V tölvupóst til lögmannsstofunnar þar sem hann tilkynnti að við nánari skoðun á málinu hafi komið í ljós M hafi verið við keppni þegar hann lenti í slysinu og þar sem vátrygging hans vegna AJ T70 innifeli ekki svokallaðan keppnisviðauka sé tjónið ekki bótaskyld.

M telur í fyrsta lagi að V sé skuldbundið til greiðslu bóta þar sem það hafi þegar samþykkt bótaskyldu í málinu með tölvupósti 26. maí 2010 og þá haft öll gögn sem nauðsynleg hafi verið til að meta bótaskylduna. Í öðru lagi byggir M á því að bersýnilega ósanngjarnt sé að hálfu V að bera fyrir sig 12.gr. skilmála ökutækjatrýggingar AJ T70, þar sem kemur fram að vátryggingin gildi ekki í keppni, en ökutækið AJ T70 sé torfæruhjól sem ekki sé ætlað til almennrar umferðar heldur til aksturs á afmörkuðum svæðum og utan vega með tilliti til takmarkana sem koma fram í lögum, t.d. lögum um náttúruvernd. Auk þess sé torfæruhjólíð búið rauðu skráningarnúmeri sem þýði að það sé einungis leyfilegt að aka því við aksturskeppni, við sýningu eða við æfinga vegna aksturskeppni. Í þriðja lagi byggir M á því að fyrrgreind 12.gr. skilmála ökutækjatrýggingarinnar nái ekki til slysátryggingar ökumanns skv. orðanna hljóðan í skilmálum auk þess séu ekki sérstakar lagaheimildir fyrir takmörkun þeirri sem þar kemur fram.

V vísar til 12.gr. skilmála sem gilda um lögboðna ábyrgðartryggingu ökutækis og slysátryggingu ökumanns og eiganda sem farþega í eigin ökutæki, nefndur B-1. Þar komi fram að vátryggingin taki ekki til tjóns við aksturskeppni nema um annað sé samið og þess getið á vátryggingarskírteini. Auk þess komi fram að félaginu sé heimilt að krefjast viðbótariðgjalds samþykki það slíka áhættu. Þegar af þeirri ástæðu að M hafi ekki samið við V um að tryggingin taki til tjóns í aksturskeppni sé það ekki greiðsluskylt. V telur að svar þess um bótaskyldu þann 26.maí 2010 sé ekki bindandi, það geti breytt afstöðu sinni enda hafi ekkert komið fram um að afstaða hefði verið tekin á grundvelli þess áverkavottorðs sem var sent til V. V vísar auk þess til þess stutta tíma sem leið milli staðfestingar og afturköllunar. V telur að hvergi í reglugerð 528/2005 komi fram að akstur á torfæruhjólum sé einungis bundinn við keppni eða sýningar, eins og M haldi fram í málskoti, þó akstur þeirra sé bundinn við tiltekin svæði til akstursíþróttar. V telur að skýrlega komi fram í skilmálum lögboðinna vátrygginga vegna AJ T70 að þeir nái jafnt til ábyrgðartryggingar og slysátryggingar ökumanns og þeir séu í samræmi við umferðarlög.

Álit.

Í málinu er fyrst og fremst deilt um hvort M geti sótt bætur í slysaftryggingu ökumanns torfærubifhjólans AJ T70, en óumdeilt er að hann slasaðist við notkun þess í aksturskeppni á vegum vélhjólaiþróttaklúbbs. Deilt er um hvort M sé bundinn við 12.gr. skilmála fyrir lögboðnar ökutækjaftryggingar hjá V sem takmarkar gildissvið þeirra þannig að þær ná ekki til þess þegar tjón verður við aksturskeppni.

Í 91.-93.gr. umferðarlaga nr. 50/1987 eru ákvæði um vátryggingarskyldu eigenda og þeirra sem fara með varanleg umráð skráningarskyldra vélknúinna ökutækja. Í 1.gr. reglugerðar nr. 424/2008 um lögmæltar ökutækjaftryggingar kemur fram að vátryggingafélagi sé skylt að taka að sér m.a. lögmæltu slysaftryggingu ökumanns fyrir sérhvern vátryggingarskyldan aðila sem undirgengst vátryggingarskilyrði ákveðin í samræmi við þá áhættu sem félagið tekur að sér. Verður að túlka þessi ákvæði svo að vátryggingafélagi sé heimilt að ákveða hvaða áhættu það tekur að sér. Er nánar kveðið á um gildissvið gagnvart þeirri áhættu í vátryggingarskilmálum. Í þessu ljósi verður að telja að í 12.gr. vátryggingaskilmálanna, nánar tiltekið í 1. kafla fyrir lögboðna ábyrgðartryggingu ökutækja, sé gildissvið vátryggingarinnar í heild sinni þannig takmarkað, að hún taki ekki til tjóns við aksturskeppni. Í 2. kafla sömu vátryggingarskilmála er fjallað slysaftryggingu ökumanns. Í 10.gr. þess kafla kemur fram að 1. kafla skilmálanna gildi um slysaftryggingu ökumanns eftir því sem við á. Þessi tilvísun í vátryggingarskilmálunum er nægilega skýr til þess að hægt sé að leggja til grundvallar að gildissvið vátryggingar þeirrar sem M var skylt að festa kaup sé í heild sinni takmarkað við annað tjón en það sem verður í aksturskeppni. Þegar litið er til þess hvort bersýnilega ósanngjarnt sé af hálfu V að bera fyrir sig ákvæðið í ljósi þess að ökutækið AJ T70 sé torfærubifhjól verður að líta til þess að vátryggingasamningur sá sem M gerði við V felur í sér skrifleg gögn, vátryggingarskírteini og vátryggingarskilmála. Samningurinn hefur verið í gildi frá 18. desember 2007 m.v. gögn málsins. Bæði í vátryggingarskírteini og tilvitnuðu ákvæði í vátryggingarskilmálunum kemur fram að vátryggingin taki ekki til aksturskeppni. Með vísan til þess sem að ofan greinir um samningsfrelsi vátryggingafélaga varðandi þá áhættu sem þau taka að sér verður ekki litið svo á að ákvæðið sem slíkt sé ósanngjarnt í skilningi 36.gr. laga um samningsgerð, umboð og ógilda löggerninga nr. 7/1936. Verður að telja að M hafi haft ráðrúm til kynna sér efni samningsins og óska eftir vátryggingu sem hentaði betur við notkun hans á ökutækinu. Ekki er að finna því stoð í lögum og reglugerðum að torfærubifhjól, eins og AJ T70 séu einungis notuð í aksturskeppni og eigi því að sérsníða gildissvið lögboðinna vátrygginga að þeirri notkun.

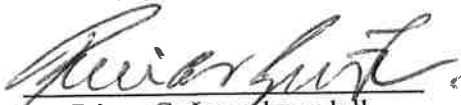
Skuldbindingargildi samninga er mikilvæg grundvallarregla í samningarétti. Þegar litið er til gagna málsins og samskipta starfsmanna V og lögmennsstofu þeirra sem gætir hagsmuna M í málinu verður ekki talið að tölvupóstur sumarstarfsmanns V, um að bótaskylda sé fyrir hendi, hafi verið afdráttarlaus skuldbindandi fyrir V. Augljós mistök voru gerð af hálfu starfsmannsins sem má að hluta rekja til þess hversu fátæklegar upplýsingar voru í upphaflegri tjónstilkynningu M. Mistökkin voru auk þess leiðrétt mjög fljótt. Ekki er um sambærilegar aðstæður að ræða og þegar samið er um fullnaðaruppgjör að hálfu aðila.


Niðurstaða þessa máls er því að öllu ofangreindu virtu, sú að greiðsluskylda hafi ekki stofnast úr slysaftryggingu ökumanns AJ T70 hjá V.

Niðurstaða.

Líkamstjón M bætist ekki úr slysaftryggingu ökutækisins AJ T70 hjá V.

Reykjavík 5. júlí 2011.


Rúnar Guðmundsson hdl.


Þóra Hallgrímsdóttir hdl.


Jón Magnússon hrl.