

Mál nr. 46/2007

**M
og
Vátryggingafélagið X v/ bifreiðarinnar A.**

Gangandi vegfarandi varð fyrir bifreið á Miklubraut í Reykjavík þann 27.11.2005.

Gögn.

1. Málskot, móttekið 20.2.2007, ásamt fylgigögnum.
2. Bréf X, dags. 19.3.2007, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Bifreiðinni A var ekið vestur Miklubraut. Á móts við Engihlíð, skammt vestan gangbrautarljósa til móts við Reykjahlíð, varð M fyrir bifreiðinni. Slysið varð laust fyrir kl. 2.30 aðfaranótt 27.11.2005. Þá var myrkur, en færi er sagt hafa verið þurrt og götulýsing góð.

Á vettvangsteikningu lögreglu má greina slitrótt allt að 51 m löng hemlaför eftir A. Fyrst má greina um 18 m löng för eftir hægri hjól og um 12 m löng för eftir vinstri hjól. Um 18 m löng för eru fyrir aftan hægri hjól A, þar sem hún var stöðvaðist eftir að slysið varð. Að öðru leyti eru hemlaförin nokkuð ógreinileg að því er ráða má af teikningunni. Þó markar fyrir förum eftir hægri hjól A þannig að sjá má að þau hafi farið upp á gangstéttarkant eða graseyju hægra megin við akbrautina og síðan niður af kantinum aftur, þar sem virðist tekið úr honum eða hlykkur kemur á hann. Þar sem bifreiðin stöðvaðist virðast hægri hjólin að nýju hafa verið komin upp á gangstéttarkantinn.

Þar sem slysið gerðist er nyrðri akbraut Miklubrautar 8 m á breidd og skiptist í tvær akreinar. Vinstri akreinin er 3,8 m á breidd og sú hægri 4,2 m. Miðeyja er á milli akbrauta til austurs og vesturs, 2,5 m á breidd. Eftir henni endilangri er 1,3 m há járngríðing. Um 75 m austan við slysstaðinn á móts við Reykjahlíð er ljósastýrð gangbraut yfir götuna. Hámarkshraði á Miklubraut á slysstað er 60 km á klst.

Við slysið hlaut M alvarlega líkamsáverka, svo sem beinbrot og höfuðáverka. Hann man ekkert eftir slysinu eða tildrögum þess og hefur því ekkert getað borið um málsatvik. Um kl. 5 að morgni slysdags var blóð tekið úr M. Magn alkóhóls í blóði hans mældist 1,90 prómill.

Ökumaður A kvaðst hafa ekið vestur Miklubraut á vinstri akrein. Hann hafi stöðvað á umferðarljósum á gatnamótum Lönguhlíðar. Á hægri akrein hafi bifreið, B, verið stöðvuð við hlið A. Er grænt ljós kviknaði hafi bifreiðunum verið ekið áfram til vesturs. Ökumaður A vissi ekki nákvæmlega um hraða bifreiðar sinnar, en hann hafi í mesta lagi verið um 60 km á klst. B hafi á hinn bóginn verið ekið örlítið hraðar. Á móts við biðstöð strætisvagna hægra megin við götuna hafi ökumaðurinn séð að B var hemlað og skyndilega verið sveigt af hægri akreininni yfir á þá vinstri án þess að stefnumerki væru gefin. Bilið á milli bifreiðanna hafi verið svo lítið að til að lenda ekki aftan á B hafi hann sveigt A af vinstri akreininni yfir á hægri akreinina. Hafi hann þá séð M standa á hægri akrein götunnar alveg við akreinalínu og veifað höndum. Hafi hann þá átt mjög stutt ófarið að M. Hann hafi því hemlað strax og sveigt undan til hægri til að reyna að komast hjá að lenda á honum. Þá hafi M hlaupið til hægri og orðið fyrir bifreiðinni. Við það hafi hann kastast út fyrir akbrautina. Hann hafi svo ekið A út í hægri kant og stöðvað.

Ökumaður B kvaðst hafa ekið vestur Miklubraut á 60-65 km hraða á klst., er hann hafi veitt M athygli á akbrautinni framundan í um 100-130 m fjarlægð eða e.t.v. lengra. Hann hafi þá dregið úr hraða og litið eftir umferð á vinstri akrein, en enga séð og því skipt um akrein yfir á þá vinstri. Hann hafi þó heyrt í bifreið sem var greinilega í inngjöf. Þegar hann hafi svo verið á móts við M hafi hann séð er M stökk til norðurs áleiðis út fyrir akbrautina. Er hann hafi verið kominn fram hjá honum hafi hann heyrt tvö högg.

Annað vitni kvaðst hafa ekið vestur Miklubraut á hægri akrein á um 40 km hraða á klst. Það kvaðst hafa séð er A var ekið af vinstri akreininni yfir á þá hægri og hafi hraði A þá verið um 50 km á klst. Skyndilega hafi eitthvað kastast frá bifreiðinni til hægri út fyrir akbrautina. Þá kvaðst vitnið hafa séð að A var fyrst sveigt til hægri og síðan til vinstri, en loks verið beygt til hægri út fyrir akbrautina þar sem hún hafi stöðvast.

Þriðja vitnið sagðist hafa hjólað til vesturs eftir gangstétt að norðanverðu við Miklubraut. Það hafi veitt M athygli þar sem hann hafi verið staddur úti á miðri nyrðri akbraut Miklubrautar og veifað höndum eins og hann hafi verið að reyna að stöðva bifreiðir. Hvíttri fólksbifreið hafi verið sveigt yfir á vinstri akrein frá M. Er hann hafi verið kominn um 20-30 m fram hjá M hafi hann snúið sér við í þeim tilgangi að kalla til M að koma sér af götunni. Í sama mund hafi hann séð að ekið var á M og hann kastast út fyrir akbrautina.

Í þágu rannsóknar málsins var af hálfu Fræðslumiðstöðvar bílgreina hf. framkvæmd ítarleg bíltæknirannsókn á A. Bifreiðin, sem er af BMW gerð, var fyrst skráð hér á landi í ágúst 1989 og var því rúmlega 16 ára gömul. Henni hafði verið ekið rúmlega 200.000 km. Fundið var að ýmsum atriðum sem úr lagi voru í bifreiðinni. Má þar m.a. nefna að báðir stýrisendar út við framhjól voru verulega slitnir og á hættustigi. Segir í skýrslu um rannsóknina að þetta slit hafi veruleg áhrif á stjórnun bifreiðarinnar og skriðstefnu hennar í hemlum. Í niðurstöðukafla skýrslunnar segir að rannsókn hafi leitt í ljós að hemlabúnaður og hjólbarðar hafi verið í fullnægjandi ástandi fyrir árekstur. Hins vegar leiti ökutækið undan hliðarhalla þegar hemlað er og heldur óvissri stefnu vegna verulegs slits í stýrisendum út við bæði framhjól, en ástand stýrisendanna hafi verið á hættustigi. Vegna slits í stýrisendunum hafi framhjólin ekki látið fullkomlega að stjórn eins og þau gera þegar stýrisbúnaður er í lagi. Þá hafi aðstaða ökumanns til að hafa stjórn á ökutækinu verið skert vegna ástands bílstjórásætis, slitinna stýrisenda og vegna þess að fetil vantaði á bensíngjöf.

Álit.

Samkvæmt 1. mgr. 88. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal sá sem ábyrgð ber á skráningarskyldu vélknúnu ökutæki bæta það tjón sem hlýst af notkun þess enda þótt tjónið verði ekki rakið til bilunar eða galla á tækinu eða ógætni ökumanns. Bætur fyrir líkamstjón má lækka eða fella niður ef sá sem varð fyrir tjóni var meðvaldur að tjóninu af ásetningi eða stórkostlegu gáleysi. Í ljósi þessarar ströngu ábyrgðarreglu ber ökumaður A sem eigandi hennar ábyrgð á líkamstjóni M að því marki sem bótaréttur hans skerðist ekki eða falli niður vegna háttsemi hans sem jöfnuð verður við ásetning eða stórkostlegt gáleysi.

Slysið varð að nóttu til í myrkri við eina af fjölförnustu götum borgarinnar, þar sem umferðarhraði er að jafnaði nokkuð mikill. M stóð úti á miðri akbrautinni og veifaði höndum án þess að séð verði hver tilgangurinn hafi verið með þessu háttalagi nema þá e.t.v. til að stöðva aðvífandi bifreiðir. Ógerlegt var að komast þarna yfir götuna vegna girðingar á umferðareyjunni, en um 75 m austar var ljósastýrð gangbraut yfir götuna. Þá var M mjög ölvaður. Með háttsemi sinni umrætt sinn sýndi M stórkostlegt gáleysi sem leiðir til þess að skerða ber rétt hans til bóta.

Af gögnum málsins verður ekki ráðið að slysið verði rakið til ógætni ökumanns A. Á hinn bóginn verður ekki fram hjá því litið að bifreiðin lét ekki fullkomlega að stjórn vegna hins bága ástands hennar eins og rakið er í skýrslu Fræðslumiðstöðvar bílgreina. Þá verður heldur ekki horft fram

hjá því að hemlaför eftir A voru löng og slitrótt, sem að einhverju leyti kann að skýrast af ásigkomulagi bifreiðarinnar.

Með hliðsjón af því sem hér hefur verið rakið og málsatvikum að öðru leyti þykir mega skerða bótarétt M að helmingi. Skal tjón hans þá sömuleiðis bætast að helmingi.

Niðurstaða.

Líkamstjóns M bætist að helmingi.

Reykjavík, 27. mars 2007.

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.