

Mál nr. 63/2007

**M
og
Vátryggingafélagið X v/ bifreiðanna A og B.**

Áræktur á Snæfellsnesvegi við bæinn Hömluholt þann 24.11.2006.

Gögn.

1. Málskot, móttakið 23.3.2007, ásamt fylgigögnum.
2. Bréf X, dags. 14.4.2007, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Bifreiðinni A var ekið suður Snæfellsnesveg og bifreiðinni B var ekið eftir sama vegi til norðurs. Er bifreiðirnar mættust á móts við bæinn Hömluholt varð högg er leiddi til þess að ökumenn misstu stjórn á bifreiðunum og þær höfnuðu utan vegar og ultu. Er óhappið varð, var myrkur og þurrt færi, en veglýsing engin. Við skoðun á vettvangi kom í ljós að hjólbarði á vinstra framhjól A hafði losnað frá felgunni og mikil rifa var á hlið hjólbarðans.

Í vettvangsskýrslu lögreglu er haft eftir ökumanni A að hann hafi ekið á 80-90 km hraða á klst. Er hann mætti B hafi hann heyrt högg, en hann hafi ekki gert sér fulla grein fyrir orsökum þess, en bifreiðirnar hafi ekki rekist saman. Hann taldi þó líklegt að hvelsprungið hafi á vinstra framhjól A. Strax eftir höggið hafi hann misst stjórn á bifreiðinni og hún farið út af veginum vinstra megin miðað við akstursstefnu og oltið eina veltu. Í framburðarskýrslu, sem tekin var af ökumanni A hjá lögreglu tveimur dögum eftir óhappið, kvaðst hann telja að vinstri framhjól bifreiðanna hafi lent saman þegar þær mættust með þeim afleiðingum að dekkinn skemmdust. Hann kvaðst ekki hafa verið meðvitaður á vettvangi um hvað gerðist og því sé framburður hans í lögregluskýrslu ekki réttur.

Í vettvangsskýrslu lögreglu kveðst ökumaður B hafa ekið á 80-90 km hraða á klst. Er hann mætti A hafi mikið högg komið framan á bifreið hans svo hann missti stjórn á bifreiðinni og hún farið út af veginum. Í framburðarskýrslu, sem tekin var af ökumanni B, kvaðst hann aðspurður telja að högg hafi komið á B um það leyti sem afturhjól B hafi verið við miðju A. Ökumaðurinn kvað framhjól bifreiðanna ekki hafa rekist saman, þar sem brettakantar á B hafi staðið lengra út en hjólbarðarnir og þeir hafi verið alveg óskemmdir.

Vitnið C kvaðst hafa ekið norður Snæfellsnesveg næst á eftir B. Í vettvangsskýrslu er haft eftir vitninu að hvelsprungið hafi á vinstra framhjól A, þegar bifreiðirnar mættust, og hjólbarðinn hafi kastast fram á B. Í framburðarskýrslu, sem tekin var síðar af vitninu, kvað hann eitthvað hafa gerst er bifreiðirnar mættust sem hafi verið þess valdandi að þær köstuðust aðeins til og ökumenn misstu stjórn á þeim. Þá kvaðst vitnið ekki hafa séð hvað gerðist, en áttað sig á því eftir að hann hafði skoðað hjólbarðann á vinstra framhjól A að það hefði hvelsprungið á hjólbarðanum. Vitnið kvað vinstri framhjólbarða bifreiðanna ekki hafa rekist saman, þar sem eitthvað hafi gerst rétt áður en bifreiðirnar mættust.

Í bréfi frá verslunarstjóra D, er annast sölu á hjólbörðum eins og voru undir A, kemur fram að starfsmenn fyrirtækisins kannist ekki við að dekk affelgast í venjulegum akstri. Alltaf þurfi einhverja krafta til að ýta dekkinu af felgunni, t.d. ef ekið er á kantstein eða á loftlausu dekki í torfærum. Þetta geti einnig gerst ef hringvír er gallaður eða slitinn, en svo hafi ekki verið í umræddu tilviki.

Álit.

Í máli þessu greinir aðila á um það hvort óhappið verði rakið til þess að hjólbarði á vinstra framhjól A hafi hvelsprungið og við það losnað af felgu og rekist í B eða árekstur hafi orðið með bifreiðunum. Þótt ökumaður A hafi í vettvangsskýrslu lögreglu talið líklegt að hvelsprungið hafi á bifreið hans taldi hann sig þó ekki geta gert sér grein fyrir því hvað hafi orsakað óhappið. Vitnið C taldi eitthvað hafa gerst rétt áður en bifreiðirnar mættust. Er hann hafði skoðað hjólbarðann sem var á vinstra framhjól A, dró hann þá ályktun að sprungið hafi á hjólbarðanum. Engin sérfræðileg rannsókn liggur fyrir í málinu sem styður þá ályktun vitnisins að óhappið verði rakið til þess að hvelsprungið hafi á vinstra framhjól A rétt áður en bifreiðirnar mættust. Þá verður ekki fram hjá því litið að myrkur var og vitnið hefur verið í einhverri fjarlægð frá bifreiðunum þegar atvik gerðust. Ekki þykir fært að byggja á framburði vitnisins um sönnun þess hvað hafi orsakað óhappið.

Að öllu athuguðu verður af gögnum málsins ekki talið sannað hvað hafi valdið því að ökumenn misstu stjórn á bifreiðunum um það leyti sem þær mættust. Eftir meginreglu 89. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 um að tjón skuli skiptast að tiltölu við sök þeirra sem hlut eiga að máli og með hliðsjón af atvikum öllum, ef tjón hlýst af árekstri skráningarskyldra ökutækja, þykir rétt að skipta sök að jöfnu milli ökumanna.

Niðurstaða.

Hvor ökumanna ber helming sakar.

Reykjavík, 8. maí 2007.

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.