

Mál nr. 223/2009

M
og
váttryggingafélagið V vegna slysáttryggingar ökumanns og
kaskótryggingar X

Umferðarslys á Reykjanesbraut 23. október 2008.

Gögn.

- 1) Málskot móttakið 23. júní 2009, ásamt fylgiskjölum.
- 2) Bréf váttryggingafélagsins til nefndarinnar, dags. 13. júlí 2009.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu sem liggur fyrir í gögnum málsins kemur fram að alvarlegt slys hafi orðið á Reykjanesbraut við Mjódd rétt fyrir kl. 7 að kvöldi þann 23. október 2008. Aðstæðum á vettvangi er lýst þannig að það hafi verið myrkur, rigning og slydda og blautt hafi verið auk þess umferð hafi verið mikil. Ökumenn meiddust nokkuð í slysinu og voru fluttir á slysadeild áður en formleg rannsókn lögreglunnar hófst. Af myndum lögreglu á vettvangi má ráða að bifreiðinni X, sem M ók, hafi verið ekið um Reykjanesbraut til suðurs fyrir áreksturinn. Á Reykjanesbraut eru þrjár akreinar í hvora átt. Vitnum ber saman um að bifreiðinni X hafi verið ekið mjög greitt og að ökumaður hafi misst stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún fór upp á umferðareyju sem skilur að akreinar til norðurs og suðurs. Þaðan hafi hún í sömu andrá farið inn á akrein þar sem akstursstefna er til norðurs og skolið þar á annarri bifreið. Í mælingum lögreglu kemur fram að bifreiðin X hafi stöðvast um 66 metra frá því að hún fór yfir nefnda umferðareyju. M sagði í skýrslutöku sem fór fram stuttu eftir slysið á slysadeild að hann hafi ekið á um 110 km/klst, drukkið einn bjór nokkru áður og neytt lyfja í venjulegum skammti til lækninga. Nokkur vitni voru að aksturslagi M áður en slysið varð. Þeim ber saman um að bifreiðinni X hafi verið ekið mjög hratt og nokkur vitni tekja að bifreiðinni hafi verið ekið á yfir 100 km/klst. Einnig nefna vitni að bifreiðinni X hafi verið ekið milli akreina áður en M missti stjórn á henni. Í gögnum lögreglu kemur fram að áfengismagn í blóði ökumanns hafi ekki mælst eftir slysið en rannsóknarniðurstaða vegna lyfjaleitar sýnir að ökumaður var undir áhrifum þriggja tegunda lyfja sem geta haft slævandandi áhrif við aksturinn. Í málinu liggur einnig fyrir niðurstaða rannsóknar professors í vélaverkfræði við Háskóla Íslands um að ætlaður hraði við slysið hafi verið 107 km/klst með mögulegum lágmarkhraða 85 km/klst og mögulegum hámarkshraða 128 km/klst. Útreikningur prófessorsins miðast við viðurkenndar aðferðir og forsendur sem gerð er grein fyrir í skýrslu hans.

M segir í málskoti sínu að hann telji að ekki sé sannað að hann hafi ekið of hratt m.v. aðstæður eða að áfengis- eða lyfjaneysla hans hafi haft áhrif á aksturhæfni hans. Hann dregur að hluta tilbaka framburð sinn í fyrstu skýrslu lögreglunnar og telur ekki rétt að byggja á þeim upplýsingum sem þar koma fram. M bendir einnig á að ef að samt sem áður verði talið sannað að hann hafi sýnt stórkostlegt gáleysi við aksturinn þá beri ekki að fella niður bótarétt að fullu heldur einungis að hluta og vitnar til úrskurða úrskurðarnefndar máli sínu til stuðnings.

V telur í athugasemdum sínum að sýnt sé með lögregluskýrslu, framburðum vitna og aðstæðum á vettvangi, auk hraðaútreiknings og rannsóknarniðurstöður lyfjaleitar að M hafi ekið með stórkostlega gálausum hætti í greint sinn og með vísan til 1.mgr. 8.gr. B-hluta skilmála ökutækjatrýgginga varðandi slysáttryggingu ökumanns, gr. 11.2 í kaskótryggingarskilmálum og

2.mgr. 27.gr. laga um vátryggingasamninga nr. 30/2004 sé félagið að fullu laust úr ábyrgð vegna tjóns M. Félagið vísar á bug að þeir úrskurðir sem M vísar til í málskoti sínu eigi við í málinu þar sem aðstæður séu ekki eins.

Álit.

Við mat á atvikum málsins verður helst litið til aðstæðna á vettvangi og framburðar vitna um aksturslag M rétt fyrir tjónsatburð. Það liggur fyrir skýr framburður vitna um að bifreiðinni X hafi verið ekið mjög greitt fyrir óhappið. M ber að hann hafi misst stjórn á bifreiðinni vegna þess að önnur bifreið hafi ekið í veg fyrir hann. Ekki kemur fram í framburðum vitna að önnur bifreið hafi truflað akstur X. Ekki verður því byggt á þeim fullyrðingum M. Aðstæður á vettvangi voru ekki eins og best verður á kosið þegar slysið varð, það var myrkur og bleyta og gekk á með eljum. Á þessum stað á Reykjanesbraut er alla jafna mikil umferð og í skýrslu lögreglu og framburðum ökumanna og vitna kemur fram að það hafi verið mikil umferð þegar slysið varð. Það telst sannað með framburði umræddra vitna að ökumaður M vanrækti stórlega að aka með hliðsjón af aðstæðum auk þess sem hann ók allt of greitt. Með því að neyta slævandi lyfja og áfengis fyrir aksturinn telst M einnig hafa skapað óþarfa hættu í umferðinni sem og með hliðsjón af því að hann hafði fyrr um daginn keypt bifreiðina sem hann ók og var óvanur akstri hennar. Með hliðsjón af atvikum öllum telst sannað að ökumaður bifreiðarinnar hafi ekið mjög háskalega og það hafi leitt til þess að hann missti stjórn á bifreiðinni X með alvarlegum afleiðingum. Slík háttsemi telst stórkostlegt gáleysi við aksturinn í skilningi vátryggingaréttar. Við mat á því hvaða áhrif sú háttsemi á að hafa á bótarétt M telst með vísan til ofangreindra sjónarmiða að hann ekki hafa sérstakar málsbætur sem gætu leitt til bótaréttar að hluta. Með vísan til B-hluta skilmála ökutækjatrygginga varðandi slysatryggingu ökumanns, gr. 11.2 í kaskótryggingarskilmálum og 2.mgr. 27.gr. laga um vátryggingasamninga nr. 30/2004 losnar vátryggingafélagið að fullu úr ábyrgð vegna þeirra vátrygginga.

Niðurstaða.

Tjón M er ekki greiðsluskýlt úr slysatryggingu ökumanns X eða kaskótryggingu sömu bifreiðar.

Reykjavík 21. júlí 2009

Rúnar Guðmundsson hdl.

Þóra Hallgrímsdóttir hdl.

Jón Magnússon hrl.