

Mál nr. 279/2016**M
og****vátryggingafélagið V v/ slysatryggingar ökumanns og eiganda bifreiðar.****Ágreiningur um bótaskyldu er bifreið fór út af vegi og valt.****Gögn.**

Málskot, móttakið 6.9.2016, ásamt fylgigögnum og síðari athugasemdum.

Bréf V, dags. 9.12.2016, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Um hádegisbil 9. ágúst 2015 var lögreglunni á Suðurlandi tilkynnt að bifreiðinni A hafði verið ekið norður afleggjarann frá Gaddstaðflötum á Hellu (Rangárþingi ytra) yfir Suðurlandsveg, farið eina veltu og stöðvast austan við hús Bílaþjónustunnar Hellu ehf. að Dynskálum 24. Snéri framendi A til vesturs eða að húsinu. Í lögregluskýrslu kemur fram um feril A, er atvikið gerðist, að frá nyrðri malbiksbrún Suðurlandsvegar og að vinstra afturhorni A, þar sem hún stöðvaðist, voru 24,5 m. Áður en A stöðvaðist hafi hún tekið niður umferðarskilti frá Vegagerðinni við nyrðri brún Suðurlandsvegar sem hafi verið 3 m á breidd, 2,5 m á hæð og staðið á tveimur 3 m háum álstoðum steiptum föstum á tvo stöpla. Einnig hafi A rekist á aðra bifreið og skemmt afturhlara hennar. A hafi svo stöðvast þar sem hestakerra hafi staðið og eyðilagðist yfirbygging kerrunnar við áreksturinn, en kerran kastaðist um 8,5 og skall þar á vinstri hlið bifreiðar. Ökumaður hafði horfið af vettvangi.

Af hálfu M, ökumanns A, er aðdraganda atburðarins lýst m.a. svo í málskoti að hann hafi um kl. 1:00 aðfaranótt 9. ágúst ekið norður veginn frá Gaddstaðflötum á 60 km hraða á klst. og þegar hann átti um 50-100 m ófarna að gatnamótum Suðurlandsvegar hafi hann þurft að fara yfir á öfugan vegarhelming vegna húsbíls sem var á vegöxlinni en að hluta inni á veginum. Hann hafi ætlað að draga úr hraða með því að stíga á hemla, en allt komið fyrir ekki því hemlarnir fóru „alla leið niður“. Þar sem hemlar virkuðu ekki hafi ökumaðurinn gripið til þess ráðs að „gíra niður“ A til að draga úr hraðanum, en þá hafi A runnið til á veginum. Við það hafi M brugðið og fyrir mistök, sem rekja megi til ótta hans og reynsluleysis sem ökumanns, hafi hann óvart stigið á bensínjölfina í stað hinna óvirku hemla og þannig hafi hraði A aukist verulega, enda um kraftmikla bifreið að ræða (yfir 200 hö).

Samkvæmt matsgerð dómkvadds matsmanns er talið að líklegur hraði A hafi verið 93 km á klst. þegar henni var ekið út af Suðurlandsvegi, minnsti hraði 77 km á klst. en mesti hraði 110 km á klst. Í niðurlagsorðum í matsgerð hins dómkvadda matsmanns er þess getið að þegar A hafi verið ekið á umferðarmerkið og yfir stöpla þess sé viðbúið að hægra framhjólíð hafi losnað frá, drifbúnaður skaddast og bremsuleiðslur rofnað. Við það fari hemlafótstigið í gólfið ef stigið er á það. Ef ökumaður hefur óvart stigið á bensínið eftir að hann ók fram af veginum í stað þess að stíga á hemlafótstigið hafi það hverfandi áhrif á hraðann því þegar drifbúnaður hægra framhjólis hafi farið í sundur við áreksturinn á merkið snúi mismunadrifið eingöngu þeim hluta kerfisins þar sem mótstaðan er minni eða þeim hluta sem hjólið losnaði frá.

M varð fyrir meiðslum við atvikið og hefur krafist bóta úr slysatryggingu ökumanns og eiganda A hjá V, vátryggjanda bifreiðarinnar. V hefur hafnað bótaskyldu á þeim forsendum að M hafi valdið slysinu með háttsemi sem verði metin honum til stórkostlegs gáleysis.

Álit.

Hafi vátryggður í slysatryggingu, eins og hér um ræðir, valdið því af stórkostlegu gáleysi að vátryggingaratburður varð eða afleiðingar hans urðu meiri en ella hefðu orðið má samkvæmt 1. mgr. 90. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga lækka eða fella niður ábyrgð félagsins. Við úrlausn á þessum atriðum skal litið til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburð bar að, hvort vátryggður var undir áhrifum áfengis eða fíkniefna sem hann hafði sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti.

Þegar litið er til verksummerkja á slysstað eins og gerð er grein fyrir þeim í lögregluskýrslu og matsgerð hins dómkvadda matsmanns, verður að telja engum vafa undirorpið að A hafi verið ekið á ofsahraða í þann mund sem slysið varð eða á um 93 km hraða á klst. eins og niðurstaða matsmannsins kveður á um. M var að koma eftir afleggjara frá hesthúsasvæði á Gaddstaðafötum og var kominn að gatnamótum Suðurlandsvegar við þéttbýlið á Hellu. Í ljósi þessa var hraðinn langt yfir það sem aðstæður leyfðu. Eins og mál þetta liggur fyrir hefur M ekki gert sennilegt að hinn mikla hraða megi rekja annars vegar til bilunar í hemlabúnaði A og hins vegar til þess að honum hafi orðið á afsakanleg mistök með því að hafa stigið bensínjöfina í stað hemlafetils er hann hugðist freista þess að draga úr hraðanum þegar í óefni stefndi. Að virtum gögnum málsins verður að telja að M hafi valdið óhappinu með því að hafa ekið á hinum mikla hraða þegar hann kom að gatnamótum Suðurlandsvegar og þá ekki ráðið við aðstæður. Þessa háttsemi M verður að virða honum til stórkostlegs gáleysis. Þegar litið er til þeirra atriða sem líta ber til samkvæmt fyrrgreindu lagaákvæði við úrlausn þess hver ábyrgð félagsins skuli vera þykir rétt eins og hér háttar til að ábyrgð V skerðist um helming og M beri jafnframt tjón sitt að helmingi.

Niðurstaða.

Líkamstjón M bætist að hálfu úr slysathyggingu ökumanns og eiganda bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík, 17. janúar 2017.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.