

Mál nr. 214/2023

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Kaskótrygging ökutækis (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot móttakið 15. júní 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 31. ágúst 2023.
3. Bréf M, dags. 7. september 2023.
4. Bréf V, dags. 13. september. 2023.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu sem gerð var vegna málsins kemur fram að þann 20. mars 2023 hafi orðið umferðaróhapp á Norðurlandsvegi þegar ökumaður vöruflutningabifreiðarinnar missti stjórn á bifreiðinni með þeim afleiðingum að hún hafnaði utan vegar. Segir í lögregluskýrslunni að bifreiðin hafi hafnað utan vegar og oltið á öikumannshlið. Aðspurður um aðdraganda óhappsins kvaðst ökumaður bifreiðarinnar hafa verið að aka á 90 km hraða á klukkustund fyrir miðju vegarins þar sem hann var viss um að enginn bifreið hafi verið nálægt. Þegar hann hafi teygt sig í kæliskáp farþegamegin í vörubifreiðinni hafi fremri hjólbarði öikumannsmegin farið út fyrir vegöxlina og hann ekki náð að stýra bifreiðinni aftur upp á veginn. Bifreiðin hafi leitað út fyrir veginn með þeim afleiðingum að hún valt á hliðina ásamt tengivagni. Samkvæmt upplýsingum úr ökurita bifreiðarinnar var ökuhraði 85 km/klst. í aðdraganda árekstursins. Myndir úr bifreiðinni bera með sér að kæliskápurinn er staðsettur á milli öikumannssætis og farþegasætis. Þá útdraganlegur, þ.e. hægt er að draga hann frá innréttingu aftan við öikumannssætið og draga hann fram milli sætanna. Til að opna kælinn þarf svo að opna hurð eða lok ofan á kælinum.

V hefur fallist á bótaskyldu úr kaskótryggingu bifreiðarinnar A en telur að takmarka eigi ábyrgð félagsins með vísan til 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga nr. 30/2004 (vsl.). Telur félagið að ökumaður bifreiðarinnar hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn og að tjónið verði rakið til þess. Byggir V m.a. á því að ökumaður bifreiðarinnar hafi brotið gegn aðgæsluskyldu sinni með því að aka bifreiðinni of hratt miðað við aðstæður. Þá telur V að ökumaðurinn hafi sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að teygja sig í kæliskáp milli sæta og að sú háttsemi hafi leitt til tjónsins. Tekur M sérstaklega fram að af myndum af dæma hafi kælinn verið inndreginn og ökumaður hafi því þurft að teygja sig nokkuð langt aftur til að draga kælinn fram og svo opna hann að því loknu. Enn fremur vísar V til þess að leggja verði ríkari aðgæsluskyldu á öikumann bifreiðarinnar þar sem hann er atvinnubílstjóri með aukin réttindi. Þá þurfi að gera enn ríkari kröfur um aðgæsluskyldu þar sem ökumaður ók þungri bifreið með 28 tonna farm í umrætt sinn.

M hefur gert kröfu um greiðslu fullra bóta vegna tjóns á bifreið sinni og vísar til þess að tjónið verði rakið til óhappatilviks. Byggir M m.a. á því að við gáleysismat verði að líta heildstatt á málsatvik. Ekki sé unnt að líta svo á að ökumaður hafi sýnt af sér gáleysi, hvorki einfalt né stórfellt eða að forsendur séu til að takmarka bótaskyldu V. Þegar horft er til aðstæðna allra verði því ekki talið óforsvaranlegt að hálfu öikumanns að teygja sig í kæliskáp sem staðsettur var milli sæta bifreiðarinnar og ekki hægt að líta svo á að ökumaðurinn hafi sýnt af sér gáleysi við aksturinn.

Álit.

Samkvæmt 2. mgr. 27. gr. vsl. losnar félagið úr ábyrgð í heild eða að hluta hafi vátryggður valdið tjóninu með háttsemi sem telja verður stórkostlegt gáleysi. Þá kemur fram að við mat á ábyrgð félagsins skuli líta til sakar vátryggðs, hvernig vátryggingaratburð bar að og hvort vátryggður hafi verið undir áhrifum fíkniefna sem hann hafi sjálfviljugur neytt og atvika að öðru leyti. Þá kemur fram í a-lið 2. mgr. 29. gr. vsl. að semja megi svo um að samsama megi háttsemi annars en vátryggðs sem með samþykki vátryggðs er ábyrgur fyrir hinu vátryggða. Samkvæmt 17.2. gr. skilmála kaskótryggingarinnar getur félagið borið fyrir sig háttsemi manns sem með samþykki vátryggðs er ábyrgur fyrir hinu vátryggða. Við úrlausn

málsins verður því að leggja mat á það hvort tjónið verði rakið til stórkostlegs gáleysis ökumanns bifreiðarinnar A.

Í gögnum málsins kemur fram að ökumaður bifreiðarinnar A missti stjórn á henni í svipaða mund og hann var að teygja sig í kæliskáp. Ljóst er af gögnum málsins og þeim atvikalýsingum sem fyrir liggja að líkur eru á að tjónið verði rakið til þess að ökumaður bifreiðarinnar sýndi ekki að sér næga aðgæslu við aksturinn. Háttsemi ökumannsins fól því í sér gáleysi sem leiddi til þess að hann missti stjórn á bifreiðinni og hún hafnaði utan vegar með tilheyrandi tjóni. Við heildstætt mat á atvikum verður þó að líta til þess að það felur almennt ekki í sér stórkostlega tjónshættu að ökumaður teygji sig eftir hlutum og nái sér í drykk eða annað lauslegt í bifreiðinni. Er það mat nefndarinnar að sú háttsemi að teygja sig í kæliskápinn sé sambærileg við slíka háttsemi. Verður það því ekki metið ökumanninum til stórkostlegs gáleysis að hafa teygt sig í kæliskápinn, jafnvel þó það hafi leitt til umtalsverðs tjóns í þessu tiltekna tilviki. M á því fulla bótarétt úr kaskótryggingu ökutækisins A.

Niðurstaða.

M á rétt á fullum bótum úr kaskótryggingu bifreiðarinnar A hjá V.

Reykjavík, 26. september 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson