

Mál nr. 185/2004

**M
og
Vátryggingafélagið X hf.**

Ágreiningur um bótaskyldu úr kaskótryggingu bifreiðar eftir umferðaróhapp.

Gögn.

1. Málskot móttakið 23.9.2004 ásamt fylgiskjali.
2. Niðurstaða Tjónanefndar vátryggingarfélaganna.
3. Lögregluskýrslur ásamt vettvangsuppdrætti.
4. Bréf lögmans málskotsaðila, dags. 22.7. og 17.8.2004.
5. Bréf X, dags. 28.7, 6.9. og 11.10.2004.

Málsatvik.

Snemma morguns sunnudaginn 9.5.2004 var bifreiðinni A í eigu M ekið eftir Sæbraut til norðausturs í aflíðandi beygju til hægri áleiðis áfram til austurs yfir gatnamót Laugarnesvegjar og Sæbrautar. Vestan gatnamótanna missti ökumaðurinn stjórn á bifreiðinni. Rakst A á vegrið, sem skilur að akreinar Sæbrautar í gagnstæðar áttir, svo og á umferðarljósavita á miðeyju sömu götu vestan við gatnamótin. Við áreksturinn valt A á hvolf og rann síðan skáhallt til austurs eftir syðri akbraut Sæbrautar uns hún staðnæmdest á hægri akrein til móts við hús nr. 4 við Kleppsveg. Bjart var af degi, skýjað og þurrft færi þegar óhappið varð. Á vettvangsuppdrætti eru sýnd dragför eftir A sem liggja frá u.þ.b. miðri syðri akbrautinni til hægri að hægri götubrún, þaðan til vinstri yfir vegriðið og að umferðarljósastólpanum, alls um 102 m. Þaðan liggja dragförin áfram um 70 m að þeim stað, þar sem bifreiðin staðnæmdest. Auk ökumanns voru þrír farþegar í bifreiðinni, tveir í aftursæti og einn í hægri framsæti. Hlutu þau öll meiðsl við óhappið. Mikið tjón er sagt hafa orðið á A. Hámarkshraði á Sæbraut er 60 km á klst.

Ökumaður A kvaðst hafa ekið austur Sæbraut að gatnamótum Kringlumýrarbrautar. Er grænt ljós kviknaði hafi hann ekið áfram á vinstri akrein, en leigubifreið hafi verið ekið á hægri akreininni. Er kom að beygjunni vestan Laugarnesvegjar hafi hann ekið á um 95 km hraða á klst. og stigið þá á hemla bifreiðarinnar til að draga úr hraðanum. Hafi hann þá heyrt eins og lofthljóð úr vinstri afturhjólarða. Bifreiðin hafi þá misst grip og byrjað að rása til hægri. Hann hafi reynt að beygja til vinstri til að rétta bifreiðina af, en þá hafi bifreiðin tekið mikla beygju til vinstri og hafnað á vegriðinu. Við það hafi hún tekist á loft og oltið á toppinn og þannig hafi hún runnið áfram uns hún stöðvaðist. Á fimmtudeginum áður en óhappið varð kvaðst ökumaðurinn hafa farið með bifreiðina á verkstæði umboðsaðila hennar, þar sem gert var við hemla, skipt um diska og klossa. Einnig hafi hann beðið um að vinstra afturhjól yrði athugað sérstaklega vegna þess að honum fannst eitthvað vera að því, en ekkert hafi fundist athugavert. Á föstudeginum hafi bifreiðin svo verið skoðuð án athugasemda.

Í gögnum málsins er ekkert haft eftir farþegum í A um tildrög slyssins.

Stjórnandi leigubifreiðar, sem ók á eftir A, kvaðst hafa ekið austur Sæbraut á 80-85 km hraða á klst. Á móts við Kirkjusand hafi A verið ekið fram úr honum vinstra megin og fannst honum hraði A vera um 100 km á klst. Hafi A verið ekið inn í hægri beygju við Laugarnes án þess að dregið hafi verið úr hraða hennar. Er hann kom að beygjunni kvaðst hann hafa séð hvar ökumaður A hafi misst bifreiðina út í hægri vegkant þannig að hægri afturhjól hafi farið út fyrir akbrautina, en síðan náð að beygja aftur til vinstri inn á veginn með þeim afleiðingum sem áður hefur verið lýst.

M hefur krafð X, tryggingafélag A, um bætur úr húftryggingu hennar. Félagið hafnaði bótum, þar sem tjóninu hafi verið valdið af stórkostlegu gáleysi ökumannsins.

Álit.

Eins og áður greinir greindust rúmlega 100 m dragför eftir A uns hún rakst á vegriðið og umferðarljósastólpann og valt á hvolf. Síðan rann bifreiðin um 70 m uns hún stöðvaðist. Af þessari vegalengd, alls um 172 m, þykir mega slá föstu að bifreiðinni hafi verið ekið á ofsahraða austur Sæbraut er ökumaður hennar missti stjórn á henni í aflíðandi beygju á akbrautinni. Hefur hraðinn verið langt yfir leyfilegum hámarkshraða eða því sem aðstæður leyfðu. Ekkert liggur fyrir í gögnum málsins sem bendir til að óhappið verði að einhverju leyti rakið til bilunar í bifreiðinni. Verður slysið alfarið rakið til þess hversu hratt ökumaður A ók. Mátti ökumaðurinn gera sér ljósa grein fyrir þeirri hættu sem fylgdi hinum mikla hraða. Verður ekki hjá því komist að virða akstursmáta ökumannsins til stórkostlegs gáleysis, sbr. 2. mgr. 18. gr. laga nr. 20/1954 um vátryggingarsamninga. Samkvæmt gr. 2.6 í skilmálum kaskótryggingarinnar bætir félagið ekki tjón á bifreið sem rakið verður til stórkostlegs gáleysis ökumanns. Með vísan til þessa bætist tjónið ekki úr kaskótryggingunni.

Niðurstaða.

Tjón á A bætist ekki úr kaskótryggingu bifreiðarinnar.

Reykjavík, 26. október 2004.

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.