

Mál nr. 102/2006

M
og
Vátryggingafélagið X vegna bifreiðarinnar A
og
Vátryggingafélagið Y vegna bifreiðanna B og C
og
Vátryggingafélagið Z vegna bifreiðarinnar D

Árekstur ökutækja við Draugahlíðarbrekku á Suðurlandsvegi, skammt austan Litlu kaffistofunnar, þann 20. 03. 2006.

Gögn.

1. Málskot móttakið 29.05. 2006 ásamt fylgigögnum.
2. Bréf vátryggingafélagsins X, dags. 12.06. 2006.
3. Bréf vátryggingafélagsins Y, dags. 30.05. 2006.
4. Bréf vátryggingafélagsins Z, dags. 08.06. 2006.

Málsatvik.

Vörubifreiðinni A ásamt eftirvagni, sem verið hafði á leið austur Suðurlandsveg, hafði verið lagt á hægri akrein vegna bilunar og bifreiðin yfirgefin. Á þessum kafla vegarins háttar svo til, að akreinar fyrir umferð austur Suðurlandsveg eru tvær, en ein akrein er vestur Suðurlandsveg. Vegrið aðskilur austur og vestur akreinarnar. Í lögregluskýrslu kemur fram, að vörubifreiðin og eftirvagninn hafi verið illsjáanleg, er komið hafi verið upp svonefnda Draugahlíðarbrekku sökum halla á brekkunni og myrkurs. Mikil hálka var ennfremur á vettvangi, snjóþekja og skafrenningur. Engar ráðstafanir höfðu verið gerðar í því skyni að vara vegfarendur við ökutækjunum, þar sem þeim hafði verið lagt á akreininni, en ökumaður A kveðst þó hafa þurrkað af afturljósum.

Bifreiðinni B var ekið austur Suðurlandsveg á hægri akrein. Kveðst ökumaður hennar hafa ekið á um 80 km/klst. Hafi hann þá skyndilega orðið var við vörubifreiðina A ásamt eftirvagni hennar á hægri akrein fyrir framan sig. Hann hafi þá beygt bifreið sinni yfir á vinstri akrein, en sökum hálku hefði bifreiðin snúist, hann misst stjórn á henni og hún hafnað utan vegar.

Bifreiðin C var á austurleið eftir Suðurlandsvegi. Er ökumaður hennar hafi orðið var við bifreiðina B, þar sem hún var utan vegar, hafi hann stöðvað C í vegkantinum til þess að kanna ástand ökumanns B. Þá hafi vörubifreiðinni D, sem hafi dregið eftirvagn, verið ekið aftan á C, þar sem hún var kyrrstæð.

Ökumaður D kvaðst hafa ekið austur Suðurlandsveg á um 50 km/klst., þar sem bæði bifreiðin og eftirvagninn hefðu verið fulllestuð. Þá hefðu ökumenn tveggja bifreiða, er ekið hefðu á undan D á sömu akrein, skyndilega dregið úr hraða og beygt yfir á vinstri akrein. Hefði hann þá orðið var við A ásamt eftirvagni, þar sem ökutækin voru kyrrstæð á hægri akreininni. Hefði bifreiðin, sem ekið hefði verið á undan D, verið stöðvuð við hliðina á A. Hefði ökumaður D hemlað og reynt að stýra D á milli bifreiða, til þess að forðast árekstur, en þá hafi D hafnað á bifreiðinni C, þar sem hún hafi verið kyrrstæð í vegkantinum fyrir framan A.

Af hálfu vátryggingafélaganna Y og Z er því haldið fram, að háttsemi ökumanns A hafi átt þátt í aðdraganda áreksturs milli bifreiðanna C og D, og að auki beri hann ábyrgð á tjóni því, sem varð, er B lenti utan vegar. Vátryggingafélagið X, ábyrgðartryggjandi A, hafnar því, að nokkur sök verði lögð á ökumann A vegna tjóns á bifreiðunum C og D, og einungis $\frac{1}{4}$ hluti sakar verði lagður á ökumann A vegna tjóns eiganda B í umrætt sinn.

Álit.

Í 30. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 er fjallað um skyldur ökumanns, þegar ökutæki hefur stöðvast í sérstökum tilvikum. Þar segir m.a. efnislega, að hafi ökutæki stöðvast vegna umferðaróhapps, vélarbilunar eða annarra orsaka á stað, þar sem bannað er að stöðva ökutæki eða leggja því, skuli flytja ökutækið á viðeigandi stað eins fljótt og unnt er. Hafi ökutækið stöðvast á þannig stað eða svo, að hætta eða óþægindi stafi af fyrir umferðina, skal ökumaður gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við, þar til ökutækið hefur verið flutt á brott. Af gögnum málsins verður ráðið, að bifreiðinni A hafði verið lagt á akreininni í a.m.k. um tvo tíma, þ.e. frá kl. 19:30 til ríflega 21:30, er tjón varð. Jafnframt gerði ökumaður A engar ráðstafanir til að vara vegfarendur við þeirri augljósu hættu, sem stafaði af A. Mátti honum þó vera fullljóst, að slíkar ráðstafanir væru sérstaklega brýnar, þar sem ökutækið ásamt eftirvagni var bæði langt og breitt og staðsett á akrein fjölfarinnar þjóðbrautar, skyggni takmarkað vegna myrkurs og skafrennings og akstursaðstæður almennt slæmar. Með vísan til framangreinds verður að líta svo á, að ökumaður A beri alla ábyrgð á því tjóni, er hlaut af því, er bifreiðin B lenti utan vegar ásamt helmingi þess tjóns, sem varð er bifreiðin D rakst á C kyrrstæða. Af gögnum málsins og atvikum verður og ráðið, að ökumaður D hafi ekki hagað akstri sínum eftir aðstæðum, sbr. 3. mgr. 14. gr. umferðarlaga. Þykir því rétt að leggja helming sakar á hann vegna tjóns á C.

Niðurstaða

Ökumaður bifreiðarinnar A ber ábyrgð á því tjóni, sem rakið verður til þess, að bifreiðin B lenti utan vegar. Að auki ber hann helming sakar vegna tjóns á bifreiðinni C. Ökumaður bifreiðarinnar D ber helming sakar á tjóni á bifreiðinni C.

Reykjavík, 27. júní 2006

Rúnar Guðmundsson

Sigmar Ármannsson

Jón Magnússon