

Mál nr. 243/2006

**M
og
Vátryggingafélagið X v/ slysátryggingar ökumanns.**

**Ágreiningur um bótaskyldu úr slysátryggingu ökumanns vegna umferðarslyss
þann 15.7.2006.**

Gögn.

1. Málskot, móttekið 16.11.2006, ásamt fylgigögnum.
2. Bréf X, dags. 30.11.2006, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

M ók bifreiðinni A norður Langeyrarveg á Siglufirði. Á gatnamótum Langeyrarvegs og Norðurtúns rakst framendi A í hægri hlið bifreiðarinnar B, sem var ekið austur Norðurtún að gatnamótunum. Við áreksturinn kastaðist B til norðurs og valt á hægri hlið við nyrðri brún Norðurtúns vestan við gatnamótin um 7 m frá árekstrarstaðnum. A stöðvaðist norðan gatnamótanna við vestari brún Langeyrarvegs um 8 m frá árekstrarstað. Mikið tjón er sagt hafa orðið á báðum bifreiðum. Bjart var af degi, sólskin og þurrt færi þegar slysið varð. Hámarkshraði á Langeyrarvegi er 50 km á klst.

Í skýrslu lögreglu segir að af verksummerkjum á vettvangi megi sjá að M hafi misst vald á bifreið sinni sunnan gatnamótanna og farið aðeins út af slitlaginu hægra megin, náð að sveigja bifreiðinni aftur inn á götuna, en þá runnið skáhallt yfir á vinstri vegarhelming og hafnað á B sem hafi verið staðsett á gatnamótunum. Þá segir í lögregluskýrslunni að skransför eftir A hafi mælst 60 m til suðurs frá árekstrarstaðnum og far eftir framhjól 30 m sunnan árekstrarstaðarins, þar sem hliðarskrið hafi verið komið á A. Samkvæmt vettvangsuppdrætti lögreglu, mælast för eftir hægri hjól A um 50 m og eftir vinstri hjól um 52 m, svo og skriðfar eftir framhjól um 29 m. Við skoðun á hjölbörðum A eftir slysið kom í ljós að framhjólbarðar stóðust skoðun hvað mynsturdýpt varðaði (4 mm og 5 mm), en afturhjól hefðu hins vegar verið það slitnir (1 mm og 0 mm) að þeir hefðu ekki staðist slíka skoðun.

Í lögregluskýrslu sem tekin var af M kvaðst hann muna lítið eftir atvikinu, en muna þó að hann hafi verið staddur sunnarlega á Langeyrarvegi á um 60 km hraða á klst. og séð B fyrir framan sig.

Ökumaður B kvaðst hafa stöðvað skömmu áður en hann kom að gatnamótunum og hleypt út farþega. Hann hafi svo verið að aka aftur af stað og tekið bílbelti til að spenna það, en þá hafi farsími hans hringt. Hafi hann þá stöðvað aftur við biðskyldumerki til að svara símanum. Í sömu andrá hafi hann séð A koma eftir Langeyrarvegi úr suðri á ofsahraða. Hafi ökumaður A misst vald á bifreiðinni þannig að hún hafi farið út í mól hægra megin og síðan komið skáhallt yfir götuna og stefnt beint á B.

Vitnið D, sem var farþegi í B, kvaðst hafa gengið suður Langeyrarveg er hún hafi séð til ferða A. Hún kvaðst ekki gera sér grein fyrir hraða A, en telur að hann hafi verið yfir 100 km á klst. Þegar hún hafi séð A hafi afturendi hennar verið farinn að snúast til hægri og hún komin á hliðarrennsli. M hafi verið að reyna að stýra bifreiðinni, en hún hafi verið stjórnlaus, að henni fannst, og runnið á ská beint yfir á vinstri vegarhelming inn á gatnamótin og á hægra framhorn B.

Vitnið E kvaðst hafa verið að vinna á svæðinu kringum umrædd gatnamót á vegum vinnuskóla Siglufjarðar og hafi hann verið staddur við “miðhúsið við Eyrarflöt sem liggur að Langeyrarvegi.” Hafi hann heyrt vélarhljóðið í A sem hafi komið á mikilli ferð sunnan Langeyrarveg og hafi hann

kallað til nærstaddra “sjáiði ferðina á honum.” Hafi ökumaður A misst bifreiðina út í mölina hægra megin, en tekist að ná henni aftur inn á malbikið. Þá hafi ökumaðurinn misst A á hlið og hún runnið stjórnlaust yfir á vinstri vegarhelming í átt að gatnamótunum og á B sem hafi verið kyrrstæð á gatnamótunum. Við áreksturinn hafi B kastast í loft upp að framan og hún runnið á hægra afturhjóli einu saman yfir götuna þar sem hún hafi skolið niður á hægri hlið. Taldi vitnið að hraði A hafi verið á bilinu 110 til 130 km á klst.

A var vátryggð hjá Vátryggingafélaginu X, þ. á m. lögboðinni slysátryggingu ökumanns, þegar slysið varð. Hefur M krafist bóta úr slysátryggingunni vegna þess líkamstjóns sem hann hlaut. X telur að M hafi valdið slysinu með stórkostlegu gáleysi og með vísan til 5. gr. þágildandi skilmála, sbr. 2. mgr. 18. gr. þág. laga um vátryggingarsamninga nr. 20/1954, beri að skerða rétt hans til bóta um 1/3. M vill ekki una þeirri afstöðu.

Álit.

Eins og málið liggur fyrir nefndinni er til úrlausnar hvort X sé heimilt að skerða bótarétt M um 1/3 vegna stórkostlegs gáleysis.

Samkvæmt verksummerkjum á vettvangi mældust að a.m.k. rúmlega 50 m löng för eftir A áður en áreksturinn varð. Þá er engum vafa undirorpið að áreksturinn var mjög harður sem gefur sterklega til kynna að A hafi enn verið á miklum hraða um það leyti sem áreksturinn varð. Vitni hafa borið að hraði A hafi verið um og yfir 100 km á klst. er henni var ekið að gatnamótunum. Hjólbarðar A voru misslitnir og afturhjólar hennar voru það slitnir að þeir hefðu ekki staðist skoðun. Virðist sem annar hjólbarðinn hafi verið sléttslitinn (0 mm). Skv. 3. mgr. 59. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal ökumaður gæta þess að ökutæki sé í góðu ástandi. Þá skal ökumaður jafnan miða hraða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Skal ökumaður þannig miða hraða m.a. við ástand ökutækis og umferðaraðstæður að öðru leyti. Þegar allt framangreint er virt þykir mega slá því föstu að hraði A hefur verið gífurlegur og langt yfir því sem heimilt var og ástand ökutækisins og aðstæður að öðru leyti leyfðu. Engin haldbær rök eru fyrir því að slysið megi að einhverju leyti rekja til aksturslags ökumanns B. Verður ekki hjá því komist að virða háttsemi M til stórkostlegs gáleysis í skilningi 2. mgr. 18. gr. þágildandi laga um vátryggingarsamninga nr. 20/1954. Er X því heimilt að skerða bótarétt M og að sú skerðing nemi 1/3 hluta.

Niðurstaða.

Vátryggingafélaginu X er heimilt að skerða bætur til M úr slysátryggingu ökumanns bifreiðarinnar A um 1/3 hluta vegna líkamstjóns er hann hlaut í umferðarslysi þann 15.7.2003.

Reykjavík, 15. desember 2006.

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.