

Mál nr. 9/2015
M
og váttryggingafélagið v/kaskótryggingar A og B.

Takmörkun ábyrgðar váttryggingafélags vegna útafaksturs 8. desember 2014.

Gögn.

1. Málskot móttakið 8. janúar 2015 ásamt gögnum.
2. Bréf V dags. 22. janúar 2015 ásamt gögnum, veðurvottorði og stormviðvörðun frá Veðurstofu Íslands, stormviðvaranir Vegagerðarinnar, umfjöllun fjölmiðla um væntanlegt óveður 8. desember, viðtal við forvarnafulltrúa Eimskips í Morgunblaðinu 13. desember 2014, upplýsingar úr ökutækjaskrá um stærð og gerð ökutækja, varúðarviðmið og tölvupóstur frá Eimskip.

Málsatvik.

Í lögregluskýrslu kemur fram að vöruflutningabifreiðin A ásamt tengivagninum B fóru út af Vesturlandsvegi undir Hafnarfjalli rétt eftir kl. 20 að kvöldi 8. desember 2014. Þar kemur einnig fram að vegur hafi verið mjög háll og snjólag yfir öllu. Ökumaður sagðist á vettvangi að hann hefði ekið framhjá skilti Vegagerðarinnar skammt sunnan Borgarfjarðarbrúar og þar hafi komið fram að vindur væri 18 m/sek og í hviðum 34 m/sek. Hann hafi ákveðið að halda ferð sinni áfram þar sem bifreiðin hafi verið fulllestuð.

M telur að háttsemi ökumanns M hafi ekki verið þess eðlis að hún hafi verið langt út fyrir það sem telja má réttilega og gætilega hegðun við umræddar aðstæður. M telur að líta verið til þess að fleiri bifreiðar hafi verið á ferð á sama stað í umrætt sinn, þ.á.m. lögreglubifreið, strætóbifreið, bifreiðar frá Landflutningum og Vegagerðinni, sem var rétt á undan bifreið M, nokkur þyngd hafi verið á farmi sem ætti að draga úr hættu og bifreiðin sem og tengivagn hafi verið búin nýjum vetrardekkjum þar af nagladekkjum að framan. Einnig vísar M til þess að akstur hafi ekki verið í andstöðu við svokölluð varúðarviðmið Samgöngustofu. M bendir einnig á að vindhviða hafi feykst bifreið og tengivagni M út af veginum, hálka hafi verið yfir öllum veginum á þeim stað sem bifreiðin fór útaf sem og hefði hún lent í mýri sem hafi leitt til þess að bifreiðin fór á hliðina, eitthvað sem hefði ekki gerst hefði jarðvegur verið traustari. Þessar aðstæður allar telur M hafa áhrif á sakarmat og draga úr því að hægt sé að leggja til grundvallar að ökumaður bifreiðar M hafi sýnt háttsemi sem feli í sér veruleg frávik frá því sem eðlilegt telst í skilningi 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga nr. 30/2004.

V telur að háttsemi ökumanns bifreiðar M hafi verið stórkostlega gálaus í skilningi 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga og heimild sé til samsömunar sé fyrir hendi í 3. mgr. 29. gr. sömu laga. V vísar til umfangsmikilla gagna um veðurveðvaranir vegna umrædds landssvæðis frá Veðurstofu og Vegagerð sem birtust víðsvegar, bæði á heimasíðum umræddra stofnana sem og í fréttatímum og fréttamiðlum með góðum fyrirvara. Það hafi verið mikilvægt fyrir ökumann bifreiðar M að meta aðstæður í heild og í ljósi þess að hann er atvinnubílstjóri megi gera ríkari kröfur til hans en annarra ökumanna. Einnig vísar V til ítarlegra varúðarviðmiða sem það hefur gefið út vegna vinds fyrir stór ökutæki. Þar komi m.a. fram að líta verði til vindstyrks í hviðum og að veðurstöðvar sem mæla slíkan styrk nái einungis til tiltekinna svæði og verði að reikna með því að vindur geti mælst sterkari, sérstaklega á þekktum sviptivindastað eins og undir Hafnarfjalli. Þetta hafi verið sérstaklega nauðsynlegt þar sem hálka hafi verið á veginum og þannig erfiðara að bregðast við. Í ljósi allrar þeirrar umfjöllunar sem hafði verið um komandi veðurofsa og þess að gögn liggi fyrir um að önnur flutningafyrirtæki hafi stöðvað för bifreiða sinna metur V það svo að það að aka Vesturlandsveg undir Hafnarfjalli í greint sinn hafi falið í sér stórkostlegt gáleysi af hálfu ökumanns bifreiðar M og því geti V takmarkað ábyrgð sína um helming þannig að helmingur tjóns M greiðist úr kaskótryggingum hans hjá V.

Álit.

Í málinu liggja fyrir umfangsmikil gögn um veðurspá á því svæði sem ökumaður bifreiðar M ók um kl. rúmlega 20 að kvöldi 8. desember sl. Þau gögn eiga það sameiginlegt að vara með ákveðnum og eindregnum hætti við veðurofsa á svæðinu frá kl. 18 sama dag og fram eftir kvöldi. Nægur tími var því til að gera ráðstafanir í tíma varðandi fyrirhugaðan akstur á þeim tíma. Hér liggur fyrir að meta þá háttsemi ökumanns bifreiðar M að aka Vesturlandsveg undir Hafnarfjalli þrátt fyrir þessar viðvaranir og þrátt fyrir að skilti sýndi 18-34 m/sek vindstyrk á þar nálægt í þeirri færð sem ætla mátti að væri. Um er að ræða heildarmat á aðstæður og háttsemi þarf að fela í sér verulegt frávík frá því sem eðlilegt er til þess að teljast stórkostlegt gáleysi í skilningi 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga. Þegar litið er til þessa alls verður ekki annað ráðið en að viðvaranir hafi verið þess eðlis að ökumanni bifreiðar M hefði átt að vera algjörlega ljóst fyrirfram að varhugavert væri að aka undir Hafnarfjalli á þessum tíma. Það staðfesta ótal fréttir af veðurspá, stormviðvaranir yfirvalda sem ekki hefði átt að fara framhjá öikumönnum á þessu svæði. Við þessar aðstæður verður að telja fyrirfram ljóst að hætta er á ferðum og verður ökumaður því að gera sérstakar ráðstafanir til að afla sér upplýsinga um ferðaöryggi. Af gögnum málsins verður ekki annað ráðið en að ökumaður bifreiðar M hafi metið með hliðsjón af vindstyrk á skilti Vegagerðarinnar (18-34 m/sek) og því að aðrar bifreiðar væru á ferðinni að öruggt væri að aka áfram. Fyrirnefndar stormviðvaranir gerðu þær kröfur til ökumanna sem þarna voru á ferðinni að gera frekari ráðstafanir en að treysta eigin mati á aðstæðum. Með því að tryggja ekki öryggi bifreiðar og farms með afgerandi hætti, t.d. að kanna hversu margar bifreiðar hefðu farið um svæðið áður en ökumaður bifreiðar M lagði í það, kanna aðstæður frekar hjá Veðurstofu eða Vegagerð eða öðrum vegfarendum, sýndi ökumaður bifreiðar M háttsemi sem víkur verulega frá því sem ætlast má til af atvinnubílstjóra. Hann telst hafa sýnt stórkostlegt gáleysi þegar hann tók þá ákvörðun að aka um Vesturlandsveg undir Hafnarfjalli við þessar aðstæður. Telst V því geta takmarkað ábyrgð sína með vísan til 2. mgr. 27. gr. laga um váttryggingarsamninga en ekki er ágreiningur um að samsömun með ökumanni og váttryggingartaka sé heimil, sbr. 3. mgr. 29. gr. sömu laga. M á því rétt á bótum úr kaskótryggingu hjá V en V getur takmarkað bætur við helming þess tjóns sem M varð fyrir.

Niðurstaða.

Bætur til M úr kaskótryggingu hjá V takmarkast við helming þess tjóns sem varð 8. desember 2014.

Reykjavík 10. febrúar 2015.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.