

Mál nr. 264/2019**M og
V vegna ábyrgðartryggingar ökutækisins A****Ágreiningur um bótaskyldu.****Gögn.**

Málskot, dags. 13.08.2019 ásamt fylgigögnum.

Bréf V, váttryggingafélags, dags. 02.09.2019.

Málsatvik.

Í málskotinu kemur fram M hafi verið að aka vestur Hvaleyrarbraut í Hafnarfirði 7. mars 2018 kl. 6:34 þegar hann ók ökutækinu A á lágt umferðarskilti, boðmerki með stefnuör, sem staðsett var á lítilli umferðareyju þar sem ekið er af Skípalóni inn á Hvaleyrarbraut. M slasaðist á hægri axlarlið.

V taldi að M ætti að bera 1/3 tjóns síns sjálfur þar sem fram hafi komið í lögregluskýrslu að M hafi mögulega sofnað við aksturinn. Einnig kemur fram hjá V að í sjúkragögnum frá Heilsugæslunni Keflavík komi fram að M hafi verið að hálfsofna undir stýri en honum fyndist hann samt sem áður ekki sofna. Þá komi fram að M hafi áður lent í tjónum vegna þessa og að hann hafi fundið fyrir þreytu við akstur í vinnu sinni og leitað til læknis vegna þreytu og skerts viðbragðsflýtis. Skv. 1. og 2. mgr. 44. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skuli ökumaður vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki og honum sé óheimilt að stjórna ökutæki ef hann sé þannig á sig kominn að hann sé ekki fær um að stjórna því örugglega. V telur að slsýsið sé rakið til þess að M hafi sofnað undir stýri og að skýr orsakatengsl séu milli þess og slyssins. M hafi því sýnt af sér stórkostlegt gáleysi við aksturinn skv. 90. gr. umferðarlaga og því verði hann að bera 1/3 hluta tjóns síns.

M telur sig ekki hafa sofnað undir stýri og margt annað hafi getað ráðið úrslitum um hvernig fór. Slysið hafi verið snemma dags um vetur og því myrkur úti og allt eins sé líklegt að skyggni ökumanns hafi ekki verið sem best miðað við aðstæður. M hafi fundið fyrir þreytu í vinnunni en sú þreyta þurfi ekki að merkja syfju. Þreytan hafi allt eins getað verið þreytueinkenni vegna líkamlegs erfiðis í starfinu. M telur að hann eigi að njóta vafans og hann eigi að fá fullar bætur.

Álit.

Í 1. mgr. 44. gr. laga umferðarlaga nr. 50/1987 kemur fram að ökumaður skuli vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki, því sem hann ferð með. Í 2. mgr. 44. gr. kemur fram að enginn megi stjórna eða reyna að stjórna ökutæki, ef hann vegna veikinda, hrörnunar, ofreynslu, svefnleysis, neyslu áfengis eða annarra örvandi eða deyfandi efna eða annarra orsaka er þannig á sig kominn, að hann er ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega. Í lögregluskýrslu um slysið sem er fyrsta gagn málsins kemur fram hjá M að hann hafi mögulega sofnað við aksturinn en ekki verið viss. Í læknisvottorði sem er dagsett á slysdegi kemur fram að M hafi leitað sér læknisaðstoðar vegna þreytu og skerts viðbragðsflýtis og að ákveðið hafi verið að breyta lyfjum M sem gætu haft áhrif á þessa þætti. Gera verður auknar kröfur til M sem er atvinnubílstjóri og ekur vörubifreið um að gæta að því að vera líkamlega og andlega fær um að stjórna ökutæki sem hann fer með. Með vísan til framburðar M í lögregluskýrslu og læknisvottorði átti honum að vera ljóst að hann væri ekki fær um að stjórna ökutækinu örugglega eins og 2. mgr. 44. gr. kveður á um. Með vísan til þess er M talinn hafa sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og skal hann bera 1/3 hluta tjóns síns sjálfur.

Niðurstaða.

M, ber 1/3 hluta sakar á tjóni sínu vegna áreksturs hans á ökutækinu A sem váttryggt er hjá V.

Reykjavík, 1. október 2019.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson, lögmn.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.