

Mál nr. 484/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.

Vátryggingartaki ábyrgðartryggingar X

Skaðabótaábyrgð. Sveitarfélag.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 19. desember 2024 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 17. janúar 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 24. janúar 2024.
4. Viðbótarathugasemdir V dags. 29. janúar 2025.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að tjón hafi orðið á bifreið M, A, hinn 9. nóvember 2024. Tjónið hafi orðið þegar M lagði A á bílastæði sem sé á ábyrgð sveitarfélagsins X og megi rekja það til þess að ófrágenginn kantsteinn, en upp úr honum stóðu 15 sentimetra járnstautar, var á miðju bílastæðinu. Undirvagn A hafi rekist á slíkan járnstaut. X hafi staðið fyrir umræddum framkvæmdum og telur M sig því eiga rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu þess. Byggir M á því að engar merkingar hafi verið við kantsteininn eða til að vara við framkvæmdunum. Þá sé engin lýsing við kantsteininn svo ekki hafi verið unnt að átta sig á aðstæðum í myrkri. Kanturinn sé um 40 sentimetrar að breidd, og rörstautarnir séu um 15 sentimetrum frá brún hans. Engin kantlína sé þá í kringum kantsteininn. Nokkru áður hafi þá orðið sambærilegt tjón á annarri bifreið. Tveimur dögum eftir tjón M hafi gulumáludum járnörum loks verið komið fyrir ofan í járnstautunum sem styðji við þá afstöðu M að um ófullnægjandi frágang hafi verið að ræða.

Í bréfi V kemur fram að samkvæmt upplýsingum frá X sé lýsing beggja vegna við bifreiðastæðið. Þá hafi verktakinn Y séð um framkvæmdir fyrir X og sé verkstjórn í höndum hans. Þegar tjónstilkynning barst X hafi verið óskað eftir því við Y að gul stálrör væru sett á járnfestingarnar. Sé því ljóst að X hafi brugðist við með því að fara fram á það við Y að járnörin yrðu gerð sýnilegri. Það feli þó ekki að neinu marki í sér viðurkenningu á bótaskyldu enda hvíli það á stjórnanda ökutækis að sýna aðgát við akstur og haga honum til samræmis við aðstæður. Í tjónstilkynningu M komi þá fram að bifreiðinni hafi fyrst verið lagt en svo ekið af stað aftur, og þá hafi henni verið ekið á kantinn. Með eðlilegri aðgát hefði M átt að verða vör við kantinn áður en hún ók af stað. Liggi sökin því að öllu leyti hjá M. Komist nefndin hins vegar að því að tjónið megi rekja til aðstæðna á vettvangi geti X ekki talist ábyrgt vegna þess þar sem framkvæmdin hafi verið á ábyrgð Y.

Í viðbótarathugasemdum M kemur m.a. fram að ætla megi að tilgangur framkvæmdanna hafi verið að breyta þeirri akstursvenju sem skapast hefði á bifreiðastæðinu, þ.e. að bifreiðum væri ekið áfram úr stæðum í stað þess að vera bakkað úr þeim, enda hefði engin fyrirstaða verið milli bifreiðastæða. Af þeim sökum hafi verið sérlega mikilvægt að vanda til verka varðandi merkingar. Jafnvel þó ökumönnum væri kanturinn sem slíkur ljós þá sé það einnig alvanalegt að sér í lagi stærri bifreiðum sé ekið með hjólbarða alveg að kanti og því sé sérstaklega varhugavert að staðsetja járnstauta svo nálægt kantbrúninni. Þá feli sú aðgerð að láta koma gulum stálrörum fyrir í járnafestingunum í sér viðurkenningu á því að frágangur hafi verið algerlega ófullnægjandi enda hafi orðið tjón á a.m.k. tveimur bifreiðum.

Í viðbótarathugasemdum V er áréttuð sú afstaða að M hafi ekki sýnt fram á að X beri skaðabótaábyrgð á tjóninu vegna gáleysis, mistaka eða vanrækslu. Er þá áréttað að á M hafi hvílt sú skylda að sýna aðgát við aksturinn, ekki síst þar sem henni hafi fundist lýsingu ábótavant. Megi ráða af atvikalýsingu að M hafi lagt A, yfirgefið hana og komið svo aftur og ekið henni beint áfram á kantinn í stað þess að bakka frá honum. Hafi hún því annað hvort ekki sýnt af sér næga aðgæslu er hún lagði A eða hreinlega gleymt því að kantur og staur voru fyrir framan A. Samkvæmt 17. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skuli ökumaður þá aka á akbraut. Af því leiði að umferðarmannvirki á borð við kanta og umferðareyjur séu utan akstursleiða og allt tjón sem verið rakið til aksturs á slík

mannvirki sé alfarið á ábyrgð ökumanns. Er þá áréttað að framkvæmdin sé ekki í höndum X, en X hafi hins vegar brugðist rétt og tímanlega við með því að biðja Y að koma fyrir gulum stöngum til að auka sýnileika járnfestinganna.

Álit.

Almennar sönnunarreglur í skaðabótarétti gera ráð fyrir því að sá sem heldur því fram að annar beri skaðabótaábyrgð á tjóni sínu beri sönnunarbyrði um að skilyrði slíkrar ábyrgðar séu uppfyllt. Það hvílir því á M að sýna fram á að hún hafi orðið fyrir tjóni sem sé að rekja til saknæmra athafna eða athafnaleysis X, starfsmanna þess eða annarra atvika eða aðstæðna sem X verði gert að bera skaðabótaábyrgð vegna.

Samkvæmt gögnum málsins varð sambærilegt tjón á annarri bifreið hinn 23. október 2024, eða 17 dögum fyrir það atvik sem hér er til skoðunar. Aðspurður um hvort tilkynning vegna járnstautanna hafi áður borist X svarar starfsmaður X því til að það hafi einungis verið með fyrri tjónstilkynningu. Ráða má þá af gögnum málsins að gulum stöngum hafi verið komið fyrir, í því skyni að auka sýnileika járnstautanna, tveimur dögum eftir tjón M, eða 11. nóvember.

Af ljósmyndum af vettvangi verður að fallast á að frágangur hafi verið nokkuð varhugaverður, og að það hafi falið í sér nokkuð augljósa hættu á tjóni að skilja við kantinn með þeim hætti sem gert var, þ.e. að láta lága járnstauta standa óvarða upp úr honum svo nálægt brún hans sem raun bar vitni. Er þá einnig litið til þess að um töluvert stórt bifreiðastæði virðist vera að ræða og lýsing aðeins til staðar beggja vegna við það en ekki á því miðju, þar sem kantinn virðist að finna.

Ekki liggur annað fyrir en að Y hafi haft umsjón með verkinu fyrir hönd X en að X hafi beðið um að járnstautunum væri komið fyrir í kantinum með þessum hætti. Í svari X til V kemur þá fram að X beri ábyrgð á frágangi á bifreiðastæðinu. Verður þá að líta til þess að samkvæmt starfsmanni X bárust því upplýsingar um fyrri tjónið sem átti sér stað í október. Verður að telja að þá þegar hafi X haft vitneskju um að aðstæður væru varhugaverðar og hætta á munatjóni. Liggja engin gögn fyrir er sýni fram á að X hafi kallað eftir aðgerðum Y þegar af því tilefni og verður það ekki skýrlega ráðið af svörum X til V. Verður því að telja að X hafi sýnt af sér saknæmt athafnaleysi með því að fylgja því ekki eftir, strax í kjölfar fyrra tjónsins, að gerðar væru forsvaranlegar ráðstafanir til að tryggja sýnileika járnstautanna og draga með því úr tjónshættu. Þvert á móti verður ekki betur séð en að 19 dagar hafi liðið frá fyrra tjónsatvikinu og þar til gripið var til slíkra ráðstafana, þrátt fyrir að þær virðist hafa verið einfaldar í framkvæmd og ekki óhóflega kostnaðarsamar.

Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni verður því að telja að bótaskylda sé fyrir hendi.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 18. febrúar 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir