

Mál nr. 284/1999

M v/bifreiðarinnar A og Vátryggingafélagið X v/ábyrgðartryggingar verktakans B.

Umferðaróhapp á Miklubraut þann 25.10. 1999.

Gögn.

1. Málskot móttekið 19.11. 1999.
2. Skýrsla lögreglu og afstöðuteikning.
3. Bréf vátryggingafélagsins dags. 10.11. 1999,
4. Bréf lögfræðipjónustu FÍB dags. 04.11. 1999 til verktakafyrirtækisins (B).
5. Tjóntilkynning og ódagsett og undirrituð yfirlýsing um merkingar um hámarkshraða.
6. Tjónaskoðunarskýrsla.
7. Afrit ljósmynda
8. Bréf X til nefnarinnar dags. 05.12. 1999 vegna málskotsins.
9. Niðurstaða Tjónanefndar vátryggingarfélaganna nr. 1205/1999.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirliggjandi gögnum ók ökumaður A bifreið sinni austur Miklubraut eftir hægri akrein. Samhliða A var önnur bifreið á vinstri akrein. Skammt vestan Skeiðarvogs snérist bifreiðin skyndilega vegna hálku og rakst utan í hina bifreiðina og valt.

Ástæða hálkunnar var að vatn hafði flætt úr skurði sem verktakinn hafði grafið við akbrautina. Samkvæmt tjónstilkynningu var umræddur verktaki að dæla vatni í niðurfall en þá flæddi vatn út á akbrautina er dælustútur fór upp úr niðurfalli og við það myndaðist ísing.

Málskotsaðilinn vekur athygli á því álitni verktakans að hann telur að við báða aðila sé að sakast. Málskotsaðilinn mótmælir því álitni sem Tjónanefnd vátryggingarfélaganna byggir álit sitt á þ.e. að merkingar um framkvæmdir hafi verið uppi og að ökumaður þurfi ávallt að vera viðbúinn hálku á vegum á þessum árstíma. Málskotsaðilinn getur þess að hér sé verktakinn að vinna við eina fjölförmostu umferðargötu borgarinnar. Engar sérstakar merkingar hefðu verið uppi um bleytu (hálku) á akbraut og því ekkert tilefni til að varast hálku sérstaklega. Þurrt hafi verið og hvergi hálka á akbrautinni nema hún væri af manna völdum. Verktakanum hafi verið fullkunnugt um að hálka mundaðist á tvíbreiðri akbraut skyndilega án þess að ökumenn sem þar óku um hefðu tilefni til að ætla að hálka væri enda engin ástæða til að búast við hálku þennan dag. Hann telur að gera verði kröfu til verktaka, ekki hvað síst þeirra sem annast framkvæmdir við þessar aðstæður, að setja sérstakar hættumerkingar upp.

Lögreglan getur frásagna ökumanna sem óþarft er að rekja. Hún getur þess og að á umræddum tíma voru framkvæmdir í gangi á vegum borgarinnar og af þeim sökum hafi grunnvatn runnið út á akbrautina. Við það hafi myndast mikil hálka á um 300 metra kafla á hægri akrein Miklubrautar til austurs. Haft hafi verið samband við borgarvakt sem hafi sent starfsmenn á vettvang til að bera salt á akbrautina. Það var dagsbirta, sólskin, blautt/ísing þar sem tjónið varð.

Vátryggingafélagið getur þess að þar sem áreksturinn varð hafi staðið yfir umfangsmiklar framkvæmdir og að merkingar voru uppi þar að lútandi. Upplýst hafi verið að þar hafi einnig verið merkingar um leyfilegan hámarkshraða 50 km/klst sem settar hefðu verið upp í samráði við lögreglu. Samkvæmt skýrslu lögreglu var ökuhraði A sagður 60-70 km/klst og samkvæmt því megi álykta að rekja megi áreksturinn til of mikils hraða og aðgæsluleysis ökumanns.

Álit.

Það álitaefni sem borið er undir úrskurðarnefndina er hvort bótaábyrgð hafi stofnast samkvæmt ábyrgðartryggingu verktakans B vegna þess umferðaróhapps sem hér um ræðir. Ökumaður A fer fram á viðurkenningu á bótaskyldu verktakans.

Telja verður að það hafi verið óvarlegt að láta vatn flæða um götuna við þær aðstæður sem fyrir hendi voru. Virðast starfsmenn verktakans ekki hafa gert fyrirbyggjandi ráðstafanir til að draga úr þeirri hættu sem skapaðist fyrir umferð um Miklubraut. Ekkert virðist hafa verið gert til að eyða þeirri hálku sem myndaðist eða vara sérstaklega við henni. Ekki er unnt að fallast á að nægar merkingar hafi verið uppi. Þrátt fyrir að það hafi verið dagsbirta og sólskin þegar tjónsatburðurinn varð var mikilvægt að vara ökumenn við þeirri hættu sem framundan var á einni fjölförnustu umferðargötu borgarinnar. Má telja fullvíst að umferðaröryggi hafi verið raskað af starfsmönnum verktakans og að þeir hafi ekki gripið til þeirra ráðstafana sem ætlast verður til.

Ökumenn bifreiða verða jafnan á þessum árstíma að vera viðbúnir hálku á vegum. Virðist sem ökumaður A hafa ekki gætt þeirrar aðgæslu sem nauðsynleg var. Nefndin telur að rekja megi hluta tjónsatburðar þessa til eigin sakar ökumannsins. Merkingar voru uppi um 50 km leyfilegan hámarkshraða en ökumaðurinn kveðst hafa ekið á um 60-70 km hraða. Það var of mikill hraði miðað við aðstæður.

Þegar tekið er mið af framanrituðu, fyrirbyggjandi gögnum og atvikum öllum er sök vegna umferðaróhapps þessa skipt til helminga.

Niðurstaða.

Bótaábyrgð er fyrir hendi samkvæmt þeirri ábyrgðartryggingu sem hér um ræðir, en skerða ber réttarstöðu ökumanns A um helming vegna eigin sakar.

Reykjavík 21. desember 1999

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.