

Mál nr. 377/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Ekið aftur á bak.

Gögn.

1. Málskot móttakið 2. október 2024 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V1 dags. 18. október 2024 ásamt fylgiskjöllum.
3. Bréf V2 dags. 22. október 2024 ásamt fylgiskjali.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 24. október 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt sameiginlegri tjónstilkynningu varð hinn 19. janúar 2024 árekstur milli A og B, sem er í eigu M, á bifreiðastæði. Á framhlið tjónstilkynningar er hakað við að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak. Er þá merkt við að B hafi farið inn á öfugan vegarhelming og að A hafi verið ekið út frá bifreiðastæði og beygt til vinstri. Á bakhlið tjónstilkynningar lýsir ökumaður B atvikum svo að hún hafi ekið inn í bifreiðastæði til að snúa við. Eftir að bakka út úr stæðinu hafi hún verið kyrrstæð „for a moment“ til þess að skipta um gír. Þegar hún var að skipta um gír hafi A verið ekið á vinstri hlið B. Í tjónstilkynningu ökumanns A segir að hann hafi verið að bakka úr stæði og hafi bakkað í hliðina á B þar sem hún hafi verið að bakka, B hafi bakkað fyrir A og þverað veginn. Vitni að atvikinu lýsir atvikum svo fyrir V2 að hann hafi séð B fara út úr stæði og virtist hún vera að fara að aka áfram þegar A hafi komið bakandi og farið í hliðina á B. Vitnið áætli þá að B hafi ekki verið kyrrstæð lengi, kannski í 5 sekúndur en þetta hafi allt gerst mjög fljótt. Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem taldi rétt að skipta sök til helminga þar sem hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak.

M fellir sig ekki við þau málalok og byggir í málskoti á því að B hafi verið kyrrstæð í a.m.k. fimm sekúndur í aðdraganda áreksturs þegar A hafi bakkað á hana. Geti ökumaður B með engu móti hafa komið í veg fyrir árekstur við þessar aðstæður.

Í bréfi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, til nefndarinnar er lýst þeirri afstöðu að sök skuli skipt til helminga. Með hliðsjón af merkingum á framhlið tjónstilkynningar verði að miða við að báðir ökumenn hafi ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs. Verði byggt á nánari lýsingu ökumanns B verði þá að telja að aðeins hafi verið um augnabliksstöðvun að ræða sem eigi ekki að hafa áhrif á sakarskiptingu. Hvað framburð vitnisins varði hafi það þá ekki verið staðfast í framburði sínum varðandi það hve lengi B hafi verið kyrrstæð en segi þó að allt hafi gerst mjög hratt. Styðji það við afstöðu félagsins um að aðeins hafi verið um augnabliksstöðvun að ræða. Verði því að miða við að hvorugur aðila hafi gætt nægilega vel að sér við akstur aftur á bak.

Í bréfi V2, sem á tjónsdegi var vátryggjandi B, til nefndarinnar er tekið undir þá afstöðu að A beri alla sök á árekstri aðila. Ökumaður B hafi verið skýr í framburði sínum varðandi það að bifreiðin hafi verið kyrrstæð í nokkra stund áður en til áreksturs kom og styðji framburður vitnisins þá frásögn. Megi því rekja áreksturinn til þess að ökumaður A hafi ekki gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak.

Í viðbótarathugasemdum M er lýst þeirri afstöðu að V1 fallist á að B hafi verið kyrrstæð þegar árekstur varð. Styðji það við afstöðu M um að A beri alla sök á árekstri aðila.

Álit.

Í 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er kveðið á um að ökumaður skuli, áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapa hættu eða óþægindi fyrir aðra. Aðila greinir samkvæmt framansögðu á um það hvort kyrrstaða B í aðdraganda áreksturs hafi aðeins falið í sér augnabliksstöðvun sem ekki hafi áhrif á sakarskiptingu eða hvort hún eigi að leiða til þess að ökumaður A beri alla sök á árekstrinum.

Í málskoti er byggt á því að B hafi verið kyrrstæð og ökumaður hennar að búa sig undir að aka áfram þegar A bakkaði úr stæði sínu og rakst á hana. Af framburði vitnis má ráða að B hafi verið kyrrstæð í nokkra stund, þó að framburður þess sé ekki afdráttarlaust um tíma í því samhengi, en það telji að

kannski hafi verið um fimm sekúndur að ræða. Framburður vitnisins, svo og ákomur á B, styðja að mati nefndarinnar við þann framburð ökumanns B að hún hafi lokið akstri aftur á bak og verið kyrrstæð er til árekstrar kom. Verður því að telja að ökumaður A hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga umrætt sinn, en hefði hann gert það má með hliðsjón af framburði vitnis og ákomum á B ætla að hann hefði orðið B var áður en til áreksturs kom. Er það því niðurstaða nefndarinnar að A beri alla sök á árekstri bifreiðanna.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 26. nóvember 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir