

Mál nr. 477/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis. Ábyrgðartrygging vinnuvélar.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B).

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 12. desember 2024 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 19. desember 2024 ásamt fylgiskjali.
3. Viðbótarathugasemdir M dags. 16. febrúar 2025.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis, dags. 22. nóvember 2024, varð þann sama dag árekstur milli vinnuvélarinnar A sem er í eigu M og bifreiðarinnar B, við gatnamót Barkarvogs og Brúarvogs í Reykjavík. Eftir stjórnanda A er haft að hann hafi verið að vinna á vegkanti við Barkarvog. Svo hafi hann fært vélina inn á veginn. Hafi hann fyrst ekið með arm vinnuvélarinnar inn á veginn og belti hennar hafi ekki verið komin yfir kantinn þegar B var ekið á arm A. Eftir ökumanni B er haft að hann hafi ekið suður Barkarvog og að gatnamótum Brúarvogs. Sólin hafi blindað hann og hann ekki veitt A athygli strax. Hann hafi hemlað er hann varð A var en ekið á hana. Aksturshraði B í aðdraganda áreksturs hafi verið um 30 kílómetrar á klukkustund.

Í málskoti mótmælir M þeirri afstöðu V, sem á tjónsdegi var váttryggjandi beggja aðila, að A beri alla sök á umræddum árekstri. M telji að A hafi verið í öllum rétti, enda hafi vettvangurinn verið merktur sem vinnusvæði, með aðvörunarmerkingum, þrengingarmerki og keilu. Þá hafi A verið kyrrstæð í vegkanti þegar B hafi komið aðvífandi, á of miklum hraða miðað við aðstæður, ekki séð A og ekið á bómu hennar.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að stjórnandi A hafi verið að störfum á vinnuvél við umferðargötu sem hafði ekki verið lokað fyrir almennri umferð. Hafi því hvílt á honum rík aðgæsluskylda gagnvart annarri umferð. Hafi hann þá ekki gætt að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 en þar komi fram að áður en ökumaður snýr ökutæki skuli hann ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að það skapi hættu eða óþægindi fyrir aðra. Er þá einnig vísað til 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga um að ökumaður skuli veita annarri umferð forgang hvarvetna þar sem ekið er inn á veg af svæði sem er utan vegar. Af ljósmyndum úr skýrslu Aðstoðar og öryggis megi þá ekki greina neinar merkingar á vettvangi og telji V því ljóst að merkingar á vettvangi hafi ekki verið til samræmis við kröfur reglugerðar nr. 492/2009 um merkingu og aðrar öryggisráðstafanir vegna framkvæmda á og við veg. Telji V þá ekki tilefni til að leggja hluta sakar á ökumann B sem hafi ekið henni á venjulegum ökuhraða þegar armi A hafi skyndilega verið ekið út á akbrautina í veg fyrir hann.

Í viðbótarathugasemdum M kemur fram að um hafi verið að ræða vinnusvæði, sem hafi verið merkt sem slíkt. Stjórnandi A hafi ekki séð neina umferð í auglýsingu og hafi þurft að setja arminn á gröfunni út á götu til að komast burt. A hafi verið kyrrstæð þegar B hafi ekið á hana á miklum hraða, mun meiri hraða en ökumaður B haldi fram. Ökumaður B hafi þá blindast af sól en ekki hægt á sér. Telji M því að A hafi verið í fullum rétti.

Álit:

Jafnvel þó vinna hafi farið fram á vettvangi og það hafi verið gefið til kynna með merkjasetningu verður að líta til þess að svæðið var ekki lokað fyrir almennri umferð. Slíkar aðstæður kalla á aukna aðgæslu af hálfu stjórnenda vinnuvéla. Af gögnum málsins, þ.á.m. framburði M í skýrslu Aðstoðar og öryggis, má ráða að A hafi verið staðsett á kanti við akbrautina. M hafi svo ætlað sér að færa A inn á veginn. Hafi hann fyrst ekið með arm A inn á veginn en belti hennar hafi ekki verið komin yfir kantinn þegar til áreksturs kom. Af ljósmyndum má þá ráða að vegsýn úr ökumannssæti A hafi verið nokkuð skert vegna gáms eða vinnuskúrs sem einnig var staðsettur upp á kantinum.

Verður á grundvelli framangreinds að telja að M hafi, er hann sneri armi A út á götuna, ekki gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga en þar kemur fram að áður en ökumaður snýr

ökutæki eða ekur því aftur á bak skuli hann ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að það skapi hættu eða óþægindi fyrir aðra. Sú skylda hvílir jafnt á ökumönnum þó um sé að ræða akstur á vinnusvæði. Verður þá einnig að telja að M hafi ekki gætt að áskilnaði 3. mgr. 26. gr. umferðarlaga en þar kemur m.a. fram að ökumaður skuli veita umferð forganga hvarvetna sem ekið er inn á veg af svæði utan vegar.

Hvað varðar aksturslag ökumanns B liggur ekkert fyrir um að aksturshraði hennar hafi verið umfram lögmæltan hámarkshraða eða í ósamræmi við aðstæður á vettvangi, sbr. 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Þá verður ekki ráðið af framburði hans að sól hafi blindað hann lengur en í örskotsstund og verður því jafnframt að miða við að armur A hafi birst nokkuð skyndilega á veginum. Eru því samkvæmt framansögðu ekki efni til að leggja hluta sakar á B.

Niðurstaða.

Ökumaður vinnuvélarinnar A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 11. mars 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir