

Mál nr. 155/2015
M
og váttryggingafélagið V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
váttryggingafélagið V2 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B.

Árekstur á bifreiðastæði á Dalvegi í Kópavogi 24. janúar 2015.

Gögn.

1. Málskot móttakið 24. apríl 2015 ásamt gögnum.
2. Bréf V2 dags. 30. apríl 2015.
3. Bréf V1 dags. 19. maí 2015.

Málsatvik.

Í málinu liggur fyrir sameiginleg tjónstilkynning ökumanna bifreiðar A og B. Þar kemur fram að bifreið sem hér er nefnd A hafi verið ekið austur eftir akstursleið bifreiðastæðis og bifreið B hafi verið ekið til norðurs með áætlaða akstursstefnu til vesturs. Árekstur hafi síðan orðið þannig að hægra horn hennar og vinstra horn bifreiðar B lentu saman. Teikning er á framhlið tjónstilkynningar, af aðstæðum á vettvangi, sem báðir ökumenn skrifa undir.

M telur að hann sem ökumaður bifreiðar A eigi ekki að bera ábyrgð á árekstrinum m.a. vegna þess bifreið hans hafi verið stopp þegar árekstur varð og bifreið B hafi ekki verið komin í þá akstursstefnu að hún hafi verið á hægri hönd hans. Undir þessi sjónarmið tekur V1 og telur að ökumaður bifreiðar B eigi að bera alla sök á árekstrinum fyrir að aka á framhlið bifreiðar A. V2 telur hins vegar að ekki komi fram í tjónstilkynningu að bifreið A hafi verið kyrrstæð þegar árekstur varð og m.v. framhlið á tjónstilkynningu verði að leggja til grundvallar að ökumaður bifreiðar A hafi átt að víkja fyrir bifreið B þar sem hún var á hægri hönd A, sbr. fyrirmæli í 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

Álit.

Í málinu liggur fyrir sameiginleg tjónstilkynning með teikningu sem báðir ökumenn undirrita. Af henni verður ekki annað ráðið en að báðar bifreiðar hafi verið á ferð þegar árekstur varð og akstursstefna bifreiðar A hafi verið þannig að ökumaður hennar hafi haft bifreið B á hægri hönd þegar árekstur varð. Með hliðsjón af fyrirmælum 4. mgr. 25. gr. umferðarlaga, um að við þær aðstæður eigi sá ökumaður sem hefur hinn á hægri hönd að víkja fyrir umferð nema umferðarmerki segi annað, verður ekki annað ráðið en að M, sem ökumaður bifreiðar A, beri sök á árekstrinum. Með hliðsjón af sömu gögnum telst ekki nægilega sannað að akstursstefna bifreiðanna hafi ekki skarast með ofangreindum hætti eða að með öðrum hætti megi rekja áreksturinn til sakar ökumanns bifreiðar B.

Niðurstaða.

M, sem ökumaður bifreiðar A, ber alla sök á árekstrinum.

Reykjavík 9. júní 2015.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Ólafur Lúther Einarsson hdl.

Jón Magnússon hrl.