

Mál nr. 356/2015
M og
vátryggingafélagið V1 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A
og vátryggingafélagið V2 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B.

Árekstur í Krókavaði 13. júní 2015.

Gögn.

1. Málskot móttakið 16. september 2015 ásamt gögnum.
2. Bréf V1 dags. 26. september 2015 ásamt gögnum sem lögð voru fyrir Tjónanefnd vátryggingarfélaganna og niðurstaða hennar og niðurstaða endurupptöku málsins.
3. Bréf V2 dags. 5. október 2015 ásamt gögnum, yfirlitsmynd af vettvangi og gögnum sem lögð voru fyrir Tjónanefnd vátryggingarfélaganna.
4. Bréf M dags. 22. október 2015

Málsatvik.

Í málinu liggur fyrir lögregluskýrsla sem lýsir því að árekstur hafi orðið milli bifreiða A og B í götunni Krókavaði. Nánar tiltekið varð árekstur á litlum kafla götunnar þar sem ekki eru fyrir hendi sérstakar akreinaamerkingar. Af myndum af dæma má einnig ætla að þessi hluti götunnar sé frekar þröngur. Í lögregluskýrslu kemur fram að M, ökumaður bifreiðar A, kveðst hafa ekið inn Krókavað þegar hann segir að ökumaður bifreiðar B hafi komið á móti honum á öfugum vegarhelmingi og hafi honum fundist ökumaður bifreiðar B vera að tala í símann þegar árekstur varð. Í sömu lögregluskýrslu kemur síðan fram að ökumaður bifreiðar B kveðst hafa ekið löturhægt frá Krókavaði 4 þegar bifreið A hafi komið á talsverðri ferð og ekið utan í bifreið B og vísar einnig til þess að það sé „almenn hægri regla í götunni“.

M gerir grein fyrir því í málskoti og öðrum gögnum að hann telji árekstur rakinn til þess að ökumaður bifreiðar B hafi ekið of hratt og inn á öfugum vegarhelmingi utan í bifreið A og eigi þar með að bera alla sök. M vísar til mynda af vettvangi þar sem hann segir bifreið sína hafa verið kyrrstæða þegar árekstur varð og sýni myndir því nákvæma staðsetningu hennar þegar áreksturinn varð. Þar megi sjá að hann hafi ekið eins langt til hægri og honum var mögulegt sem og að við áreksturinn hafi mold farið úr stuðara á götuna og sýni því nákvæma staðsetningu hans. Auk þess vísar M til þess að ákoma á hans bifreið (A) hafi verið á afturstuðara en ákoma á bifreið B hafi verið eftir endilangri hlið hennar sem sýni að bifreið A hafi verið kyrrstæð þegar árekstur varð. M vísar sérstaklega til mynda frá vettvangi máli sínu til stuðnings.

V1 tekur undir sjónarmið M og telur að myndir í lögregluskýrslu sýni með greinilegum hætti hvar árekstur varð og styðji einnig að bifreið A hafi verið kyrrstæð þegar árekstur varð en bifreið B hafi verið ekið til vinstri inn á vegstubbinn og sveigt síðan til hægri og svo aftur til vinstri og við það hafi árekstur orðið. Þess vegna eigi að leggja alla sök á árekstrinum á ökumann bifreiðar B.

V2 telur að skipta eigi sök til helminga milli ökumanna og telur ósannað hver nákvæm staðsetning bifreiða var þegar áreksturinn átti sér stað. V2 telur óumdeilt í málinu að báðar bifreiðar hafi verið á hreyfingu þegar árekstur varð og telur ákomur sýna að bifreið B hafi verið komin í beina akstursstefnu þegar áreksturinn varð. Þannig sé ekki hægt að miða við málflutning M í málskoti og telur í raun m.v. að það halli frekar á M vegna þess að hann hafi ætlað að beygja til vinstri og þannig ætlað að skera vegstubbinn sem áreksturinn varð á.

Álit.

Af skýrslum ökumanna í málinu má ráða að nokkur ágreiningur er á milli þeirra um atvik áður en árekstur varð. M ber um að bifreið B hafi verið á öfugum vegarhelmingi á meðan ökumaður bifreiðar B telur að M hafi ekið hratt. Í málinu liggja fyrir ljósmyndir af vettvangi sem teknar eru eftir áreksturinn og fylgja lögregluskýrslu. M byggir á því að ljósmyndirnar sýni stöðu bifreiðar A þegar árekstur varð. Við mat á því hvort sannað sé hvar árekstur varð verður að líta til þeirra sönnunargagna sem liggja fyrir. Í lögregluskýrslu kemur ekki fram hvort ökumenn hafi verið spurðir sérstaklega um stöðu bifreiðanna þegar árekstur varð og það kemur því ekki skýrt fram í

lögregluskýrslu hvort bifreiðarnar hafi verið færðar til eftir áreksturinn eða hvort þeim hafi verið ekið áfram eftir hann. Framburður M um að bifreið hans hafi ekki verið hreyfð hefur því ekki nægilega skýra stoð í lögregluskýrslunni sjálfri. Verða þess vegna ekki dregnar afgerandi ályktanir af staðsetningu bifreiðanna þegar áreksturinn átti sér stað af umræddum myndum og heldur ekki af mold eða óhreinindum sem sjást á myndum en ekkert er minnst á í lögregluskýrslu að kannað hafi verið hvaðan þau komu. Þegar lítið er til framburða hvors ökumanns um sig í lögregluskýrslu verður heldur ekki dregin afgerandi ályktun um staðsetninguna þegar áreksturinn varð en báðir ökumenn bera hinn sökum um óvarlegan akstur við erfiðar aðstæður. Með hliðsjón af þessu verður ekki talið sannað hvar árekstur varð á akbrautinni og ekki nægilega sannað heldur að hann megi rekja til óvarlegs aksturs annars frekar en hins, en þeim bar báðum að sýna hinum tillitssemi skv. fyrirmælum 19. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Verður sök því skipt til helminga.

Niðurstaða.

Sök er skipt til helminga milli ökumanna bifreiða A og B.

Reykjavík 17. nóvember 2015.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.