

Mál nr. 110/2016

M og
vátryggingafélagið V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
vátryggingafélagið V2 ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B.

Árekstur á bifreiðastæði við Þingvallaveg 10. desember 2015.**Gögn.**

Málskot, móttækið 8.4.2016, ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags. 28.4.2016.

Tölvupóstur M, dags. 18.5.2016.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að árekstur hafi orðið með bifreiðum A og B á bifreiðastæði við Þingvallaveg. Ökumenn skiluðu sitthvorri tjónstilkynningunni vegna atvika málsins og ber ekki saman um þau m.v. þær skýrslur. Ökumaður bifreiðar A kveðst hafa verið að koma sér út af stæðinu smátt og smátt og hafi nýverið búinn að bakka þegar bifreið B hafi verið ekið aftan á bifreið A. Ökumaður bifreiðar A segir að bifreiðin hafi verið kyrrstæð þegar árekstur varð. Ökumaður bifreiðar B segir enn fremur að bifreið hans hafi verið kyrrstæð og bifreið A hafi verið bakkað á bifreið B. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa gefið hljóðmerki þegar hann sá í hvað stefndi.

M, sem ökumaður bifreiðar A, telur að ökumaður bifreiðar B beri alla ábyrgð á árekstrinum með því að hafa ekið á bifreið A. M leggur áherslu á að bifreið hans hafi verið kyrrstæð þegar árekstur varð. M auk þess telur skýringar ökumanns B á atvikum ekki standast, bifreið B hafi ekki verið komin inn í bifreiðastæði þegar árekstur varð og eins og ökumaður bifreiðar B hafi verið í kappakstri eða að troða sér inn á milli trjágróðurs við bifreiðastæði og bifreiðar A, án þess að gefa hljóðmerki.

V1 hefur ekki sérstakar athugasemdir við efnisatriði málsins.

Álit.

Samkvæmt tjónstilkynningum beggja ökumanna voru báðar bifreiðar kyrrstæðar þegar þær lentu saman en ekki verður séð af myndum af bifreiðunum að árekstur hafi verið harður. Ef báðar bifreiðar hefðu verið kyrrstæðar hefði árekstur væntanlega ekki orðið. Það verður því að líta til framburðar hvors um sig um hvernig akstri var háttað áður þeir telja sig hafa stöðvað hvora bifreið um sig. Í skýrslu ökumanns bifreiðar A kemur fram að hann hafi bakkað bifreiðinni til þess að komast út af bifreiðastæðinu en hafi verið búinn að ljúka því þegar árekstur varð. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa verið búinn að leggja bifreið B og á leið út úr henni þegar árekstur varð. Þó hvorugur ökumanna viðurkenni að hafa verið á ferð á bifreiðum sínum þegar árekstur varð verður að líta til þess að sérstök aðgæsluskylda hvílir á þeim sem ekur aftur á bak, sbr. 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987, þ.e. hann þarf að gæta þess að það sé hægt án hættu og óþæginda fyrir aðra. Verður því að leggja sönnunarbyrði á ökumann bifreiðar A um að hann hafi gætt þess nægilega vel. Með hliðsjón af gögnum málsins verður ekki annað séð en að áreksturinn hafi orði í nægilega miklum tengslum við að bifreið A var ekið aftur á bak að leggja verði alla sök á ökumann bifreiðar A. Af sömu gögnum telst ekki nægilega sannað að ökumaður bifreiðar B hafi ekið ógætilega í greint sinn. Öll sök verður því lögð á ökumann bifreiðar A.

Niðurstaða.

Öll sök á bifreið A.

Reykjavík, 14. júní 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.