

Mál nr. 367/2016**M og
váttryggingafélagið V1 vegna ábyrgðartryggingar A
váttryggingafélagið V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B.****Árekstur við Kvistaberg 21. september 2016.****Gögn.**

Málskot, móttakið 8.11.2016, ásamt fylgigögnum.

Bréf V1, dags. 17.11.2016, ásamt tjónstilkynningu, samskiptum V2 og ökumanns bifreiðar A, niðurstöðu tjónanefndar og myndum.

Bréf V2, dags. 22.11.2016, ásamt athugasemdum ökumanns bifreiðar B, niðurstöðu tjónanefndar, ljósmyndum og afritum úrskurða í málum 310/2014, 360/2009, 258/2010 og 291/2010.

Málsatvik.

Í tjónstilkynningu frá Aðstoð&Öryggi kemur fram að árekstur varð með bifreiðum A og B sem ekið var úr sitt hvoru bifreiðastæðinu við Kvistaberg, bifreið A frá húsi nr. 23 og bifreið B frá húsi nr. 19. Haft er eftir ökumanni bifreiðar A að hún hafi litið í spegla, byrjað að bakka en skyndilega fundið fyrirstöðu og heyrt hljóð þegar varð árekstur við bifreið B sem hafi einnig verið ekið aftur á bak. Ökumaður bifreiðar B kveðst hafa ekið aftur á bak út á bifreiðaplan og stoppað þar og verið að setja bifreið sína í „drive“ þegar ökumaður bifreiðar A hafi ekið hratt úr stæði og beint á bifreið B. Ökumaður bifreiðar B kveðst ekki hafa heyrt hljóð frá bakkmyndavél bifreiðarinnar áður en árekstur varð.

M telur að skipta eigi sök til helminga þar sem báðir ökumenn hafi verið að aka aftur á bak og ökumaður bifreiðar B hafi ekki verið stopp það lengi að máli skipti við sakarskiptingu. V1 tekur undir sjónarmið M og telur að ekki sé sannað að ökumaður bifreiðar B hafi stöðvað það löngu fyrir árekstur að máli skipti við sakarskiptingu og óumdeilt sé að báðir ökumenn hafi verið að aka aftur á bak fyrir áreksturinn og hafi hvorugur gætt nægilega að sér í skilningi 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987.

V2 telur að líta beri til framburðar ökumanns bifreiðar A í tjónstilkynningu en þar komi skýrt fram að hún hafi ekki séð bifreið B þegar hún ók aftur á bak. Einnig vísar V2 til þess að framburður ökumanns B um að hann hafi verið búinn að stöðva sína bifreið og búinn að setja bifreiðina í „drive“, þegar árekstur varð, hafi verið afdráttarlaus frá upphafi. Það sé því sannað að ökumaður bifreiðar B hafi gætt þeirrar varúðar sem kveðið er á um í 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga um akstur aftur á bak.

Álit.

Við mat á því hvort ökumenn bifreiða A og B hafi gætt nægilegrar varúðar gagnvart annarri umferð við akstur aftur á bak, sbr. háttsemisregla 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga, verður að líta annars vegar til framburða þeirra um aksturslag og hins vegar til annarra gagna málsins. Í tjónstilkynningu er haft eftir ökumanni bifreiðar A að hún hafi gætt að umferð fyrir aftan sig í speglum en ekki séð bifreið B fyrir en að árekstur hafi átt sér stað. Ökumaður bifreiðar B kveðst sömuleiðis hafa gætt að umferð fyrir aftan sig og verið um það bil að aka áfram þegar bifreið A hafi verið ekið á bifreið B. Þó ekki hafi liðið langur tími frá því að ökumaður bifreiðar B stöðvaði bifreið sína, verður ekki hjá því litið að framburður ökumanns bifreiðar A er þess eðlis að ekki verður séð að hún hafi gætt nægilegrar varúðar við akstur aftur á bak þar sem hún sá ekki bifreið B og skv. ljósmyndum verður ekki séð að ákomur bifreiðanna séu þannig að þær bendi til þess að bifreið B hafi verið á ferð þegar árekstur varð.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber alla ábyrgð á árekstri við bifreið B.

Reykjavík, 15. desember 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.