

Mál nr. 273/2018**M og
váttryggingafélagið V1 v/ ábyrgðartryggingar vörubifreiðarinnar A
og
váttryggingafélagið V2 v/ ábyrgðartryggingar hópifreiðarinnar B****Árekstur á Reykjanesbraut í Reykjavík á afrein í átt að Smiðjuvegi og Stekkjarbakka.****Gögn.**

Málskot, móttakið 10.9.2018, ásamt fylgigögnum og síðari athugasemdum.

Bréf V1, dags. 16.10.2018.

Bréf V2, dags. 26.9.2018, ásamt fylgigögnum.

Málsatvik.

Um hádegisbil 19. nóvember 2017 var A ekið suður Reykjanesbraut með þeim afleiðingum að hún stöðvaðist á afrein sem liggur frá Reykjanesbraut í átt að hringtorgi á gatnamótum Smiðjuvegar í Kópavogi og Stekkjarbakka í Reykjavík. Stuttu síðar var B ekið aftan á A. Lítið sjáanlegt tjón er sagt hafa orðið á A en mikið sjáanlegt tjón á B. Bjart var af degi og þurrt færi. Sól skein úr suðri beint á móti þeim sem óku Reykjanesbraut til suðurs.

Haft er eftir ökumanni A í vettvangsskýrslu lögreglu að um tveimur mínútum fyrir áreksturinn hafi A bilað og því hafi hún verið staðsett þar sem hún var. Hann hafi verið að undirbúa viðgerð á A er B hafi komið á „góðum hraða“ og ekið aftan á A. Í framburðarskýrslu af ökumanni A hjá lögreglu kvaðst hann hafa verið að eftir Reykjanesbrautinni þegar A „tekur að bila, missa allan kraft“. Hann hafi náð að aka A inn á innri akrein fráreininnar, sem áður er getið, til að valda sem minnstri truflun á umferð. Þegar A hafði stöðvast hafi hann strax farið út að athuga hvað væri bilað. Það hafi tekið hann um eina mínútu að finn út úr því og í kjölfarið hafi hann farið aftur upp í A og kveikt á viðvörunarljósum (hazardljósum) til að vara aðra vegfarendur við kyrrstæðri bifreiðinni. Að svo búnu hafi hann tekið upp símann til að hringja í félagi sinn til að fá aðstoð hans við að koma A í burtu. Einnig hafi hann verið að undirbúa að setja upp viðvörunarþríhyrning fyrir aftan A. Skyndilega hafi hann fundið þungt högg koma aftan á A sem við það hafi kastast áfram heila billengd, að hann taldi, og þá hafi hann séð að B hafði verið ekið aftan á A.

Fram kemur í vettvangsskýrslu lögreglunnar að ökumaður B hafi verið vankaður eftir áreksturinn og ekki verið með alveg á hreinu hvað hefði komið fyrir. Haft er eftir honum að hann hafi verið á leið í Mjódd og ekið á venjulegum hraða. Sólin hafi verið svo mikil að hún hafi blindað hann og áður en hann vissi hafi hann fundið gríðarlegt högg. Í framburðarskýrslu af ökumanni B kvaðst hann hafa blindast af sólinni þegar hann ók inn á afreinina og því ekki séð hvað var framundan og áður en hann vissi hafi hann ekið aftan á pall A. Hann hafi blindast svo gjörsamlega af sólinni að hann hafi aldrei séð A og verið að gera ráðstafanir að fá aftur útsýni þegar áreksturinn varð. Hann kvaðst ekki hafa verið að fylgjast með hraðamæli B, en taldi sig hafa ekið á umferðarhraða um Reykjanesbraut en hægt á sér eftir að hann ók inn á fráreinina og ekki verið á miklum hraða þegar áreksturinn varð. Taldi hann sig hafa ekið á 55 km hraða á klst. þegar áreksturinn varð og verið með alla athyglina á akstrinum.

Á vettvangi ræddi lögregla við þrjú vitni, D, E og F, sem höfðu verið farþegar í B. D kvaðst hafa setið hægra megin við glugga í fjórðu sætaröð talið aftan frá. Hann hafi séð B nálgast A og hefði hann því gripið í sætisbakið fyrir framan sig. Því næst hafi komið mikið högg og sætisbakið sem hann hélt í hefði brotnað. Vitnin E og F kváðust hafa setið vinstra megin í fimmtu öftustu sætaröð. Þau hafi verið að spjalla saman og ekki verið að fylgjast mikið með umhverfinu. Allt í einu hafi þau séð A og fundið mikið högg. Rætt var við tvo aðra farþega í B sem ekkert gátu borið um málsatvik.

Eitt vitni, G, hafði samband við lögreglu símleiðis og sagði A hafa verið staðsetta á afleitum stað en það hafi næstum því ekið á A skömmu fyrir áreksturinn.

Í skýrslu rannsóknarlögreglumanns um áreksturinn er haft eftir vitninu H að það hafi setið í farþegasæti fyrir aftan ökumann B. Ekkert athugasvert hafi verið athugasvert við akstur B sem hafi

verið ekið inn á afreinina frá Reykjanesbraut í átt að Smiðjuvegi. Það hafi verið að horfa út um framrúðu B og séð A kyrrstæða á afreininni og undrast að ökumaður B hafi ekki dregið úr hraða heldur ekið viðstöðulaust á A eins og hann hafi ekki séð A.

Álit.

Ökumaður B kvaðst hafa ekið á um 55 km hraða á klst. í þann mund sem áreksturinn varð. Þar sem hann blindaðist algjörlega af sól sá hann ekki A áður en hann skall á henni. Tvö vitni, D og H, sem voru farþegar í B, bera að þau hafi séð A kyrrstæða framundan. Jafnvel þótt ætla megi að sól hafi ekki takmarkað útsýni þeirra í sama mæli og hún blindaði ökumanninn, verður að telja að hann hafi ekki sýnt þá varúð sem af honum mátti krefjast, sbr. 1. mgr. 4. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Samkvæmt 1. mgr. 36. gr. laganna skal jafnan miða ökuhraða við aðstæður með sérstöku tilliti til öryggis annarra. Þannig skal ökumaður miða hraðann m.a. við birtu og umferðaraðstæður að öðru leyti og aldrei má hraðinn verða meiri en svo að ökumaður hafi fullt vald á ökutækinu og geti stöðvað það á þeim hluta vegar fram undan, sem hann sér yfir og áður en kemur að hindrun, sem gera má ráð fyrir. Þá er kveðið á um það samkvæmt b-lið 2. mgr. 36. gr. að sérstök skylda hvíli á ökumanni að aka nægilega hægt miðað við aðstæður þegar útsýn er takmörkuð vegna birtu. Misbrestur hefur orðið hjá ökumanni B að gæta þessara ákvæða umferðarlaga er hann ók blindaður af sól aftan á A án þess að hafa nokkur tók á að gera ráðstafanir til að afstýra árekstrinum. Hann telst því eiga sök á árekstrinum.

Samkvæmt 1. mgr. 59. gr. umferðarlaga skal ökutæki svo gert og því haldið í þannig ástandi að nota megi án þess að af því leiði hættu eða óþægindi fyrir aðra eða skemmd á vegi. Af gögnum málsins verður ekki ráðið í hverju bilunin í A fólst eða hvort ökumaður hennar hafi vitað eða mátt vita um bilunina þannig að hann hafi mátt gera sér grein fyrir að bifreiðin gæti stöðvast fyrirvaralaust vegna bilunarinnar. Það verður því ekki virt honum til sakar að A stöðvaðist á akbrautinni eins og raunin varð. Samkvæmt 1. mgr. 30. gr. umferðarlaga skal flytja ökutæki á viðeigandi stað eins fljótt og unnt er, nema það sé óheimilt samkvæmt 10. gr., ef það stöðvast m.a. vegna vélarbilunar eða annarra orsaka á stað, þar sem bannað er að stöðva ökutæki eða leggja því. Hafi ökutækið stöðvast á þannig stað eða svo að hætta eða óþægindi stafi af fyrir umferðina, skal ökumaður að auki gera ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við þar til það hefur verið flutt brott. Eftir að hafa athugað með bilunina kvaðst ökumaður A hafa kveikt á viðvörunarljósum (hazardljósum) og síðan hringt eftir aðstoð við að fá A fjarlægða af vettvangi. Hins vegar hafi hann ekki náð að setja upp viðvörunarþríhyrning eða gera aðrar ráðstafanir til að vara aðra vegfarendur við þeirri hættu sem stafaði af kyrrstæðri bifreiðinni. Í ljósi þessa og að virtum gögnum málsins verður einnig að telja ósannað að háttsemi ökumanns A hafi með einhverju móti verið ólögmat er hann brást við í kjölfar þess að A hafði stöðvast á akbrautinni.

Að öllu virtu er ekki efni til að leggja sök á ökumann A vegna árekstursins. Verður ökumanni B því gefin öll sök á því hvernig fór.

Niðurstaða.

Leggja ber alla sök á ökumann B, hóp bifreiðarinnar.

Reykjavík, 6. nóvember 2018.

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Jón Magnússon lögfr.