

Mál nr. 45/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs.****Gögn.**

Málskot móttakið 31.01.2019 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1 dags. 20.02.2019 ásamt fylgiskjali.

Bréf V2 dags. 20.02.2019 ásamt fylgiskjölum 1-2.

Frekari athugasemdir M, dags. 23.02.2019.

Málsatvik.

Hinn 11. janúar 2019 varð árekstur milli ökutækja A og B. Ökumenn fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi en höfðu samband við Aðstoð og öryggi sem aðstoðaði við skýrslugerð og tók viðtöl við ökumenn í gegnum síma. Samkvæmt skýrslunni voru atvik með þeim hætti að báðir aðilar voru að bakka úr stöðureit við verslun, bifreið A hafi verið kyrrstæð, komin út af stöðureit og ökumaður hennar ætlað að aka henni áfram þegar bifreið B hafi verið bakkað úr stöðureit með þeim afleiðingum að hún rakst á bifreið A. Ökumaður bifreiðar B segist aldrei hafa séð bifreið A, né orðið var við hana á skynjurum sinnar bifreiðar, og því hljóti báðar bifreiðarnar að hafa verið á ferð þegar áreksturinn varð. Tjónanefnd vátryggingafélaganna taldi að ökumaður bifreiðar B bæri alla sök á árekstrinum.

Í málskoti sínu til nefndarinnar byggir M, sem var ökumaður bifreiðar B umrætt sinn, á því að rangar og ónákvæmar upplýsingar hafi verið lagðar til grundvallar þeirri niðurstöðu, og telur að ráða megi af aðstæðum á vettvangi og umfangi tjónsins að bifreið A hafi verið á ferð við áreksturinn. Þá leggur M fram vitnisburð farþega í bifreið B, þar sem segir að bifreið B hafi verið ekið hægt úr stæði og hafi í raun verið komin út úr því og ökumaður ætlað að aka áfram þegar áreksturinn varð. Þá kemur fram í vitnisburðinum að af atvikum og sinni upplifun geti farþeginn ekki ráðið annað en að ekið/bakkað hafi verið á bifreiðina sem hann var farþegi í.

Í athugasemdum V1, sem er vátryggjandi bifreiðar A, lýsir V1 þeirri afstöðu sinni að vitnisburður farþega í bifreið B sé í ósamræmi við fyrri framburð aðila auk þess sem ekki geti verið um óháð vitni að ræða vegna tengsla hans við M. Ljóst sé að M hafi ekki litið aftur fyrir sig er hann hóf að bakka úr stæðinu en hins vegar sé ekkert í gögnum málsins er gefi til kynna að ökumaður bifreiðar A hafi sýnt af sé gáleysi við aksturinn. Því beri ökumaður bifreiðar B alla sök á árekstrinum.

M mótmælir því sérstaklega að umræddur farþegi sé honum tengdur á einhvern hátt, og eins áréttar hann í frekari athugasemdum til nefndarinnar að hann hafi gætt fyllstu varúðar og við hæga keyrslu afturábak hafi hann stuðst við skjá í mælaborði sem sé mun öruggari aðferð en að ökumenn horfi aftur fyrir sig, en bifreið B hafi verið búin fullkomnum myndavélum og skynjurum.

Mat V2, sem er vátryggjandi bifreiðar B, telur rétt að skipta sök að jöfnu, enda sé ljóst að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að þeirri sérstöku varúðarskyldu sem hvíli á ökumönnum við akstur afturábak.

Álit:

Við mat á sakarskiptingu þarf að líta til framburðar aðila auk annarra gagna. Í framburði sínum segir ökumaður bifreiðar A að bifreiðin hafi verið kyrrstæð, og hann að búa sig undir að aka áfram þegar áreksturinn varð. Ákomur á bifreiðunum, samkvæmt ljósmyndum sem lagðar hafa verið fram, gefa það jafnframt til kynna að bifreið A hafi verið kyrrstæð þegar bifreiðarnar lentu saman. Kemur þá til skoðunar hvort M, sem ökumaður bifreiðar B, hafi gætt nægilega að hinni sérstöku varúðarskyldu sem hvílir á ökumönnum við akstur afturábak en samkvæmt 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 skal ökumaður, áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, ganga úr skugga um, að það sé unnt án

hættu eða óþæginda fyrir aðra. Við þær aðstæður sem voru á umræddu bifreiðastæði, en stöðureitir þar liggja skáhallt, var jafnframt sérstakt tilefni til að huga sérstaklega að aðstæðum til hliðar við bifreiðina. Samkvæmt eigin framburði treysti M á myndavélar og skynjara við akstur afturábak en það verður að teljast varhugavert við þessar aðstæður. Þá verður ekki séð að síðar fram kominn vitnisburður eða yfirlýsingar séu studd þeim gögnum að það haggi þessari niðurstöðu. Af framangreindu þykir ekki rétt að ökumaður bifreiðar A beri hluta sakar og er því öll sök lögð á ökumann bifreiðar B.

Niðurstaða.

Leggja ber alla sök á árekstrinum á M, ökumann bifreiðar B.

Reykjavík 12. mars 2019

Sóley Ragnarsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.