

Mál nr. 218/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna árekstrar á gatnamótum Höfðabakka og Fálkabakka
hinn 18.06.2019****Gögn.**

Málskot, móttakið 02.07.2019, ásamt fylgigögnum 1-2.

Bréf V1, dags. 19.08.2019.

Bréf V2, dags. 18.07.2019.

Málsatvik.

Hinn 18. júní 2019 varð árekstur milli bifreiðanna A og B, sem M ók umrætt sinn. Fyrirtækið Aðstoð & Öryggi var kallað á vettvang og liggur skýrsla þess fyrir í málinu. Þar kemur fram að ökumaður bifreiðar B hafi ekið austur Stekkjarbakka að Höfðabakka og beygt inn á aðrein að Höfðabakka til suðurs, framhjá merkingum sem banni tímabundið umferð þessa leið. Við gatnamót Höfðabakka og Fálkabakka hafi ökumaður B þurft að stöðva bifreiðina vegna vinnuvéla í götunni, og hafi bifreiðin verið kyrrstæð þegar tengivagni vörubifreiðarinnar A var bakkað á hægri hlið hennar. Samkvæmt framburði ökumanns bifreiðar A sá hann ekki bifreið B á aðdraganda árekstrarins, en um hafi verið að ræða lokað vegavinnusvæði og hann því ekki átt von á óviðkomandi umferð þegar hann ók aftur á bak frá Fálkabakka inn á Höfðabakka. Samkvæmt framburði M í umræddri skýrslu hugsaði hún ekki út í það að hún hafi verið að aka inn á vinnusvæði, hún hafi orðið merkinganna vör en jafnframt séð aðra bifreið aka inn á umrætt svæði.

Þar sem ágreiningur varð um sakarskiptingu var máli þessu vísað til Tjónanefndar váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að rétt væri að skipta sök til helminga. M er ósátt við þá niðurstöðu og telur að ökumaður bifreiðar A beri einn ábyrgð á árekstrinum þar eð hann hafi ekki gætt að sér áður en hann ók aftur á bak.

Í bréfi sínu til nefndarinnar tekur V1 fram að félagið fallist á niðurstöðu Tjónanefndar og geri því ekki frekari athugasemdir vegna málsins.

Í bréfi sínu til nefndarinnar lýsir V2 þeirri afstöðu sinni að ökumaður bifreiðar A hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir aftan sig áður en hann ók aftur á bak og þar með farið í bága við fyrirmæli 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987. Hann beri því einn sök á umræddum árekstri.

Álit.

Ekki verður séð að ágreiningur sé um atvik málsins sem slík. Þannig liggur fyrir að bifreið B var kyrrstæð, eftir að hafa verið ekið inn á vinnusvæði þar sem umferð var bönnuð, þegar bifreið A var ekið á hana. Af ljósmyndum er fylgja skýrslu Aðstoðar & Öryggis má ráða að merkingar sem bönnuðu umferð frá Stekkjarbakka inn á Höfðabakka voru afar skýrar og greinilegar. Verður því að meta ökumanni bifreiðar B það til sakar að hafa allt að einu ekið inn á vinnusvæði vegavinnutækja, og þar með vanrækt að fylgja leiðbeiningum um umferð, sbr. 1. mgr. 5. gr. umferðarlaga. Breytir þar engu að önnur bifreið hafi skömmu áður ekið inn á umrætt svæði. Þrátt fyrir að ökumaður bifreiðar A hafi því ekki mátt vænta umferðar fólksbifreiða á svæðinu verður þó jafnframt að meta honum það til sakar að hafa ekki gætt nægilega að því að unnt væri að aka aftur á bak án hættu eða óþæginda fyrir aðra, svo sem 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga kveður á um. Þykir því rétt að sök skiptist til helminga.

Niðurstaða.

Ökumenn bifreiðar A og B bera hvor um sig helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík, 3. september 2019.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.