

Mál nr. 283/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um bótaskyldu vegna áreksturs.****Gögn.**

Málskot mótttekið 29.08.2019 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V2 dags. 17.09.2019.

Bréf V1 dags. 18.09.2019.

Málsatvik.

Hinn 25. júní 2019 varð árekstur milli ökutækja A og B, sem M ók umrætt sinn. Ökumenn fylltu út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi og þar haka báðir ökumenn við að hafa ekið út frá bílastæði, lóð, einkavegi, e.þ.h. Í skýrslunni lýsir ökumaður bifreiðar A atvikum svo að hann hafi nánast verið búinn að bakka út úr stæði og að bifreið B hafi einnig verið að bakka og verið komin hálf út úr stæðinu þegar árekstur átti sér stað. Ökumaður bifreiðar B lýsir atvikum hins vegar svo að bifreið hans hafi verið kyrrstæð og hann að búa sig undir að aka áfram þegar hann hafi séð bifreið A stefna á sig með þeim afleiðingum að árekstur varð. Var málinu vísað til tjónanefndar vátryggingafélaganna sem byggði á því að báðar bifreiðarnar hefðu verið á ferð í aðdraganda árekstursins og því hvorugur ökumanna gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak. Var sök því skipt til helminga.

M fellir sig ekki við þau málalok, og tekur fram í málskoti að það hafi verið mistök hjá honum að haka ekki við að bifreið sín hefði verið kyrrstæð þegar ekið var á hana. Ökumaður bifreiðar A hafi sýnt af sér vítavert gáleysi með aksturslagi sínu og hafi greinilega ekki litið í spegla við aksturinn. Það sé alrangt að báðir ökumenn hafi verið að aka aftur á bak úr stöðureitum þegar áreksturinn varð. Þá sé ljóst að ökumaður bifreiðar A hafi ekki orðið bifreiðar B var fyrr en hann ók á hana. Jafnframt segir M að ákoman á bifreið hans sýni fram á að bifreið B hafi verið kyrrstæð við áreksturinn.

Í athugasemdum V1, sem er vátryggjandi bifreiðar A, lýsir V1 þeirri afstöðu sinni að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak svo sem 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 áskilur. Ekki sé tækt að byggja á einhliða atvikalýsingu M sem sé í andstöðu við atvikalýsingu ökumanns bifreiðar B og þær upplýsingar sem fram komi á sameiginlegri framhlið tjónstilkynningar, sem báðir ökumenn staðfesti með undirritun sinni. Þá sé ógerlegt að ráða af ljósmyndum af ákomu á bifreið B að bifreiðin hafi verið kyrrstæð. Telur V1 því sök réttilega skipt til helminga.

Mat V2, sem er vátryggjandi bifreiðar B, er að rétt sé að leggja alla sök á ökumann bifreiðar A. Félagið byggir afstöðu sína m.a. á því að ökumaður bifreiðar A hafi ekki rengt framburð M um að bifreið hans hafi verið kyrrstæð, auk þess sem ætla megi að ökumaður bifreiðar A hafi ekki orðið B var í aðdraganda árekstrar. Þá bendi ákoma á bifreið B eindregið til þess að hún hafi verið kyrrstæð.

Álit:

Ljóst er að ökumenn fylltu út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi. Leggja verður til grundvallar það sem ökumenn skrá þar nema ótvírætt verði sannað að atvik hafi að einhverju leyti verið með öðrum hætti. Eins og áður segir merkja báðir ökumenn við að þeir hafi ekið aftur á bak úr stöðureit þegar árekstur varð. Þá bendir afstöðumynd á framhlið tjónstilkynningar ekki til annars. Hvað varðar ljósmyndir af ákomu á bifreið B og staðhæfingu M þess efnis að hún sé þess eðlis að útilokað sé annað en að bifreiðin hafi verið kyrrstæð, verður að telja þá staðhæfingu ósannaða og verður niðurstaða ekki byggð á henni. Samkvæmt 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/987 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. Miðað við gögn málsins er ekki sýnt fram á annað en að hvorugur ökumanna hafi gætt að þessari varúðarskyldu og verður ekki ráðið með vissu að gáleysi annars ökumanna hafi verið meira en hins. Verður því ekki hjá því komist að skipta sök til helminga.

Niðurstaða.

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

Reykjavík 8. október 2019

Valgeir Pálsson lögm.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.