

Mál nr. 70/2019**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Árekstur bifreiða á bifreiðastæði N1 við Víkurskála, þann 27.12.2019.****Gögn.**

Málskot málskotsaðila, mótttekið 26. febrúar 2020 ásamt fylgiskjölum.

Bréf V1, dags. 6. mars 2020, ásamt fylgiskjölum

Tölvupóstur V2, dags. 3. apríl 2020.

Tölvupóstur M, dags. 3. apríl 2020

Málsatvik.

Árekstur varð á bifreiðaplani N1 við Víkurskála þann 27.12.2019. Ökumaður A kvaðst hafa ekið aftur á bak út úr stöðureit sínum og verið kyrrstæður þegar B var ekið aftur á bak með þeim afleiðingum að kerra sem var aftan í B rakst utan í A. Ökumaður B kveðst hafa ekið aftur á bak frá bensíndælu og ekki séð A sökum myrkurs.

Samkvæmt tjónstilkynningu, sem undirrituð er af báðum ökumönnum, merkir ökumaður A við tvo reiti, þ.e. nr. 4; ók út frá bílastæði, lóð, einkavegi e.þ.h., og 14; ók aftur á bak. Ökumaður B merkti einnig við tvo reiti, þ.e. nr. 2; ók úr kyrrstöðu frá gangstétt/vegarkanti/opnaði dyr og 14; ók aftur á bak.

M telur að alla sök eigi að leggja á ökumann B þar sem ökumaður A hafi gætt vel að sér og bakkað eðlilega út úr bílastæði fyrir framan söluskálann. Ökutæki A hafi ekki komist áfram leiðar sinnar eftir akrein meðfram B, þar sem farþegar voru að koma út úr B, sem var rúta með eftirvagn, en B stóð við bensíndælu. Þess vegna hafi A verið stopp er áreksturinn varð. B byrji svo að bakka frá dælu og hafi ökumaður A þá gefið hljóðmerki til að reyna að láta ökumann B vita, en það hafi ekki gengið og B bakkað á A. Ökumaður B hafi viðurkennt að hafa ekki tekið eftir A sökum veðurs og birtuskilyrða. Ökumaður B hafi svo fyllt út tjónsskýrslu fyrir báða aðila, sem ökumaður A hafi svo undirritað. Síðar, þegar ökumaður A hafi sagt M frá atburðum hafi M bent á misræmi í skýrslunni þar sem stendur að báðir hafi verið að bakka. Ökumaður A hafi sagst ekkert kunna á svona skýrslur og ökumaður B hafi fyllt hana út fyrir hann, eftir bestu vitund. M hafi þá haft samband við ökumann B og sagt að honum væri illa við að skila skýrslunni inn svona, þar sem það líti út fyrir að báðir hafi verið að bakka, en svo hafi ekki verið. Ökumaður B hafi þá sagt að þetta væri ekkert mál og M eigi bara að fylla út bakhliðina, skv. frásögn ökumanns A. M segir að V2 hafi upphaflega viðurkennt bótaskyldu en hafi breytt afstöðu sinni síðar og hafnað bótaskyldu þar sem ökumaður B hafi ekki getað sagt til um stöðu A þegar áreksturinn varð.

Í bréfi V1 kemur fram að ökumaður A hafi frá upphafi haldið því fram að hafa verið kyrrstæður þegar áreksturinn varð. Því hafi krossi verið bætt í reit 1 á tjónstilkynningunni; var lagt/kyrrstæður. Nánari lýsingu sé svo að finna á bakhlið tilkynningarinnar þar sem fram kemur að hann hafi ekið aftur á bak út stöðureit og stöðvað svo til að aka áfram og þá hafi B verið ekið á A. Ökumaður B hafi einnig skilað inn nánari lýsingu þar sem fram kemur að hann hafi verið að aka aftur á bak frá bensíndælu. Hann hafi gengið úr skugga um að það væri óhætt að aka aftur á bak áður en hann ók af stað. Hann hafi aldrei tekið eftir A fyrir aftan sig, enda hafi verið dimmt, bifreið A dökk að lit og svæðið illa upplýst. V1 telur að ökumaður B hafi gerst brotlegur við 1. mgr. 17. gr. umferðarlaga nr. 50/1987 en þar segir: „Ökumaður skal, 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“ Samkvæmt lýsingu ökumanns B sé ljóst að hann hafi ekki tekið eftir A fyrir aftan sig og árekstur þar með orðið. Því sé rétt að fella alla sök á ökumann B.

Í tölvupósti V2 kemur fram að líta beri til gagna málsins og fyrst og fremst til tjónstilkynningar, sem gerð var á vettvangi og er undirrituð af báðum ökumönnum. Þar merki ökumaður A við tvo reiti, þ.e. nr. 4. og 14 og því sé ljóst að báðar bifreiðar hafi verið að bakka í aðdraganda árekstursins og því beri að skipta sök milli ökumanna. Skipti þá ekki máli þó sannað þyki að A hafi stöðvað augnabliki áður en árekstur varð.

Álit.

Í tjónstilkynningu sem undirrituð er af báðum aðilum má ráða að báðar bifreiðar hafi verið að bakka í aðdraganda árekstursins. Ekki hefur tekist sönnun á því að ökumaður A hafi verið kyrrstæður nægilega lengi áður en árekstur varð og því ber að skipta sök til helminga.

Niðurstaða.

Sök skiptist til helminga.

Reykjavík, 5. maí 2020.

Sigurður Óli Kolbeinsson lögm.

Póra Hallgrímsdóttir lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.