

Mál nr. 259/2021**M og
V1 v/ ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 v/ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B****Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á bifreiðastæði hinn 16. apríl 2021.****Gögn.**

Málskot móttakið 24.06.2021 ásamt fylgiskjölum 1-4.

Bréf V1, dags. 19.07.2021 ásamt fylgiskjölum 1-2.

Bréf V2, dags. 16.08.2021.

Málsatvik.

Hinn 16. apríl 2021 varð árekstur milli ökutækja A, sem sonur M ók umrætt sinn, og B, á bifreiðastæði við Fjölbautaskólann í Garðabæ. Ökumenn fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynninga á vettvangi en samkvæmt fyrirliggjandi skýrslu Aðstoðar & öryggis var tekinn símaframburður af þeim hinn 20. apríl 2021. Samkvæmt ökumanni A var hann að bakka út úr bílastæði og kominn út úr stæðinu og búinn að setja í gír til að aka áfram þegar B var bakkað á vinstri hlið A. A hafi verið staðnæmd í eina til tvær sekúndur þegar áreksturinn átti sér stað. Samkvæmt framburði ökumanns B ók hann aftur á bak úr bifreiðastæðinu og „í hliðina á A“ sem hann hafi ekki séð fyrir aftan sig. Ágreiningur um sakarskiptingu var borinn undir tjónanefnd váttryggingafélaganna og var sök skipt til helminga þar sem hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu enda hafi A verið kyrrstæð þegar B bakkaði í hlið hennar og tjónanefnd váttryggingafélaganna byggir á röngum forsendum hvað þetta varði, enda beri ákomur á A með sér að hún hafi verið kyrrstæð í aðdraganda áreksturs. Sé því ekki hægt að byggja á því að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak nokkurn veginn samtímis. Þá sé bifreið A búin myndavél og hreyfiskynjara og því langsótt að henni hefði verið bakkað í átt að B á sama tíma og B ók aftur á bak. Þá viðurkenni B að hafa ekki séð A og sé því ljóst að hann hafi ekki sýnt af sér næga aðgæslu við akstur aftur á bak. Beri því að leggja alla sök á B.

V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, lýsir í bréfi sínu til nefndarinnar þeirri afstöðu að ökumaður B beri alla sök á umræddum árekstri. Atvik málsins séu óumdeild og B hafi ekki veitt A athygli. Það að bifreið A hafi verið kyrrstæð og ökumaður við það að aka áfram leiði til þess að telja verði að A hafi verið kyrrstæð það lengi að það eigi að hafa áhrif á sakarskiptingu. B hafi aldrei mótmælt því að A hafi verið kyrrstæð og þá bendi ákomur á A einnig til þess að svo hafi verið. B hafi því með aksturslagi sínu ekki gætt nægilega að ákvæðum 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019.

V2, sem var váttryggjandi B tjónsdegi, lýsir í bréfi sínu til nefndarinnar þeirri afstöðu að sök skuli skipt til helminga. Báðum bifreiðunum hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs og það að stöðva bifreið í eina til tvær sekúndur geti aðeins talist augnabliksstöðvun.

Álit:

Í málskoti er byggt á því að A hafi verið kyrrstæð og ökumaður hennar að búa sig undir að aka áfram þegar B bakkaði úr stæði sínu og rakst á hana. Er það í samræmi við framburð ökumanna í skýrslu Aðstoðar & öryggis, en þar segist A hafa verið kyrrstæður og B segist ekki hafa séð A fyrir aftan sig. Er því í raun enginn ágreiningur um málsatvik, og fá þau jafnframt stuðning af ákomum á A, en af þeim verður helst ráðið að A hafi verið kyrrstæð er áreksturinn átti sér stað. Þrátt fyrir að A hafi einungis verið kyrrstæð í skamma stund verður því, með hliðsjón af ofangreindu, að telja að áreksturinn megi rekja til þess að B hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga um að ökumaður skuli, 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. Er það því niðurstaða nefndarinnar að B beri alla sök á árekstri bifreiðanna.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík 1. september 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.