

Mál nr. 278/2021**M og
V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
V2 vegna ábyrgðartryggingar vinnuvélarinnar B****Árekstur bifreiðar og vinnuvélar á bílaplani við timbursölu Byko, Kópavogi, þann 7.7.2021.****Gögn.**

Málskot málskotsaðila, móttakið 12. júlí 2021, ásamt fylgiskjölum.

Bréf V2, dags. 20. júlí 2021.

Bréf V1, dags. 16. júlí 2021.

Málsatvik.

Þann 7. júlí 2021 varð árekstur þegar A var bakkað úr stæði á bílaplani við timbursölu Byko, Kópavogi. Á sama tíma var B, sem er lyftari, ekið eftir bílplaninu og var hann með timburhlass í flutningi og rakst timbrið í A. Í skýrslu Aðstoðar og Öryggis kemur fram að ökumaður A segist hafa verið að bakka út af bílplaninu og sá hann lyftara vera að lesta sendibíl fyrir aftan A. A segist hafa stoppað og verið stopp í um 2 sekúndur er öðrum lyftara, B, hafi verið ekið á A. Í framburði ökumanns B kemur fram að hann hafi ekið B í hliðarstefnu með timbur framan á gaflinum. Hann hafi séð illa fram fyrir lyftarann þar sem hann var með mikið timbur en telur að A hafi bakkað á B, án þess þó að hafa séð A. V2 hafnaði bótaskyldu.

Í málskoti kemur fram að A telur að hann hafi gætt ýtrustu varkárni. Hann hafi skoðað vel aftur fyrir bilinn áður en hann steig inn í hann og ók af stað. Hann hafi bakkað um hálfu billengd áður en hann stöðvaði A vegna aðvífandi umferðar B, sem hafi ekið utan í A kyrrstæðan. Jafnframt komi fram í framburði ökumanns B að stórt timburbúnt framan á B hafi byrgt ökumanni B sýn og valdið því að hann hafi lítið séð hvert hann var að fara. Ennfremur komi fram að hann hafi aldrei séð A.

Í bréfi V2 kemur fram að myndbandsupptaka sé til af atvikinu þar sem sjá má að B er ekið í hliðarstefnu eftir akstursleið á bílplaninu á sama tíma og A hafi verið ekið aftur á bak frá stöðureit og árekstur varð. Staðfest sé í skýrslu Aðstoðar og Öryggis að bæði A og B voru á ferð er áreksturinn átti sér stað. Bótaábyrgð ökumanns B byggir á almennum skaðabótareglum en ekki hlutlægum bótareglum laga um ökutækjatrýggingar. Sönnunarbyrði um ætlaða sök og ólögmeða háttsemi Byko ehf. eða starfsmanna fyrirtækisins hvíli alfarið á M og ekkert í framlögðum gögnum sýni fram á eða leiði að því líkur að nokkuð athugasvert hafi verið við háttsemi ökumanns B. Í málinu liggja fyrir að B hafi verið ekið eftir eðlilegri akstursleið á bílplaninu. Lyftarinn sé þannig gerður að hægt sé að aka honum í allar áttir og í umrætt skipti hafi honum verið ekið í hliðarakstri beint eftir akstursstefnu bílplansins. Því megi jafna við að hefðbundnu ökutæki hafi verið ekið áfram eftir sömu akstursleið. Ökumaður B hafði því gott útsýni yfir akstursleiðina, eins og hún lá, og á honum hvíldi ekki aðgæsluskylda gagnvart bifreiðum sem var ekið aftur á bak úr kyrrstöðu frá stöðureit meðfram akstursleiðinni, eins og fyrir liggur að M gerði. Á M hvíli hins vegar rík aðgæsluskylda þar sem hann ók aftur á bak úr kyrrstöðu úr stöðureit bifreiðastæðisins og inn á akstursleiðina. Samkvæmt 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga skal ökumaður, áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapi hættu eða óþægindi fyrir aðra. Myndbandsupptakan staðfesti að A hafi verið á ferð en ekki kyrrstæður, eins og haldið er fram, og því sé ljóst að M hafi ekki gætt eðlilegrar aðgæslu við aksturinn. Því sé rétt að fella alla sök á árekstrinum á M, sem ökumann A.

Í bréfi V1 kemur fram að ljóst sé að ökumaður B hafi sýnt af sér vítavert gáleysi er hann ók B eftir akstursleiðinni án þess að að ganga úr skugga um að það hafi verið óhætt með tilliti til umferðar á svæðinu. Hann hafi viðurkennt að hafa séð illa fram fyrir sig og hafi aldrei séð A. Þetta hafi verið sérstaklega varhugasvert þar sem mikil umferð hafi verið á bílplaninu í umrætt sinn. Ekkert í málinu bendi hins vegar til þess að ökumaður A hafi sýnt af sér gáleysi við aksturinn eða hann hafi orðið valdur að tjóninu að einhverju leyti. Því sé rétt að M eigi rétt á fullum bótum úr ábyrgðartryggingu B.

Álit

Samkvæmt 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga, ber ökumanni, áður en hann ekur ökutæki aftur á bak, að ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapa hættu eða óþægindi fyrir aðra. Samkvæmt

myndbandsupptöku af atvikinu liggur fyrir að A var á ferð er áreksturinn varð en ekki kyrrstæður eins og M heldur fram. B var ekið eftir eðlilegri akstursleið á bifreiðastæðinu. Mikið timbur var á lyftaranum og sá ökumaður því ekki vel fram fyrir lyftarann en honum var hins vegar ekið í hliðarstefnu og sá ökumaður því akstursstefnu, án þess þó að sjá er A ók á B. M ber sönnunarbyrði fyrir því að ökumaður B hafi hagað akstri sínum með saknæmum hætti, en slík sönnun hefur ekki tekist. Því verður að leggja alla sök á ökumann A, sem bar að gæta sérstakrar varúðar er hann ók aftur á bak úr stöðureit.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 21. september 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.