

Mál nr. 277/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: V1 og V2

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

Sakarskipting. Mæting.

Gögn.

1. Málskot dags. 1. september 2022 ásamt fylgigögnum, þ.á.m. myndbandi.
2. Bréf V1 dags. 28. september 2022.
3. Bréf V2 dags. 11. október 2022 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Hinn 20. október 2021 varð árekstur milli A, sem er í eigu M en X ók umrætt sinn, og B við einbreiða brú við Laugardalsá í Ísafjarðardjúpi. Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd váttryggingafélaganna sem taldi rétt að skipta sök til helminga þar sem ósannað væri hvor bifreiðanna hefði komið á undan að brúnni. M er ósammála því. A hafi verið ekið til vesturs, og hafi verið ekið um 110 metra á einbreiðum kafla austan brúarinnar og verið við það að koma á enda brúarinnar þegar X tók eftir því að B, sem var ekið að vestan, virtist ekki verða var við A. Í stað þess að hægja á sér og gefa A færi á að komast af brúnni hafi B verið ekið áfram. Hafi A rétt náð að komast á brúarendann vestan megin þar sem ökutækin hafi mæst. Hafi eini möguleiki X verið sá að komast alveg af brúnni til að forða slysi og aka eins langt upp við vegrið hægra megin og kostur var, með þeim afleiðingum að hægri hlið A fór utan í vegrið og vinstri hlið hennar á vinstra horn B sem hafi þá verið komin alveg að brúaropinunni. Hafi B verið á ferð allan tímann. A hafi því verið svo gott sem komin yfir brúna er árekstur varð en B hafi ekki staðnæmst fyrr en árekstur varð ekki umflúinn.

Í bréfi V1, sem var váttryggjandi A á tjónsdegi, segir að félagið taki undir með M enda sé ljóst af gögnum málsins að A hafi verið komin nánast alveg á enda brúarinnar þegar árekstur varð, og beri því að leggja alla sök á árekstri aðila á B.

Í bréfi V2, sem var váttryggjandi B á tjónsdegi, segir að á sameiginlegri tjónstilkynningu aðila sé merkt við að B hafi verið kyrrstæð er árekstur varð. Ökumaður B lýsi þá atvikum svo að hann hafi tekið eftir A sem var ekið úr gagnstæðri átt. Hafi hann talið að A mundi hægja ferðina en þegar ljóst var að svo var ekki hafi B hægt ferðina og stöðvað áður en komið var að brúnni. A hafi hins vegar ekið viðstöðulaust yfir brúna og á vegrið og B. B sé flutningabifreið og hafi verið fulllestuð og því 49 tonn að þyngd. Af lýsingum í málskoti megi þá ekki ráða að X hafi á neinum tímapunkti reynt að stöðva bifreið sína og koma með þeim hætti í veg fyrir slys. Viðbrögð ökumanna A og B hafi því verið ólík er þeir komu að þrengingunni, B hafi hægt á sér og stöðvað áður en komið var að brúnni en A virðist hins vega hafa verið ekið rakleitt áfram þrátt fyrir að flutningabifreið væri ekið að þrengingu úr gagnstæðri átt. Sé því ómögulegt að segja hvor bifreiðanna hafi ekið á undan að þrengingunni. Þá bendi atvikalýsing í málskoti til þess að X hafi ekki tekið eftir B fyrr en skömmu fyrir áreksturinn, þrátt fyrir að B sé stór flutningabifreið og auðveldara hefði verið fyrir X, en A sé fólksbifreið, að bregðast við með því draga úr ökuhraða. Afstaða V2 sé því sú að A beri alla sök á árekstri aðila.

Álit.

Í lokamálslið 1. mgr. 22. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 segir að ef ökutæki mætast þar sem vegur er svo mjór að hvorugt kemst fram hjá hinu áhættulaust skal sá ökumaður sem fyrstur kemur að njóta forgangs en sá sem síðar kemur að skal, ef kostur er, nema staðar, aka út af vegi eða aka aftur á bak. Af gögnum málsins er ljóst að árekstur varð við vesturenda brúarinnar, þar sem þrenging var á veginum, en eftir að A hafði ekið yfir brúna sem slíka. Af því verður þó ekki dregin nein afdráttarlaus ályktun varðandi það hvor aðila kom fyrr að þrengingu. Á framhlið sameiginlegrar tjónstilkynningar sem báðir aðilar skrifa undir er hakað við að B hafi verið kyrrstæð við áreksturinn. Frásögn B er þá sú að hann hafi verið að koma að einbreiðri brú og talið að A væri að hægja á sér. Þegar A hafi ekki gert það hafi B hafið hemlun og náð að stöðva rétt við brúna. Frásögn ökumanns A er sú að hann hafi verið kominn að brúnni, og hafi verið búinn að aka um 110 metra á einbreiðum vegi, en þrengingar eru beggja vegna brúarinnar, þegar hann veitti því athygli að B stöðvaði ekki. Hafi hann þá séð þann kost vænstan að aka áfram yfir

brúnna en keyra eins langt að vegriði hægra megin vegar og kostur var. Verður að miða við það sem stendur í sameiginlegri tjónstilkynningu, þ.e. að B hafi verið kyrrstæð er kom til áreksturs. Með vísan til þess hve ólík viðbrögð ökumanna voru verður því að telja ósannað hvor bifreiðanna hafi komið fyrir að þrengingunni þannig að skylda til að veita forgang hafi skapast. Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, verður sök því skipt til helminga.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 15. nóvember 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir