

Mál nr. 402/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila V1 og V2

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

Sakarskipting. Árekstur á brú.

Gögn.

1. Málskot móttakið 23. nóvember 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 20. desember 2022 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V1 dags. 18. janúar 2023 ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Samkvæmt framhlið sameiginlegrar tjónstilkynningar, sem aðilar virðast þó hafa fyllt út hver í sínu lagi, varð, hinn 28. október 2022, árekstur milli bílaleigubifreiðarinnar B, sem M ók umrætt sinn, og A, við Jökulsárlón. Á báðum eintökunum er hakað við að A hafi ekið aftan á B í akstri á sömu akrein og í sömu átt, en ekki er hakað við aðra valmöguleika um tjónsatvik. Í nánari lýsingu A á atvikum segir að hún hafi verið að aka yfir Jökulsárbrú þegar B byrjaði að bakka vegna bíls úr gagnstæðri átt, hún hafi ekki náð að hemla í tæka tíð og lent aftan á B. M lýsir atvikum á þann veg að hæð á einbreiðri brúnni hafi varnað því að hann sá aðra bifreið á henni þegar hann ók inn á hana. Þegar hann varð þeirrar bifreiðar var hafi hann stöðvað og gætt að aðstæðum áður en hann hóf akstur aftur á bak. Þegar hann varð A var, um 200 metrum fyrir aftan sig hafi hann stöðvað M. A hafi því keyrt aftan á B eftir að hún hafði staðnæmst. Ágreiningi um sakarskiptingu var vísað til Tjónanefndar vátryggingafélaganna og var niðurstaða hennar sú að ökumaður A bæri helming sakar vegna þess að hann hafi ekki gætt nægilega að umferð fyrir framan sig og B bæri helming sakar fyrir að gæta ekki nægilega að sér við akstur aftur á bak. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og segir í málskoti að hann hafi stöðvað aksturinn þegar enn hafi verið um 200 metra fjarlægð milli A og B. Hafi A ekki stöðvað heldur ekið á B kyrrstæða.

Í bréfi V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, er lýst þeirri afstöðu að B beri alla sök á árekstrinum fyrir að hafa ekki gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak. Ljóst sé að B hafi verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs, en ósannað sé hvort, og hve lengi B hafi staðnæmst fyrir atvikinu. Af lýsingu A svo og ljósmyndum af vettvangi bendi þó allt til þess að akstri B aftur á bak hafi ekki verið lokið er árekstur átti sér stað. Hafi M því ekki gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um aðgæslu við akstur aftur á bak og hafi það orsakað umræddan árekstur.

V2, sem var vátryggjandi B á tjónsdegi, lýsir í bréfi sínu til nefndarinnar þeirri afstöðu að A beri alla sök á umræddum árekstri þar sem gríðarlega rík aðgæsluskylda hvíli á ökumönnum sem koma akandi að einbreiðum brúm og ósannað sé að B hafi verið ekið aftur á bak er árekstur varð. Hafa verði í huga að B hafi verið á brúnni um nokkurt skeið. Henni hafi verið ekið inn á brúna, en staðnæmst þegar ljóst var að bifreið var komin á brúna úr gagnstæðri átt. B hafi þá ekið aftur á bak en hafi verið kyrrstæð um nokkurt skeið þegar A ók aftan á hana. Rétt viðbrögð A, þegar ökumaður hennar varð þess var að tvær bifreiðar voru á hinni einbreiðu brú hefðu verið að staðnæmast að fullu. Hafi A þá átt að haga aksturshraða sínum með þeim hætti að hægt væri að bregðast við umferð á brúnni og þeim vanda sem þar var kominn upp. Hámarkshraði á vettvangi sé 30 kílómetrar á klukkustund og hefði A því átt að hafa nægt ráðrúm til að bregðast við. B hafi hins vegar brugðist rétt við í öllu og stöðvað akstur aftur á bak er hann varð A var.

Álit.

Umræddur árekstur átti sér stað einbreiðri brú, en áður en ekið er að henni eru umferðarmerki við veginn sem vara sérstaklega við því að um einbreiða brú sé að ræða auk þess sem hámarkshraði á brúnni og einbreiðum vegarkafli framan við hana er 30 kílómetrar á klukkustund. Er ljóst að við slíkar aðstæður hvílir afar rík aðgæsluskylda á ökumönnum. Þá er ágreiningslaust að B hafði hafið akstur inn á brúna þegar hann varð var annarrar bifreiðar sem hafið hafði akstur inn á brúna úr gagnstæðri átt. Er og óumdeilt að B hóf akstur aftur á bak til að forðast árekstur við þá bifreið með því að aka B af brúnni. Verður því að miða við að B hafi verið á brúnni í nokkra stund fyrir áreksturinn. Aðila greinir hins vegar á um hvort B hafi verið kyrrstæð eða henni ekið aftur á bak við árekstur A og B, en á sameiginlegri og undirritaðri framhlið tjónstilkynningar kemur ekkert fram um afstöðu B í aðdraganda áreksturs. Hvað

sem því líður verður þá að líta svo á að A hafi mátt gera sér grein fyrir að um einbreiða brú væri að ræða og haga akstri sínum til samræmis við það, svo og það að gera má ráð fyrir að A hafi mátt verða þess var að önnur ökutæki voru á brúnni og að ökumaður B þyrfti að aka henni aftur á bak af brúnni til að forða árekstri. Við einbreiðar brýr má einmitt vænta slíkra aðstæðna, og þurfa ökumenn þá að haga akstri sínum þannig að ráðrúm sé til að bregðast við, sbr. 2. mgr. 18. gr. og 1. mgr. 36. gr. umferðarlaga. Er það því mat nefndarinnar að ökumaður A beri alla sök á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 14. febrúar 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir