

Mál nr. 159/2023**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila: V1 og V2****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.****Skráningarnúmer ökutækja: A og B****Sakarskipting. Opnun á dyr.****Gögn.**

1. Málskot móttakið 2. maí 2023, ásamt fylgiskjölum.
2. Tölvupóstur V2, dags. 22. maí 2023, ásamt fylgiskjali.
3. Bréf V1, dags. 8. júní 2023, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í málskoti og gögnum málsins kemur fram að tjón hafi orðið á bílstjórahurð bifreiðarinnar A, sem er í eigu M, þar sem henni var lagt í stöðureit við Keflavíkurflugvöll þann 10. apríl 2022. Ágreiningur er milli aðila um það hvort M hafi opnað dyr bifreiðarinnar í veg fyrir bifreiðina B eða hvort bifreiðinni B hafi verið ekið á bílastjórahurðina. Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir tjónanefnd váttryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu í máli nr. 307/22 að ökumaður A bæri alla sök á árekstrinum. M, sem er eigandi A, er ósáttur við þá niðurstöðu. M kveðst hafa verið að stíga út úr bifreið sinni þegar ökumaður B ók á opna bílstjórahurðina. Hafði hann séð bifreiðina í baksýnispeglinum í kyrrstöðu áður en hann opnaði dyrnar. Var hann þannig búinn að opna dyrnar þegar tjónið varð og var það því ökumaður B sem bar að gæta varúðar gagnvart gangandi vegfarendum, sbr. m.a. 27. gr. umferðarlaga nr. 77/2019. Á honum hvíldi einnig almenn aðgæsluskylda samkvæmt 1. mgr. 4. gr. sömu laga. Þá telur M að verulegur misbrestur hafi orðið á því að V1 hafi starfað í samræmi við 32. gr. laga nr. 62/2019 um dreifingu váttrygginga og 4. gr. reglna nr. 353/2022 um eðlilega og heilbrigða viðskiptahætti, samskipti við viðskiptavinum og meðhöndlun kvartana. Hagur hans sem viðskiptavinur hafi verið sniðgenginn með öllu bæði hvað varðar upplýsingamiðlun og ráðgjöf og að bersýnilega hafi verið reynt að draga úr honum við að leita endurskoðunar málsins fyrir tjónanefnd, þvert á hans hag, og þrátt fyrir að upplifun aðila máls færi ekki saman. Þá telur M að V1 hafi ekki gætt hagsmuna hans á fullnægjandi hátt þar sem ekki var sótt harðar að lögreglunni að fá upptökur úr eftirlitsmyndavélum afhentar og/eða hann upplýstur um að þeim yrði eytt eftir þrjátíu daga.

V1 tekur fram í bréfi sínu að áreksturinn hafi orðið á bifreiðastæði við brottfararsvæði Keflavíkurflugvallar. Stöðureitir meðfram akleiðinni, sem og akleiðin sjálf séu nokkuð þröng. Að mati V1 bar M því að gæta sérstakrar varúðar áður en hann opnaði dyr bifreiðar sinnar og steig út. Ekki hafi verið sýnt fram á að ökumaður B hafi ekið ógætilega, eða getað hagað akstri sínum með öðrum hætti í aðdraganda áreksturs. Þá er tjónið á hægri afturhurð B sem bendir eindregið til þess að hurð A hafi verið opnuð utan í bifreiðina, en ekki að bifreiðinni B hafi verið ekið á opnar dyr A. V1 gerði ítrekaðar tilraunir til að nálgast upptökur úr öryggismyndavélum en það gekk ekki eftir og fékk V1 þær upplýsingar að málið hefði runnið út á tíma og að upptakan væri ekki lengur til.

V2 telur að leggja skuli alla sök á ökumann A sem opnaði hurð í veg fyrir umferð og á bifreiðina B.

Álit.

Samkvæmt 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 skal opna dyr ökutækis þannig að ekki valdi hættu eða óþarfa óþægindum. Sama á við þegar farið er í eða úr ökutæki, svo og við fermingu og affermingu. Eins og málið liggur fyrir hefur ökumaður A sönnunarbyrði um að hann hafi opnað dyr A þannig að ekki hafi valdið hættu eða óþarfa óþægindum. Ökumenn eru einir til frásagnar um það hvernig áreksturinn bar að höndum þar sem myndbandsupptökum hafði verið eytt þrjátíu dögum eftir atvikið. Er það að mati nefndarinnar því ósannað að ökumaður A hafi opnað dyrnar svo löngu áður en áreksturinn varð að ökumaður B hafi í tæka tíð getað varist því að aka á hurðina. Verður áreksturinn því rakinn til þess að M, sem ökumaður A gætti þess ekki að valda ekki hættu eða óþarfa óþægindum er hann opnaði dyr A í því skyni að stíga út úr bifreiðinni. Ekki hefur verið sýnt fram á að ökumaður B hafi ekið of hratt eða á annan hátt hagað akstri sínum ógætilega þannig að á hann verði felld sök. Ber því að leggja alla sök á ökumann A.

Hvað varðar samskipti V1 við M þá liggja fyrir í málinu samskipti milli starfsmanns V1 og M og af þeim verður ekki annað séð en að upplýsingagjöf V1 til M hafi verið fullnægjandi miðað við gildandi reglur um starfsemi vátryggingafélaga.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 5. júlí 2023.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir