

Mál nr. 378/2017

M og
vátryggingafélagið V1 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar A og
vátryggingafélagið V2 vegna ábyrgðartryggingar bifreiðarinnar B.

Árekstur bifreiða á Reykjanesbraut/Sæbraut, til suðurs við gatnamót Miklubrautar,
Reykjavík, 13.2.2017.

Gögn.

Málskot málskotsaðila, móttengi dags. 24.11.2017, ásamt fylgiskjöllum.

Tölvupóstur V1, dags. 8.12.2017

Bréf V2, dags. 6.12.2017, ásamt fylgiskjöllum.

Málsatvik.

Árekstur varð á Reykjanesbraut/Sæbraut til suðurs við gatnamót Miklubrautar. Ökumaður B kvaðst hafa verið á leið suður Reykjanesbraut/Sæbraut er bilun kom upp í bifreiðinni og vélín drap á sér. Kvaðst hann hafa verið staddur á miðjurein og haft áhyggjur af því að ekið yrði á hann. Hann hafi sett B í „park“ og sett viðvörunarljós á er hann yfirgaf B, til þess að tryggja sitt eigið öryggi. Hann hafi svo hringt í Neyðarlínuna í þann mund er A hafi verið ekið aftan á B. Ökumaður A sagðist hafa ekið af afrein frá Miklubraut inn á Reykjanesbraut/Sæbraut til suðurs. Kvaðst hann ekki hafa tekið eftir B, sem var kyrrstæð á miðakrein Sæbrautar. Hann sagðist ekki hafa séð að kveikt hafi verið á aðvörunarljósum á B en hann hafi veitt athygli manni sem stóð á gangstéttinni, vestan við veginn, og kannski hafi maðurinn tekið athygli hans stutta stund. M er ósátt við sakarskiptingu í málinu þar sem 1/3 sakar féll á ökumann B á grundvelli þess að hann hafi orðið bensínlaus og hafi ekki sett viðvörunarljósinn á. M hafnar því að fyrir liggi að B hafi orðið bensínlaus. Ekkert slíkt komi fram í lögregluskýrslu en því hafi fyrir misskilning verið haldið fram í bréfi til Tjónanefndar, þar sem ökumaður B, sem ekki var eigandi ökutækisins, hafi talið það orsök stöðvunarinnar. Bensínljós hafi þó ekki kviknað. Ástæða stöðvunarinnar liggi því ekki fyrir. Ökumaður hafi kveikt viðvörunarljós en ekki hafi verið mögulegt að setja út viðvörunarþríhyrning sökum hættu fyrir ökumanninn.

Í bréfi V2 er tekið undir sjónarmið M. Ekki hafi verið sýnt fram á hver ástæða stöðvunar B var eða að stöðvunin verði rakin til sakar ökumanns B. Ekki hafi heldur verið sýnt fram annað en að ökumaður B hafi gert allt sem í hans valdi stóð til að tryggja öryggi ökumanna eftir að B stöðvaðist. Því beri að leggja alla sök á ökumann A, fyrir að gæta ekki að umferð fyrir framan sig. V1 gerir ekki sérstakar athugasemdir í málinu, þar sem gögnin tali sínu máli. Þó er vakin athygli á fylgiskjali 1 til tjónanefndar þar sem fram komi frá M að B hafi orðið bensínlaus.

Álit.

Að gögnum málsins virtum verður ekki annað séð en að ósannað sé hvers vegna B stöðvaðist. Einnig hefur fullyrðingu ökumanns B um að hann hafi sett viðvörunarljós á, áður en hann yfirgaf ökutækið, ekki verið hnekkt. Ökumaður A heldur ekki öðru fram en að hann hafi ekki tekið eftir þeim, enda hugsanlega með athyglina á manninum sem stóð í vegkantinum. Ekki hefur því verið sýnt fram á sök ökumanns B og ber ökumaður A því alla sök á árekstrinum fyrir að gæta ekki nægilega vel að umferð fyrir framan sig.

Niðurstaða.

Ökumaður bifreiðar A ber alla sök.

Reykjavík, 16. janúar 2018.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson hdl.

Jón Magnússon hrl.