

Mál nr. 347/2018

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

Ágreiningur um sakarskiptingu vegna áreksturs á bifreiðastæði hinn 20. júní 2018.

Gögn.

Málskot móttakið 2.11.2018 ásamt fylgigögnum.

Bréf V2 dags. 13.11.2018.

Bréf V1 dags. 15.11.2018

Málsatvik.

Í sameiginlegri tjónstilkynningu ökumanna bifreiða A og B greinir frá árekstri bifreiðanna hinn 20. júní 2018. Á eyðublaðinu er jafnframt að finna afstöðuteikningu og af henni má ráða að áreksturinn hafi orðið þegar bifreiðunum var bakkað. Ökumaður bifreiðar A fyllti jafnframt út eyðublað með viðbótarupplýsingum frá ökumanni þar sem fram kom að hann hefði ekið áfram, en ekki aftur á bak, og í gagnstæða stefnu en lýst er í tjónstilkynningu, þegar áreksturinn varð.

M (ökumaður bifreiðar A) telur að ökumaður bifreiðar B beri alla sök á árekstrinum þar sem hann hafi ekið aftur á bak á bifreið A.

Í athugasemdum V2 kemur fram að talið sé sannað að báðum bifreiðunum hafi verið ekið aftur á bak er árekstur varð.

Í athugasemdum V1 er hins vegar tekið undir með ökumanni bifreiðar A og talið að ökumaður bifreiðar B beri alla sök á árekstrinum.

Álit:

Af framhlið sameiginlegrar tjónstilkynningar, sem báðir ökumenn skrifuðu undir, má ráða að báðar bifreiðarnar hafi verið að bakka þó ekki hafi með skýrum krossi verið merkt í þar til gerðan reit vegna bifreiðar A hvað varðaði tjónsatvik. Miðað við akstursstefnu bifreiðar A á afstöðumynd á tjónstilkynningu er enda útilokað að bifreiðinni hafi verið ekið áfram í þá átt, enda hefði ákomustaður þá verið á vinstri hlið bifreiðarinnar, en ekki þeirri hægri. Einhliða staðhæfing ökumanns A um að hann hafi ekið áfram en ekki aftur á bak og í gagnstæða stefnu við þá sem greinir á tjónstilkynningu er ekki studd neinum frekari gögnum, eða vitnisburði, og verður því ekki lögð til grundvallar.

Verður því litið svo á að báðum bifreiðunum hafi verið ekið aftur á bak fyrir áreksturinn. Ökumaður bifreiðar B hafi þannig verið að aka út úr stöðureit en ökumaður A hafi verið að aka aftur á bak á akleidd við stöðureiti á bifreiðastæðinu. Við þær aðstæður bar báðum ökumönnum að sýna aðgæslu og gæta að því að hægt væri að aka aftur á bak án áhættu og óþæginda fyrir aðra, sbr. 1. mgr. 17. gr. umferðalaga nr. 50/1987.

Með hliðsjón af ofangreindu verður áreksturinn rakinn til óaðgæslu beggja ökumanna og er sök skipt til helminga, enda þykir við mat á sakarskiptingu ekki tilefni til að leggja sök á annan ökumanninn umfram hinn.

Niðurstaða.

Hvor ökumaður ber helming sakar.

Reykjavík 20. desember 2018

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.