

Mál nr. 191/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila (V): V1 og V2

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: A og B

Sakarskipting. Framúrakstur.

Gögn.

1. Málskot móttakið 13. júní 2022 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 27. júní 2022.
3. Bréf V2 dags. 30. júní 2022 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 13. júlí 2022.
5. Viðbótarathugasemdir V2 dags. 15. júlí 2022.

Málsatvik.

Hinn 17. maí 2022 varð árekstur milli A, húsbifreiðar sem M ók umrætt sinn, og dráttarvélarinnar B á Skagafjarðarvegi við Saurbæ. Var lögregla kvödd á vettvang og liggur skýrsla hennar, dags. 17. maí 2022, fyrir nefndinni. Kemur þar fram að A hafi verið að taka fram úr B þegar B hafi farið yfir á vitlausan vegarhelming og ekið á A. Á vettvangi hafi verið óbrotin miðlína. Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem taldi M bera alla sök á árekstri aðila þar eð hann hefði viðhaft ógætilegan framúrakstur á óbrotinni miðlínu. M fellir sig ekki við þá niðurstöðu og gerir í málskoti til nefndarinnar kröfu um að B verði látinn bera alla sök á árekstri aðila, en til vara gerir hann kröfu um að sök verði skipt milli aðila. M hafnar því að um ógætilegan framúrakstur hafi verið að ræða, enda hafi hann gefið hljóð- og ljósmerki til marks um fyrirhugaðan framúrakstur, og hafi B gefið nægt rými til framúraksturs. Framúrakstur hafi verið nauðsynlegur í ljósi þess að aksturshraði B hafi aðeins verið 20-30 kílómetrar á klukkustund. Það hafi skapað mögulega slysahettu og hugsanlegt að aðrar bifreiðar, sem hefðu getað komið á eftir A og bifreiðinni C sem var í samfloti með henni, höfnuðu aftan á C vegna óvenjulega hægrar umferðar á vegi þar sem hámarkshraði sé 90 kílómetrar á klukkustund. Þegar framúrakstur var hafinn hafi B sveigt yfir á vitlausan vegarhelming og ekið á A. A hafnar fullyrðingu B um að hann hafi sveigt yfir á vitlausan vegarhelming í þeim tilgangi að forðast gangandi vegfarendur í vegkantinum, enda hafi engir vegfarendur verið þar. Engin ástæða hafi verið fyrir B að fara yfir miðlínu og brjóta með því gegn 24. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að sá sem verður var við að ökutæki ætli að aka fram úr vinstra megin skuli aka eins langt til hægri og mögulegt er, auk þess sem ökumenn hægfa og fyrirferðarmikilla ökutækja skuli, samkvæmt 2. mgr. 24. gr., gæta sérstaklega að umferð sem á eftir komi og auðvelda framúrakstur.

V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, gerir ekki sérstakar athugasemdir vegna málsins.

V2, sem var vátryggjandi B á tjónsdegi, lýsir í bréfi sínu til nefndarinnar þeirri afstöðu að M hafi verið valdur að árekstrinum með því að taka fram úr þar sem heil og óbrotin miðlína hafi verið á veginum. Samkvæmt 24. gr. reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra, nr. 289/1995 gefi óbrotin miðlína til kynna að hættulegt sé að aka yfir hana og óheimilt nema brýna nauðsyn beri til. Því sé þá hafnað að framúrakstur hafi verið nauðsynlegur umrætt sinn enda hefði M getað beðið þar til framúrakstur væri heimill og aðstæður til hans betri. Samkvæmt frásögn B hafi hann ekið til norðurs eftir veginum þegar hann sá gangandi vegfarendur í vegkantinum og sveigði frá þeim. Hafi B því verið brýn nauðsyn á því að sveigja yfir miðlínu. Enn fremur hafi B ekki mátt vænta þess að A væri við framúrakstur á umræddum stað og verði það því ekki metið honum til sakar að hafa ekki gætt nægilega að umferð áður en hann sveigði að hluta yfir miðlínu til að veita vegfarendum lögbundið svigrúm, sbr. 27. gr. umferðarlaga. B hafi þá frá upphafi verið stöðugur í frásögn sinni en í tjónstilkynningu hans, sem send hafi verið skömmu eftir umrætt atvik, komi fram að hann hafi sveigt frá vegna gangandi vegfarenda í vegkanti. Í meðfylgjandi tjónstilkynningu B kemur jafnframt fram að A hafi hafið framúrakstur án þess að B hefði gefið merki um að hann áttaði sig á þeim fyrirætlunum.

Í viðbótarathugasemdum sínum hafnar M því að gangandi vegfarendur hafi verið í vegkantinum, enda hefði hann aldrei reynt framúrakstur hefði svo verið. Um sé að ræða eftiráskýringu B en ferðamenn hafi verið við girðingu í um 20 metra fjarlægð frá vegkantinum.

Í viðbótarathugasemdom sínum hafnar V2 því að um eftiraskýringu sé að ræða enda hafi framburður B alla tíð verið stöðugur hvað þetta varði. Auk þess verði að telja afar ólíklegt að M hefði séð hvort fólk væri á gangi í hægra vegkanti framan við dráttarvél með stóra vinnuvél í eftirdragi.

Álit.

Samkvæmt 24. gr. reglugerðar um umferðarmerki og notkun þeirra nr. 289/1995, gefur óbrotin miðlína til kynna að hættulegt sé að aka yfir hana og óheimilt nema brýna nauðsyn beri til. Í málskoti byggir M á því að brýna nauðsyn hafi borið til þess að aka fram úr B vegna mögulegrar slysaþættu. Verður ekki fallist á þær röksemdir. Að mati nefndarinnar er því ekki sýnt fram á að slík nauðsyn hafi verið til staðar auk þess sem ljósmyndir af vettvangi og aðstæðum bera með sér að sérlega varhugavert hafi verið að aka fram úr svo umfangsmiklu ökutæki á umræddum stað. Var framúrakstur því óheimill, sbr. og 1. mgr. 25. gr. umferðarlaga. Hvað B varðar verður þá litið til þess að framburður hans um að hann hafi sveigt frá gangandi vegfarendum í vegkanti hefur verið stöðugur allt frá tjónsdegi og verður að fallast á það með V2 að óvíst sé að M hafi haft yfirsýn yfir hægri vegkant framan við B. Gegn neitun B er þá ekki sýnt fram á að hann hafi haft vitneskju um þá fyrirætlan M að aka yfir óbrotna miðlínu í þeim tilgangi að taka fram úr eða að hann hafi mátt vænta framúraksturs við framangreindar aðstæður. Verður honum samkvæmt öllu framansögðu ekki metið til sakar að hafa ekki gætt sérstaklega að A áður en hann sveigði yfir miðlínu. Er því ekki tilefni til að leggja hluta sakar á árekstri aðila á B.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 30. ágúst 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson