

Mál nr. 59/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2).

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækis: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 5. febrúar 2024, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2, dags. 29. febrúar 2024, ásamt fylgiskjölum merktum 1.-3.
3. Bréf V1 dags.[17. ágúst 2023], ásamt fylgiskjölum merktum 1.-2.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 5. mars 2024, ásamt tjónstilkynningu.
5. Tölvupóstur V2 dags. 14. mars 2024.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að árekstur hafi orðið með bifreiðum A og B hinn 27. september 2023. Bifreiðin B var kyrrstæð á bifreiðastæði þegar bifreið A var ekið í bifreiðastæði við hliðina og lenti við það á hurð bifreiðar B.

Í tjónstilkynningu M, sem ökumanns bifreiðar B, sem send var samdægurs til V2 kom fram eftirfarandi lýsing: „Ökumaður B var kyrrstæður í bílastæði, afturhurð bílsins opin og barn á leið út úr bíl. Ökumaður A keyrir á hurðina.“ Ekki var gerð sameiginleg tjónstilkynning ökumanna vettvangi. Í síðar fenginni skýrslu frá Aðstoð&Öryggi (árekstur.is) kemur fram að ökumönnum beri ekki saman um atburðalýsingu. Í lýsingu M, sem ökumanns bifreiðar B, kemur fram að bifreið hennar hafi verið kyrrstæð og í gangi í bílastæði og M hafi litið í baksýnisspegil og hliðarspegla áður en hún gaf dóttur sinni leyfi til að opna afturhurð og augnabliki síðar hafi bifreið A verið ekið á hurð bifreiðar B. M telur að hurð hafi verið opin og orðin kyrr þegar árekstur varð. Í framburði ökumanns bifreiðar A kemur fram að hún hafi verið að aka inn í bílastæði við hlið bifreiðar B og við það hafi hún fundið högg koma á bifreiðina. Ökumaður bifreiðar A telur að hurð á bifreið B hafi verið opnuð utan í bifreið A þar sem ákoma sé aftarlega á hlið bifreiðar A og telur að ef hurð á bifreið B hafi verið opin þegar hún ók inn í bílastæðið hefðu hún séð það.

M vísar til þess í málskoti að ökumaður bifreiðar A hafi viðurkennt á vettvangi að sökin væri hennar þar sem hún hefði verið óvenju utan við sig og verið að flýta sér. M bendir á að hurð á bifreið hennar hafi verið opin eftir að fjögurra ára dóttir hennar hafi fengið leyfi til að opna, eftir að M hafði athugað hvort það væri óhætt. M kveðst hafa haft samband við árekstur.is á vettvangi tjóns og fengið þær upplýsingar að enginn kæmi á staðinn frá þeim þar sem enginn ágreiningur hafi verið um málsatvik og leiðbeint ökumönnum um að tilkynna rafrænt um tjónið. M vísar til þess að ökumaður bifreiðar A hafi sjálf sent rafræna tilkynningu um áreksturinn til Aðstoðar&Öryggis og því ætti að leggja hana til grundvallar atvikalýsingu, en ekki lýsingu ökumanns bifreiðar A í seinni skýrslu Aðstoðar&Öryggis, þar sem hún hafi breytt framburði sínum. Í lýsingu M í umræddri seinni skýrslu kemur fram að hún hafi leyft dóttur sinni að opna afturhurð bifreiðarinnar eftir að hafa athugað hvort það væri óhætt og augnabliki síðar hafi verið ekið á hurðina.

V1 telur alla sök vera á M sem ökumanni bifreiðar B þar sem hurð hafi verið opnuð á bifreið hennar án þess að gæta nægilega að hátternisreglu 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að opna skuli dyr ökutækis þannig að ekki valdi hætti eða óþarfa óþægindum. Hvað varðar skýringar M á því að ökumaður bifreiðar A hafi breytt framburði sínum telur V1 að sú huglæga afstaða sem mögulega hafi komið fram á tjónsstað og M lýsir einhliða vegi ekki þyngra en fyrrnefnd hátternisregla. Einnig vísar V1 til viðbótarframburðar ökumanns bifreiðar A með tölvupósti dags. 14. febrúar 2024 en þar kemur fram að hún telur að það mikið bil hafi verið milli bifreiða þegar árekstur varð að ómögulegt hafi verið að hún hafi ekið á bifreið B auk þess sem ákoma sé þannig að líkur séu á því að farþegi bifreiðar B hafi opnað hurð inn í bifreið A.

V2 telur alla sök liggja hjá ökumanni bifreiðar A og vísar til framburðar hennar í tjónstilkynningu þar sem hún segist ekki hafa tekið eftir því hvort hurð á bifreið B hafi verið opin eða hvort hún var opnuð þegar hún var að aka inn í bifreiðastæðið og ekki eigi að leggja til grundvallar síðar skýringar hennar

á því hvað hún telji líklegast að hafi gerst. V2 telur að leggja eigi framburð M til grundvallar um að hurð hafi verið opin þegar ökumaður bifreiðar A hafi ekið inn í bílastæðið og áreksturinn megi eingöngu rekja til ógætni ökumanns bifreiðar A að hafa ekki tekið eftir hurðinni. V2 vísar til eldri úrskurða nefndarinnar máli sínu til stuðnings.

Álit.

Í máli þessu er ágreiningur um sakarskiptingu þegar árekstur varð með bifreið A og bifreið B á bílastæði hinn 27. september 2023. Ekki liggur fyrir sameiginleg tjónstilkynning ökumanna á tjónsstað eða nægilega ljóst hver hafið samið texta sem sendur af hálfu ökumanna á þeim tíma. Verður því að líta til þess sem kemur fram í lýsingum ökumanna á tjónsatvikinu, eins og þær koma fram í skýrslu Aðstoðar & Öryggis og hafðar eru eftir þeim í síma en ekki á tjónsstað. Þar kemur fram að M, sem ökumaður bifreiðar B, leyfði fjögurra ára dóttur sinni að opna hurð á bifreið B og kvaðst hafa athugað hvort það væri óhætt áður en hurðin var opnuð en augnabliki eftir að dóttir hennar opnaði hurðina hafi ökumaður bifreiðar A ekið á hurðina. Sérstök aðgæsluskylda hvílir á þeim sem opnar hurð við akbraut skv. 5. mgr. 28. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 og telst M ekki hafa sýnt fram á að hún hafi gætt þess nægilega vel með þeirri háttsemi að hafa leyft fjögurra ára dóttur sinni að opna hurðina, þó hún hafi skömmu áður sjálf athugað um umferð þá verði að meta þá hættu greinilegar þegar fjögurra ára barni er leyft að opna hurð á bílastæði þar sem ljóst er af lýsingum M sjálfar að mikil umferð sé um og þröngt um bifreiðar. Einnig er vísað til þess að í framburði M kemur fram að einungis augnablik hafi liðið frá því að hurð hafi verið opnuð þar til áreksturinn varð. Telst M, sem ökumaður bifreiðar B, því bera sök á árekstri við bifreið A. Þó framburður ökumanns A eftir að árekstur varð bendi til þess að hún hafi ekki áttað sig á því fyllilega á því hvort eða hvenær hurð hafi verið opnuð þá vísast aftur til framburðar M sjálfar að einungis augnablik hafi liðið og verður framburður ökumanns bifreiðar A ekki metinn þannig að hún hafi ekið ógætilega í greint sinn, en ekki liggur fyrir framburður vitna eða önnur gögn sem staðfesta það. Öll sök verður því lögð á ökumann bifreiðar B.

Niðurstaða.

Öll sök á ökumann bifreiðar B.

Reykjavík, 28. maí 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir