

Mál nr. 94/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting. Ekið aftur á bak.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 8. apríl 2024.
2. Bréf V1 dags. 17. apríl 2024 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V2 dags. 8. júlí 2024 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 14. júlí 2024 ásamt fylgiskjali.
5. Viðbótarathugasemdir V1 dags. 16. júlí 2024.

Málsatvik.

Hinn 22. janúar 2024 varð árekstur milli bifreiðanna A og B sem M ók, á bifreiðastæði. Aðilar fylltu út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi og á framhlið skýrslunnar var hakað við að báðum bifreiðum hafi verið ekið aftur á bak. Af afstöðumynd á framhlið skýrslunnar má þá greina að A og B hafi verið lagt í bifreiðastæði andstætt hvor annarri og þeim báðum verið bakkað úr stæðum sínum í aðdraganda áreksturs. Lýsing M á atvikum, eins og hún birtist á bakhlið tjónstilkynningar, er sú að hann hafi bakkað bifreið sinni út á götu og A hafi komið frá bifreiðastæði hinum megin götunnar og verið ekið á B. Lýsing A er á þann veg að ökutækjum hafi báðum verið lagt í bifreiðastæði þegar B hafi bakkað út. Örskömmu síðar hafi A bakkað út og þá farið í hlið B. Þegar A hafi sett í bakkgir hafi engin bifreið verið sjáanleg og ekki hafi liðið nema örfáar sekúndur þar til B var búinn að bakka og A hafi fylgt á eftir. Ökumaður B hafi flautað þegar hann sá í hvað stefndi og A brugðist við með því að hemla, en þá hafi A verið komin í hlið B.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að sök skyldi skipt til helminga þar sem hvorugur ökumanna hefði gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak. M fellir sig ekki við þau málalok og í málskoti kemur fram að hann telji A bera alla sök á árekstrinum. A hafi þá fyllt út tjónstilkynninguna og afstöðumynd þar gefi ekki rétta mynd af atvikum. Hið rétta sé að B hafi lokið akstri aftur á bak og hafið akstur áfram þegar M varð var við bakkljós á A. Hafi hann þá gefið hljóðmerki til viðvörunar en A ekið á B. Þá hafi verið vitni að atvikum sem geti staðfest frásögn hans. Í samskiptum M við V2 kemur þá fram að ökumaður A hafi verið með heyrnartól í eyrunum og því ekki getað brugðist við hljóðmerkinu.

Í bréfi V1, sem var vátryggjandi A á tjónsdegi, er vísað til þess að engin samtímagögn liggi fyrir sem bendi til þess að annar ökumanna eigi meiri sök en hinn. Hvað varði tilvísun M til vitnis að atvikinu þá liggi ekki fyrir nein yfirlýsing þess vitnis né nánari upplýsingar um það. Jafnvel þó miðað væri við að B hafi verið kyrrstæð í aðdraganda áreksturs sýni engin gögn fram á annað en að um augnabliksstöðvun hafi þá verið að ræða. Verði því að byggja á upphaflegri tjónstilkynningu við mat á sök aðila. Er það því mat V1 að rétt sé að skipta sök að jöfnu enda hafi hvorugur ökumanna gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak.

Í bréfi V2, sem var vátryggjandi B á tjónsdegi, kemur fram að félagið telji, með vísan til framburðar M, að ökumaður A beri alla sök á árekstrinum þar sem hann hafi ekki gætt nægilega að sér við akstur aftur á bak og ekið á kyrrstæða bifreið B.

Í viðbótarathugasemdum M er áréttað að afstöðumynd í tjónstilkynningu hafi ekki verið rétt og athugasemdum hans fylgir teikning af því sem hann telur rétta afstöðu bifreiðanna. Af teikningunni má ráða að B hafi lokið akstri aftur á bak og hafið akstur áfram þegar árekstur varð.

Í viðbótarathugasemdum V1 er ítrekað að félagið telji ekki tækt að leggja breyttan og órökstuddan framburð M til grundvallar niðurstöðu. Þá telji félagið ekki ástæðu til að líta fram hjá upphaflegri tjónstilkynningu sem sé undirrituð af báðum ökumönnum.

Álit.

Eins og fram er komið fylltu ökumenn út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi. Af henni má ráða að A og B hafi báðum verið ekið aftur á bak í aðdraganda áreksturs. Af frekari lýsingum aðila í tjónstilkynningu verður ekki ráðið að B hafi hafið akstur áfram þegar til áreksturs kom. Það hefur ekki úrslitaáhrif þó B hafi ekið fyrir af stað úr stæði sínu og jafnvel þó fallist yrði á að B hafi lokið akstri aftur á bak og verið kyrrstæð er til áreksturs kom verður ekki ráðið annað en að þá hafi einungis verið um augnabliksstöðvun að ræða. M vísar í málskoti til þess að vitni hafi orðið að atvikinu en meðal gagna málsins er ekki að finna yfirlýsingu þess vitnis. Þá liggja engin frekari gögn, svo sem ljósmyndir af skemmdum eða afstöðu bifreiðanna við árekstur, fyrir nefndinni. Er samkvæmt framansögðu óhjákvæmilegt að byggja á fyrrgreindri tjónstilkynningu sem er staðfest með undirritun beggja aðila.

Í 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er kveðið á um að ökumaður skuli, áður en hann snýr ökutæki eða ekur því aftur á bak, ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapa hættu eða óþægindi fyrir aðra. Verður að miða við að hvorugur ökumanna hafi gætt nægilega að þessum áskilnaði umrætt sinn. Samkvæmt því, sbr. og 5. gr. laga nr. 30/2019 um ökutækjatryggingar, verður sök skipt til helminga.

Niðurstaða.

Ökumenn A og B, bera hvor um sig helming sakar á umræddum árekstri.

Reykjavík, 22. ágúst 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir