

Mál nr. 300/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A), (B) og (C)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 9. ágúst 2024 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V1 dags. 26. september 2024 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V2 dags. 30. september 2024.

Málsatvik.

Samkvæmt fyrirbyggjandi lögregluskýrslu, dags. 7. apríl 2024, varð hinn 1. apríl s.á. árekstur milli A, B og C á Vestfjarðavegi í Vattafirði á Barðaströnd. Kemur fram í lögregluskýrslu að þungfært hafi verið á vettvangi, ísing, hálka og skafrenningur. Var haft eftir ökumanni A að það hafi verið mjög blint á leiðinni og hann ekkert séð vegna mikils skafrennings. Skafl hafi verið á veginum en búið að stinga gegnum miðju hans. A hafi hægt á sér og verið á sinni akrein en skyndilega hafi bifreiðin B komið á móti honum. A hafi þá sveigt til vinstri og B sömuleiðis. A hafi vankast við árekstur A og B en rankað við sér og A þá verið úti í kanti á öfugum vegarhelmingi. Í kjölfarið hafi C ekið aftan á B og þaðan á A. Framburður M, sem var farþegi í A er sá að skyggni hafi verið mjög slæmt og snjóskafi á veginum hægra megin við A sem hafi gert veginn einbreiðan. B hafi birst skyndilega og A og B skolið saman. Í lögregluskýrslu er þá haft eftir ökumanni B að hann hafi verið á sínum vegarhelmingi en ekki séð mikið vegna veðurs. Mikill snjór hafi verið á veginum vinstra megin við B. Skyndilega hafi A birst fyrir framan B og bifreiðarnar skolið saman. Í kjölfarið hafi C ekið aftan á B. Farþegi í B bar fyrir lögreglu að mikil hálka hafi verið, skafrenningur og blint og skafl á veginum sem hafi gert hann einbreiðan. Ökumaður C lýsti atvikum svo fyrir lögreglu að hann hafi verið að aka suður Vestfjarðaveg á um 80 kílómetra hraða á klukkustund þegar hann tók eftir stærðarinnar skafl á veginum fyrir framan sig. B hafi verið ekið fyrir framan C og hafi C hægt á sér vegna aðstæðna og til að gefa B rými til að athafna sig, en vegurinn sem sé alla jafna tvíbreiður hafi í raun verið einbreiður vegna snjóþyngsla. Hafi C þá séð hvar A kom á móti B og hafi A stefnt beint framan á B þar sem vegurinn hafi í raun verið einbreiður. A og B hafi svo rekist saman og B nánast þverað veginn og hafi C rekist á hana. Farþegi í C staðfesti framburð ökumanns.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að A bæri alla ábyrgð á árekstrinum þar sem sannað þætti að hann hefði ekið yfir á öfugan vegarhelming í aðdraganda áreksturs.

M, eigandi A, fellir sig ekki við þá afstöðu og byggir í málskoti á því að A hafi verið á réttum vegarhelmingi en B hafi ekið yfir á öfugan vegarhelming og á A. Beri B því alla sök á árekstrinum. Til vara fer M fram á að sök verði skipt til helminga enda liggi ekkert fyrir um staðsetningu og hreyfingu A og B í aðdraganda áreksturs, en þær hafi báðar verið fluttar til áður en lögregla kom á vettvang. Af framburði aðila sé ljóst að snjóskafi á veginum hafi gert hann einbreiðan. Ökumaður A hafi þá ætíð haldið því fram að hann hafi ekið á sinni akrein þegar B birtist skyndilega. Þegar árekstur varð hafi M verið farþegi í aftursæti. Vilji hún árétta að mikill snjór hafi verið á báðum akreinum en ekki bara hægra megin við A.

Í bréfi V1, sem var á tjónsdegi vátryggjandi A og C er tekið undir röksemdir M, um að ummæli M fyrir lögreglu um að snjóskafi hafi þrengt að akrein A verði ekki skilin sem svo að ekki hafi verið sambærileg þrenging á hinni akreininni. Snjómoksturstaeki hafi verið við vinnu rétt hjá og hafi því hreinsun vegarins staðið yfir. Að öðru leyti sé erfitt að átta sig á aðstæðum og afstöðu bifreiðanna út frá framburðum aðila og fyrirbyggjandi ljósmyndum. Af framburðum aðila megi telja að báðir ökumenn hafi ekið varlega í aðdraganda áreksturs og báðir hafi talið sig aka eftir réttum vegarhelmingi. Þá hafi verið mjög slæmt skyggni og hvorugur ökumanna tekið eftir hinum fyrr en rétt áður en árekstur átti sér stað. Sé það mat V1 að skipta skuli sök til helminga milli A og B þar sem ekki sé tilefni til að leggja sök á annan ökumanna umfram hinn.

Bréfi V1 fylgdu þá tjónstilkynningar A og C og athugasemdir eiganda C, sem var ekki ökumaður eða farþegi í C umrætt sinn. Í tjónstilkynningu C segir að A hafi verið á öfugum vegarhelmingi og í fyrrgreindum athugasemdum kemur fram að ekki hafi verið búið að stinga í skaflinn miðjan enda hafi moksturteki verið búið að moka vinstri akrein frá A séð. Bréfi V1 fylgja þá einnig tvær afstöðuteikningar frá ökumanni C. Á þeirri fyrri teppir snjóskafi vegarhelming A sem af myndinni að dæma nálgast skaflinn frá öfugum vegarhelmingi. Snjóskafi þrengir þá einnig eitthvað að þeirri akrein sem B og C óku eftir, en þó miklum mun minna. Er þá merkt inn á myndina að C hafi verið ekið á 80 kílómetra hraða á klukkustund en í athugasemdum eigenda C er því mótmælt að ökumaður C hafi tilgreint þann aksturshraða fyrir lögreglu enda hafi aðstæður ekki boðið upp á svo mikinn hraða. Á hinni seinni virðist snjóskaflinn að mestu utan við akbrautina en A þó enn á röngum vegarhelmingi í aðdraganda áreksturs.

Í bréfi V2, sem var á tjónsdegi vátryggjandi B, er tekið undir niðurstöðu Tjónanefndar enda sýni gögn málsins, þ.á.m. framburðir ökumanna B og C, svo og M, með afdráttarlausum hætti að A hafi verið ekið yfir á öfugan vegarhelming í aðdraganda áreksturs.

Álit.

Aðila greinir samkvæmt framansögðu á um hvort A eða B hafi ekið yfir á öfugan vegarhelming í aðdraganda áreksturs. Fyrirliggjandi ljósmyndir af vettvangi virðast allar vera af tjóni á bifreiðunum en ekki er unnt að átta sig á afstöðu þeirra eða á aðstæðum á veginum, þ.á.m. hvað varðar stærð og staðsetningu skafls á veginum, af þeim. Verður því að byggja á frásögnum aðila, og koma þá helst til skoðunar upprunalegir framburðir þeirra fyrir lögreglu.

Af framburðum ökumanna fyrir lögreglu má ráða að þeim beri öllum saman um að aðstæður á veginum hafi verið erfðar og snjóþyngsli mikil. Þá bera A og B að það hafi verið blint og þeir ekki séð mikið vegna skafrennings. Þeir segjast þó báðir hafa ekið eftir sínum vegarhelmingi. Þá ber ökumaður C fyrir lögreglu að vegurinn hafi verið einbreiður vegna snjóþyngsla og að hann hafi séð stærðar skafl á veginum nokkuð fyrir framan sig. Hafi hann þá hægt á sér vegna veðurskilyrða og svo B, sem var fyrir framan hann, hafi haft rými til að athafna sig. Að öðru leyti kemur ekki skýrt fram í framburði C hvað umræddur skafl var þó hann hafi síðar gert grein fyrir því með áðurnefndum afstöðuteikningum. Í framburði C fyrir hjá lögreglu segir þá ekki beinlínis að A hafi verið á öfugum vegarhelmingi en þess er getið í tjónstilkynningu C til V1.

Í framburði ökumanns B kemur fram að vinstra megin við hann, þ.e. þá á vegarhelmingi A, hafi verið mikill snjór á veginum. Það samræmist framburði M fyrir lögreglu en þar segir að snjóskafi hafi verið á veginum hægra megin við A sem hafi gert veginn einbreiðan. Jafnframt samræmist það áðurnefndir afstöðuteikningu ökumanns C.

Verður því að miða við að snjóskafi hafi verið á vegarhelmingi A og að ökumaður hennar hafi ekki gætt nægilega að áskilnaði 1. mgr. 20. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 er hann ók ökutæki sínu til hliðar og yfir á öfugan vegarhelming í þeim tilgangi að krækja fram hjá umræddum skafl. Ber A því meginsök á umræddum árekstri.

Hins vegar verður að telja að einhver þrenging hafi jafnframt verið á vegarhelmingi B, og samræmist það í raun framburði ökumanns C um að skafl hafi verið fyrir framan hann og að hann hafi hægt á sér m.a. í þeim tilgangi að gefa B rými til að athafna sig vegna skaflsins. Samræmist það einnig títtnefndri afstöðuteikningu C. Verður þá að líta til þess að blint var vegna skafrennings og B segist ekki hafa séð mikið vegna veðurs. Við þær aðstæður verður að telja tilefni til ítrustu varúðar en í framburði B segir ekkert um að hann hafi dregið úr hraða við þessar aðstæður og í tjónstilkynningu C til V1 segir að ökumaður og farþegi í C hafi ekki orðið vör við að B hafi „stigið á bremsuna“. Verður því að telja að ökumaður B hafi ekki gætt nægilega að þeirri ríku aðgæsluskyldu sem á ökumönnum hvílir við aðstæður sem þessar, sbr. og 4. gr. umferðarlaga. Ber hann því einnig nokkra sök á umræddum árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber 3/4 hluta sakar á umræddum árekstri og ökumaður B 1/4 hluta.

Reykjavík, 15. október 2024.
rafræn undirskrift

Sóley Ragnarsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir