

Mál nr. 371/2024

Nafn málskotsaðila (M)

Nöfn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sakarskipting.

Gögn.

1. Málskot móttakið 30. september 2024 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V2 dags. 23. október 2024 ásamt fylgigögnum.
3. Bréf V1 dags. 8. nóvember 2024 ásamt fylgigögnum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 17. nóvember 2024.
5. Viðbótarathugasemdir V1 dags. 18. nóvember 2024.
6. Viðbótarathugasemdir V2 dags. 19. nóvember 2024.

Málsatvik.

Hinn 6. september 2024 varð árekstur milli A, sem M ók og B á bifreiðastæði við Hraunbæ, Reykjavík. Aðilar fylltu ekki út sameiginlega tjónstilkynningu á vettvangi heldur sendu hvor sína tjónstilkynningu.

Í tilkynningu M til V1 segir að hann hafi verið að beygja út af bílastæði og ætlað að taka víða beygju en þá hafi komið bílar beggja vegna við hann á leið inn á stæðið. Hafi hann stoppað og svo litið í hægri spegil og engan bíl sé, hafi hann svo litið í vinstri spegil og bíllinn farinn þaðan. Hann hafi svo aftur litið í hægri spegil og engan bíl sé svo hann hafi lagt á A, sem er stór flutningabíll, en þá hafi hann rekist á B sem hafi verið hægra megin og komið röngu megin inn á bifreiðastæðið.

Í tjónstilkynningu ökumanns B til V2 segir að flutningabíll hafi verið stopp á bílastæði hægra megin frá B séð, B hafi ætlað að smeygja sér fram hjá vinstra megin en hafi ekki komist og staðnæmst. Þá hafi A farið af stað fram hjá B og afturendi A dregist eftir afturenda B.

Ágreiningur um sakarskiptingu var lagður fyrir Tjónanefnd vátryggingafélaganna sem komst að þeirri niðurstöðu að A bæri alla sök á árekstri bifreiðanna þar sem ökumaður hennar hafi ekki gætt nægilega að umferð áður en ekið var af stað úr kyrrstöðu.

M fellir sig ekki við þau málalok og kemur í málskoti fram að hann telji sig í fullum rétti enda hafi hann verið búinn að snúa við inni á stæðinu og hafi hann beðið eftir því að aðrar bifreiðar færu fram hjá. Hann hafi þá litið vel í báða hliðarspegla og enga bifreið séð. Hafi hann ekki haft möguleika á að sjá B sem hafi troðið sér inn á stæðið og verið hægra megin við A, þ.e. vitlausu megin á veginum. Þá sé einnig augljóst af myndbandi af atvikinu að B hafi bakkað í sama mund og A var ekið áfram í hægri beygju. Af framangreindu sé ljóst að B beri alla sök á umræddum árekstri.

Í bréfi og viðbótarathugasemdum V2, sem var á tjónsdegi vátryggjandi B, segir að óumdeilt sé að ökumaður A hafi ekki séð B í aðdraganda áreksturs þrátt fyrir að B væri við hlið A. Hafi A ekið af stað úr kyrrstöðu án þess að gæta nægilega að annarri umferð á bifreiðastæðinu. Þá hafi honum borið að gæta sérstaklega að umferð frá hægri. Hvíli þá sérstaklega rík aðgæsluskylda á ökumanni A í ljósi stærðar hennar. Beri A því alla sök á árekstri aðila. Ekki séu þá efni til að leggja hluta sakar á ökumann B sem hafi komið akandi inn á bifreiðastæði þar sem stór flutningabifreið hafi verið kyrrstæð. Með hliðsjón af staðsetningu A verði það þá ekki metið B til sakar að aka vinstra megin fram hjá A. Verði það ekki heldur metið B til sakar að hafa í augnablik ekið aftur á bak í þeirri viðleitni að forða árekstri við A sem hafi ekið þétt upp við B í beygju án þess að verða B var.

Í bréfi V1, sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, til nefndarinnar er tekið undir málflutning M. A hafi ekið af stað í hægri beygju þar sem B hafi stöðvað bifreið sína. Þegar A ók fram hjá B hafi B ekið af stað aftur á bak og hafi það leitt til áreksturs. B hafi reynt að smeygja sér fram hjá A og því ekki hugað að áskilnaði 1 og 2. mgr. 19. gr. umferðarlaga nr. 77/2019 um að þegar ökumenn beygi á gatnamótum skuli þeir ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Þá segi í 1. mgr. 20. gr. sömu laga að ökumaður sem ekur aftur á bak skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án þess að skapa hættu eða óþægindi fyrir aðra umferð. Er afstaða V1 því sú að B beri alla sök á árekstrinum þar sem hann hafi ekið vinstra megin fram hjá M og í kjölfarið ekið aftur á bak án þess að gæta nægilega að sér.

Í viðbótarathugasemdum M kemur fram að hann telji B ekki hafa sýnt mikla tillitssemi og aðgát með því að troða sér vinstra megin við A og bakka. Þá er ítrekað að M hafi litið í spegla áður en hann ók A varlega af stað og hann sjái ekki hvað hann geti meira gert.

Álit.

Fyrirliggjandi eru myndbandsupptökur, frá tveimur sjónarhornum, er sýna umrætt atvik. Má þar sjá hvar A bakkar í vinstri beygju til að undirbúa hægri beygju út af bifreiðastæðinu. Er hann þar kyrrstæður í smástund meðan öðrum bifreiðum er ekið fram hjá og inn á bifreiðastæðið. B er ekið inn á stæðið af akbraut, í vinstri beygju sem virðist nokkuð kröpp og verður ekki annað ráðið en B hefji akstur inn á bifreiðastæðið áður en A er ekið af stað úr kyrrstöðu. Í innkeyrslunni að bifreiðastæðinu stöðvar B í örskotsstund en hefur svo beygju til vinstri inn á bifreiðastæðið til hliðar við A sem á sama tíma ekur af stað í hægri beygju. Þegar A og B eru samsíða, hvor um sig vinstra megin við hina, staðnæmist B en A er ekið áfram. Að því er virðist fer B þá aftur á bak um u.þ.b. hálfan metra í þann mund sem ökutækin skella saman. Rétt er að taka fram að áreksturinn á sér eftir því sem best verður séð, í innkeyrslunni að bifreiðastæðinu, þ.e. áður en B hafði tekið vinstri beygju að nýju.

Er það mat nefndarinnar að A hafi átt að verða B var áður en hann ók úr kyrrstöðu í hægri beygju út af bifreiðastæðinu. Með hliðsjón af staðsetningu B í aðdraganda áreksturs verður jafnframt að telja að A hafi, með eðlilegri aðgæslu átt að verða hennar var eftir að akstur hófst. Verður því að telja að meginorsök árekstursins sé sú ökumaður A hafi umrætt sinn ekki gætt nægilega að áskilnaði 2. mgr. 20. gr. umferðarlaga um að áður en ökutæki er ekið frá vegarbrún eða til hliðar skuli ganga úr skugga um að það sé unnt án hættu eða óþarfa óþæginda fyrir aðra. Megi enda ætla að hefði hann gert það hefði hann orðið B var í aðdraganda áreksturs.

Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni eru þá ekki efni til að leggja hluta sakar á B enda verður að telja að akstur hans aftur á bak hafi verið í viðleitni til að bregðast við þeim aðstæðum sem voru uppi og að forða árekstri.

Niðurstaða.

Ökumaður A ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 3. desember 2024.
rafræn undirskrift

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir