

Mál nr. 320/2025

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila: (V1) og (V2)

Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging ökutækis.

Skráningarnúmer ökutækja: (A) og (B)

Sönnun tjónsatviks.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 4. september 2025.
2. Bréf V1 dags. 19. september 2025 ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf V2 dags. 16. október 2025 ásamt fylgiskjölum.
4. Viðbótarathugasemdir M dags. 14. nóvember 2025.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að bifreið M, A, hafi verið lagt í bifreiðastæði við Keflavíkurflugvöll hinn 6. september 2024 við hlið bifreiðar B. Þegar B var ekið af stað af stæði sínu hafi framdekk B sem sé stór pallbifreið, farið utan í A sem sé mun minni bifreið, með þeim afleiðingum að stuðari, hlið og ljós á A skemmdust. Tjónvaldur hafi farið af vettvangi en tjónið uppgötvast fyrir tilstilli starfsfólks Isavia sem hafi tekið eftir skemmdunum og í kjölfarið skoðað myndband af atvikinu. V2, sem sé vátryggjandi B, hafi hafnað bótaskyldu á grundvelli þess að skoðun Aðstoðar og öryggis hafi ekki leitt í ljós neitt tjón á B. Sé það eðlilegt enda sé B stór pallbill og það hafi aðeins verið dekk hans sem fór utan í A.

Í bréfi V1 sem á tjónsdegi var vátryggjandi A, er vísað til þess að í skýrslu Aðstoðar og öryggis um skoðun á bifreiðunum komi m.a. fram að ákomur á A hafi verið þannig að ekki hafi verið unnt að bera hjólbarða B saman við þær. Það bendi til þess að ekki sé útilokað að hjólbarði B hafi rekist á A. Þá séu ákomur á A mjög svartlitaðar og greinilegt að nudd hafi átt sér stað. Framangreint dugi ekki til sönnunar á bótaskyldu en þá komi myndband af atvikinu til skoðunar sem lykilgagn í málinu. Megi af því sjá að A sé kyrrstæð og ótjónuð en B lagt skakkt og mjög nálægt A í stæðið við hlið hennar. Þegar B sé á leið úr stöðureitnum megi hins vegar sjá tjón á A. Sé því fullsannað að tjón á A sé af völdum bifreiðarinnar B.

Í bréfi V2 til nefndarinnar kemur fram að eigandi B kannist ekki við að hafa valdið umræddu tjóni. Er þá vísað til þess að samkvæmt skýrslu Aðstoðar og öryggis hafi ekkert tjón verið sjáanlegt á B. Skemmdir á A hafi þá verið með þeim hætti að ekki hafi verið unnt að tengja þær við ummerki eða hjólbarða á B. Af myndbandsupptöku af atvikinu verði þá ekki séð að B hafi rekist á A. Telur V2 því ósannað að B hafi valdið tjóni á A.

Í viðbótarathugasemdum M kemur fram að á myndbandinu sem hljóti að vega þyngra en huglægt tjónamat sem framkvæmt var nokkru eftir atvikið, sjáist greinilega þegar B sé ekið fram hjá A og eftir það megi sjá tjón á A. Sé vandséð hvernig það hafi getað gerst með öðrum hætti en þeim að B hafi verið ekið á A.

Álit.

Engin sjálfstæð yfirlýsing liggur fyrir frá eiganda B, sem að sögn V2 neitar því að hafa valdið umræddu tjóni. Í fyrirbyggjandi skýrslu Aðstoðar og öryggis dags. 18. október 2024 er haft eftir eiganda B að hann hafi ekki ekið B umrætt sinn heldur starfsmaður „lagningarþjónustu.“ Frekari upplýsingar um þann aðila eða yfirlýsing hans liggja ekki fyrir nefndinni. Í ljósi þess að eigandi B virðist ekki hafa verið í bifreiðinni umrætt sinn verður því ekki byggt frekar á neitun hans á því að umþrætt atvik hafi átt sér stað.

Í skýrslu Aðstoðar og öryggis kemur jafnframt fram að ekkert tjón hafi verið sjáanlegt á B og að ekki hafi verið unnt að bera t.d. hjólbarða hennar saman við ákomu á A. Verður framangreint ekki túlkað sem svo að útilokað sé að notkun A hafi leitt til tjóns á B, heldur aðeins til samræmis við framangreint orðalag, þ.e. að samanburður hafi ekki verið mögulegur.

Kemur þá til skoðunar fyrirbyggjandi myndband af meintu tjónsatviki en það er meðal gagna fyrir nefndinni. Þar má sjá að B er lagt í stæði við hlið A og virðist afar lítið hliðarbil milli bifreiðanna. Ekki verður greint af myndbandinu að neitt tjón sé sjáanlegt framan á A á þessum tíma. Skömmu síðar er B ekið af stað og þegar hún er komin hálf út úr stöðureit sínum má sjá hvernig framstuðari A hefur losnað frá henni.

Þó sjónarhorn myndavélarinnar sé með þeim hætti að ekki sjáist beinlínis að hjólbarði B hafi rekist utan í A telur nefndin því nægilega sannað að tjón á A hafi komið til með þeim hætti, enda útiloka önnur gögn málsins það ekki eins og að framan er rakið. Verður þá að telja afar ósennilegt að það tjón á A sem sýnilegt er í lok myndbandsins hafi getað komið til með öðrum hætti. Er bótaskylda úr ábyrgðartryggingu B því fyrir hendi.

Niðurstaða.

Ökumaður B ber alla sök á umræddum árekstri.

Reykjavík, 9. desember 2025.
rafræn undirskrift

Guðmundur Sigurðsson

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir