612/01

Den 5. februar 2001 blev i sag nr. 53.416:

xxx xxxxxxxx xxxxxx
xxxxxxxxxxxx xx
xxxx xxxxxxxx

mod

Codan Forsikring
Gl. Kongevej 60
1790 København V

afsagt sålydende

k e n d e l s e :

_____

Forsikringstageren, der har motorkøretøjsforsikring i Codan Forsikring, klager ved FDM over selskabets ansvarsfordeling i forbindelse med et færdselsuheld, hvor klageren kolliderede med et udrykningskøretøj.

Selskabet har ligedelt ansvaret med 50% til klageren og 50% til modparten.

I sagen blev der optaget politirapport, og til politiet afgav klageren følgende forklaring om hændelsen: "Part 2 kørte ad Frederikssundsvej mod byen. I krydset Frederikssundsvej/Borups Allé/Hareskovvej måtte han standse for rødt lys. Han holdt i 2. vognbane mod byen. I 1. vognbane holdt en kassevogn, Ford Transit størrelse. Da der blev grønt lys kørte begge biler frem. Kassevognen startede lidt hurtigere op og kom 1-1½ m foran part 2. Ca. midt i krydset standsede kassevognen. Part 2, der mente, at køre med ca. 30 km/t, havde hverken set eller hørt udrykningssignaler, så han fortsatte frem, og da han var fri af kassevognen, kom en patruljevogn frem fra højre side foran kassevognen. Part 2 bremsede straks kraftigt op og prøvede at undvige let mod venstre. Det var dog ikke muligt at undgå sammenstød og parterne ramte samtidig hinanden med part 2's forrest højre hjørne og part 1's forreste venstre hjørne."

Den politibetjent, som førte udrykningskøretøjet, afgav følgende forklaring: "De kørte ad Borups Allé mod nord. Der var en del trafik på vej op ad lokalbanen ved nr. 266. Umiddelbart før stedet hvor Borups Allé delte sig med ligeudbaner og venstresvingsbaner kørte en personbil. Part 1 kørte venstre om denne bil og fortsatte i 2. venstresvingsvognbane. Part 1 så i god tid, at der var rødt i lyssignalet. Afhørte satte straks farten ned. Han kan ikke huske, om han standsede helt op, men da han passerede stoplinien foregik det i skridttempo. Trafikken fra højre havde set udrykningssignalerne og var standset. En lys ladvogn med højt førerhus var standset ved midterhellen, og en lang række biler holdt bag den i samme vognbane. Part 1 kørte langsomt frem for at se ned langs ladvognens venstre side. På grund af vinklen kan han kun se lidt af gangen. Da han ikke kan se trafik fortsætter han langsomt forbi ladvognen. Inden afhørte har fuldt udsyn ned langs ladvognen kommer part 2 kørende. Afhørte skønnede, at part 2 kørte ca. 50 km/t. Afhørte bremsede straks og patruljevognen stod stille, da de blev ramt af part 2. Part 2's hastighed faldt stærkt, så han måtte have bremset. Umiddelbart ændrede part 2 ikke kurs, men gled ind i patruljevognen på grund af den våde vejbane. Afhørte kunne kun afvente om part 2 nåede at bremse, da han selv holdt stille ved sammenstødet."

Det vidne, som førte vare-/ladbilen, forklarede følgende: "Vidnet forklarede, at han var kommet kørende i sin varebil med åbent lad. Han kørte ad Frederikssundsvej mod byen. Ved lyssignalet i krydset Frederikssundsvej/Borups Allé/Hareskovvej, havde han sammen med den øvrige trafik, afpasset hastigheden, så der var grønt lys i hans kørselsretning, da han nåede frem. På vej ud i krydset i første vognbane mod byen og som forreste vogn, bemærkede han en patruljebil med udrykning komme fra højre ad Borups Allé. Han standsede ladvognen ved midterrabatten og aktiverede sit gule roterende blinklys, for at advare den øvrige trafik. Patruljevognen var næsten standset helt op ved fodgængerfeltet, men begyndte så at køre langsomt frem igen. Afhørte skønnede med en hastighed af 5 - 10 km/t. Da patruljevognen var ved at passere vidnets vogn kom part 2 kørende frem i krydset i anden vognbane mod byen. Vidnet skønnede, at part 2 kørte med 40 -50 km/t. Da part 2 passerede afhørtes vogn og blev opmærksom på patruljevognen, kunne afhørte høre part 2 bremsede kraftigt, men den nærmest gled på den våde kørebane, så patruljevognen havde ingen mulighed for at undgå påkørsel af part 2. Vidnet mente, at patruljevognen, der kørte frem for rødt lys, havde afpasset ha-

stigheden efter forholdene, mens part 2 havde kørt for hurtigt, i forbindelse med at vidnet var standset og havde aktiveret sit gule roterende blink. Vidnet mente at udrykningshornet havde været svagt, idet han havde set det blå blinklys længe før han hørte udrykningshornet."

Efter den af selskabet foretagne ligedeling af erstatningsansvaret kontaktede klageren FDM. I selskabets skrivelse af 14/2 2000 til FDM hedder det bl.a.: "Vi kan oplyse at skyldsspørgsmålet er afgjort på baggrund af politirapport optaget af Københavns Politi, station 3. Af politirapporten fremgår det, at P.H. [klageren] forklarer, at han holdt i 2. vognbane. I 1. vognbane holdt en kassevogn. Da der blev grønt lys kørte begge bilen frem. Ca. midt i krydset standsede kassevognen. P.H. havde hverken set eller hørt udrykningssignaler så han fortsatte frem. Vidnet som befinder sig i kassevognen i 1. vognbane udtaler i politirapporten, at udrykningskøretøjet standsede helt op ved fodgængerfeltet for derefter at fortsætte langsomt frem igen med en skønnet hastighed på 5-10 km/t. Vidnet befinder sig i kassevognen der blokere for P.H.'s udsyn (vidnet har aktiveret sit gule roterende blinklys for at 'advare' den øvrige trafik da han standsede ved midterrabatten). Da udrykningskøretøjet er ved at passere vidnets vogn, kører P.H. frem i krydset med en skønnet hastighed på 40-50 km/t. P.H. bliver opmærksom på modparten og foretager en kraftig opbremsning. Vidnet udtaler endvidere at udrykningskøretøjet havde både horn og blink aktiveret. Betjenten i udrykningskøretøjet udtaler ifølge politirapporten, at han i god tid så at der var rødt i lyssignalet. Han satte straks farten ned. Da han passerede stoplinien foregik det i skridttempo. Trafikken til højre var standset. En lys ladvogn var standset ved midterhellen og en lang række biler holdt bag den i samme vognbane. Udrykningskøretøjet kører langsomt frem for at se ned langs ladvognens venstre side. Inden der er fuldt udsyn ned langs ladvognen kom P.H. kørende med en skønnet hastighed på ca. 50 km/t, der bremses straks og udryknings køretøjet holder stille, da det bliver ramt af P.H.'s bil. Det er således vor opfattelse, at udrykningskøretøjet ikke tilstrækkeligt har overholdt Trafikministeriets bekendtgørelse § 7 samt at P.H. ikke har udvist tilstrækkelig agtpågivenhed ved indkørsel i krydset, idet han hverken hørte eller så udrykningskøretøjet."

I FDM’s skrivelse af 28/3 2000 til selskabet hedder det bl.a.: "Med hensyn til vort medlems mulighed for at se udrykningskøretøjet fremgår det klart af mine skrivelser af 15.

og 24. februar til Dem, at vort medlem befandt sig på venstre side af en lukket kassevogn, og at han derfor ikke har haft mulighed for at se udrykningskøretøjet, før fronten af hans bil passerede kassevognen, ligesom udrykningskøretøjet heller ikke har haft mulighed for at se vort medlem. Med hensyn til hans mulighed for at høre udrykningskøretøjet må det anføres, at det naturligvis er en ren subjektiv oplevelse fra vort medlems side, men han fastholder, at han rent faktisk ikke har hørt udrykningskøretøjet. Det skal i den forbindelse også nævnes, at han jo på det tidspunkt var under igangsætning og acceleration med den støjudvikling, der dermed er i en bil, samt at han formentlig har haft radioen tændt på et 'almindeligt' lydniveau, hvilket han normalt har. På den baggrund må jeg derfor fortsat henholde mig til, at det må være udrykningskøretøjets risiko, når dette kører frem for rødt lys, idet føreren af udrykningskøretøjet i henhold til bekendtgørelsen om udrykningskørsel skal nedsætte hastigheden så meget, at der straks kan standses for eventuel tværgående trafik, således som jeg også tidligere har nævnt. Jeg må endvidere henvise til, at vort medlem har modtaget meddelelse fra statsadvokaten om, at der ikke i strafferetlig henseende vil blive foretaget yderligere overfor ham i forbindelse med dette uheld, og at han således ikke vil blive pålagt nogen bøde og derfor også rent strafferetligt er uden skyld i uheldet."

Nævnet udtaler:
Nævnet har gennemgået sagen, herunder de implicerede parters skadeanmeldelser, og finder på grundlag af det oplyste ikke at kunne kritisere selskabets afgørelse, der findes at være i overensstemmelse med retspraksis i den konkrete færdselssituation.

Som følge af det anførte

b e s t e m m e s :

Klagen kan ikke tages til følge.

Jørgen Nørgaard