



ØSTRE LANDSRET
DOM
afsagt den 4. marts 2020

Sag BS-44916/2018-OLR
(19. afdeling)

AIG Europe Dansk Filial af AIG Europe Limited
(advokat Jesper Ravn)

mod

Tryg Forsikring A/S
(advokat Pia Hjort Mehlbye)

Retten i Glostrup har den 25. september 2018 afsagt dom i 1. instans (BS-[nummer], jf. sag BS-[nummer]).

Landsdommerne Lone Kerrn-Jespersen, Finn Morten Andersen og Louise Christophersen (kst.) har deltaget i ankesagens afgørelse.

Påstande

Appellanten, AIG Europe Dansk Filial af AIG Europe Limited (herefter "AIG"), har nedlagt principal påstand om, at Tryg Forsikring A/S tilpligtes som motoransvarsforsikringsselskab for lastbil med registreringsnummer [Tryg's lastbil] at anerkende ansvaret for de tingsskader og personskader, som blev forvoldt ved sammenstødet mellem varebil med registreringsnummer [Topdanmarks varebil], forsikret hos Topdanmark Forsikring, og AIG's forsikringstagers varebil med registreringsnummer [AIG's varebil], under trafikulykken den 23. november 2015 klokken 06.31 på motorvej E39 ved tilkørselsbanen ved Brønderslev Nord.

AIG har subsidiært nedlagt påstand om, at Tryg Forsikring A/S tilpligtes som motoransvarsforsikrer for lastbil med registreringsnummer [Tryg's lastbil] at anerkende det fulde erstatningsansvar for de ved uheldet den 23. november 2015 skete skader (tingskader og personskader) forvoldt ved sammenstødet mellem varebilen med registreringsnummer [Topdanmarks varebil], forsikret hos Topdanmark Forsikring, og varebil med registreringsnummer [AIG's varebil], forsikret hos AIG.

Mere subsidiært har AIG nedlagt påstand om, at Tryg Forsikring A/S tilpligtes at anerkende at bære 2/3, subsidiært 1/2, af ansvaret for skaderne forvoldt ved sammenstødet mellem varebilen med registreringsnummer [Topdanmarks varebil], forsikret hos Topdanmark Forsikring, og varebil med registreringsnummer [AIG's varebil], forsikret hos AIG.

AIG har under hovedforhandlingen oplyst, at de nedlagte påstande ikke omfatter erstatningsansvar for skader forvoldt på personbilen med registreringsnummer [nummer].

Indstævnte, Tryg Forsikring A/S (herefter "Tryg"), har påstået dommen stadfæstet, subsidiært at ansvaret fordeles efter landsrettens skøn.

AIG har under hovedforhandlingen oplyst, at sagens værdi rettelig er 1.476.201,72 kr., og at der i dette beløb er indeholdt en reserve på 700.000 kr. i erstatning til føreren af part 4.

Supplerende sagsfremstilling

Den 23. november 2015 skete der på motorvej E39 ved tilkørselsbanen ved Brønderslev Nord et færdselsuheld, der involverede fem biler. Lastbilen med registreringsnummer [nummer] blev ført af B og var forsikret af Tryg (part 1). Bilen med registreringsnummer [AIG's varebil] (blå Iveco varebil) blev ført af A og var forsikret hos AIG (part 3). Bilen med registreringsnummer [Topdanmarks varebil] (sølvgrå Volkswagen varebil) var forsikret hos Topdanmark A/S (part 4). Desuden var bilerne med registreringsnummer [nummer] (rød Volkswagen varebil) (part 2) og registreringsnummer [nummer] (hvid Skoda personbil) (part 5) involveret i uheldet.

D, som var fører af den røde Volkswagen varebil (part 2), blev afhørt af politiet mandag den 23. november 2015 kl. 8.41. Af afhøringsrapporten fremgår bl.a.:

"Afhørte forklarede, at han var kørt hjemme fra sin adresse i [by] kl. ca. 0500 sammen med sin søn, og det var afhørte, som førte bilen. De var på vej til [by], hvor de skulle arbejde. Omkring den sidste afkørsel ved Brønderslev på E39 var afhørte blevet påkørt bagfra."

A, som var fører af den blå Iveco varebil (part 3), blev afhørt supplerende af politiet den 17. december 2015. Af afhøringsrapporten fremgår bl.a.:

"Efter 2-3 minutter kom en varebil (p4) kørende i 2. vognbane og påkørte med stor kraft p3. Ved uheldet blev p3 skubbet ca. 8 meter frem og herunder drejer 180 grader rundt, så den nu holdt i 2. vognbane med front mod kørselsretningen."

Af bilinspektørens erklæring af 14. december 2015 fremgår – ud over det der fremgår af byrettens dom – bl.a.:

"2. Konklusion

Der blev ikke fundet køretøj- eller vejtekniske årsager til færdselsuheldets opståen.

Det præcise uheldsforløb kunne ikke bestemmes, da uheldsstedet var rengjort for køretøjsfragmenter, da jeg ankom.

Et sandsynligt hændelsesforløb var, at

- Lastbilen påkørte den røde VW varebil, som kørte i første vognbane.
- IVECO varebilen påkørte lastbilen mellem første og anden vognbane.
- Sølv-grå VW varebil påkørte IVECO varebilen i anden vognbane.
- IVECO varebilen påkørte autoværnet og snurrede rundt.
- Skoda personbil påkørte IVECO varebilen og gled i grøften.

På grund af uheldsstedet var ryddet for køretøjsfragmenter kunne der ikke foretages hastighedsberegninger af enkelt køretøjer.

Der vurderes dog, at ingen af køretøjerne var ført med hastigheder højere end den på stedet tilladte maksimale hastighed.

...

4. Årsagsanalyse

...

4.2 Betydning af vejr- eller belysningsforhold.

Det vurderes ikke sandsynligt, at vejr- eller belysningsforhold indledningsvis har haft betydning for færdselsuheldets opståen.

Belysningsforholdene havde betydning for færdselsuheldets udvikling, da IVECO varebil stod uden lygter til markering eller belysning tændt i anden vognbane, da sølv-grå VW varebil og Skoda personbil påkørte den.

I kombination med IVECO varebilens farve, havde medtrafikanter sværere ved at erkende den stillestående varebil på vognbanen.

4.3. Betydning af kørefejl.

Da uheldsstedet var ryddet for køretøjsfragmenter ved undertegnedes ankomst, var det ikke muligt entydigt, at bestemme parternes

handlinger og dermed handlemuligheder. Antydninger af kørefejl må bero på parts- og vidneforklaringer.

...

5. Beregninger

Det har ikke være muligt, at foretage beregninger af køretøjshastigheder på grund af manglende spor.

På baggrund af skader på køretøjerne og køretøjernes indbyrdes positioner vurderes det ikke sandsynligt, at køretøjernes hastigheder var højere end den på stedet tilladte."

Tryg anerkendte i en meddelelse af 23. september 2016 over for AIG frontskaden på Iveco varebilen (part 3), mens man ikke ville anerkende skaden på denne bils bagparti.

Det fremgår af ankestævningen, at AIG vedrørende den sølvgrå Volkswagen varebil (part 4) i det hele har anerkendt erstatningspligten over for Topdanmark og over for de to personer, der sad i bilen.

Forklaringer

A som fører af part 3 og B som fører af part 1 har afgivet supplerende forklaring.

A har forklaret, at han har været stålmonter siden 1997.

Han arbejder som udkørende stålmonter og kører omkring 25.000 km om året. Han er ikke blevet sigtet i forbindelse med færdselsuheldet.

Han husker ulykken i billeder.

Hans kollega i bilen den pågældende dag er polak og holdt op i firmaet ½ år efter færdselsuheldet. Kollegaen var optaget af sin telefon, og han mener derfor ikke, at kollegaen så noget til uheldet. Han trak ud i anden vognbane for at overhale i god tid, fordi han kunne se lastbilen [part 1] foran sig, da han kørte i første vognbane. Det er korrekt, som han forklarede til politiet under afhøringen, at han trak ud i anden vognbane 300 meter fra lastbilen. Han var opmærksom på lastbilen, og lige da han sagde til sin kollega, at lastbilen [part 1] var tæt på den røde bil [part 2], trak lastbilen ud foran hans bil. Han overvejede ikke at bremse ned, da han opdagede, at lastbilen kørte meget tæt på den røde varebil [part 2]. Han ramte lastbilen [part 1] fuldt ud i anden vognbane.

Han bremsede alt, hvad han kunne, da lastbilen trak ud i hans vognbane, men han var 5 meter fra lastbilen, da den trak ud i hans vognbane, og han bragede derfor direkte op i lastbilen. Han havde så kort reaktionstid, at han røg op i

lastbilen. Foreholdt, at bilinspektøren har skrevet, at der ikke var bremsespor, har han forklaret, at han reelt kun havde 1,5 m at bremse på. Han er 110 pct. sikker på, at han trak i rattet og bremsede alt, hvad han kunne. ABS-funktionen på hans bremses blev ikke aktiveret, da han bremsede op, så det var meget lidt, han nåede at bremse. Han har prøvet andre gange, at ABS-funktionen slår til ved opbremsning. Lastbilen gjorde en meget pludselig manøvre, og han var meget øm i skulderen af træk fra selen i dagene efter ulykken. Han mener, at han kun lige nåede at ramme bremsen. Det virkede som om, der blev smidt en væg ind foran ham, som han bragede ind i. Han vil mene, at lastbilen kørte ca. 80 km/t., mens han kørte ca. 120 km/t. Hans fartpilot stod på knap 130 km/t., og så kørte bilen ca. 120 km/t. Lastbilen nåede hele vejen over i hans vognbane, og han havde ingen mulighed for at undvige. Han lavede et træk mod venstre og kørte ind i rabatten, men kunne ikke komme længere på grund af autoværnet.

Efter sammenstødet kunne han ikke starte bilen igen. Han tændte katastrofeblinket. Hans første tanke efter uheldet var, at han og hans kollega skulle ud af bilen og i sikkerhed. Hans kollega var ved at stige ud i sin side af bilen, men for at undgå en farlig situation hev han fat i kollegaen, så de begge steg ud i førersiden og ud i midterrabatten. De gik herefter over motorvejen til nødsporet. Han spurgte føreren i den røde varevogn [part 2], der var kørt i grøften lige ud for hans bil, om vedkommende var ok, og da han kom op af grøften, opdagede han, at katastrofeblinket ikke virkede bag på hans bil. Han mener, at strømforsyningen bagtil må være gået i stykker ved sammenstødet. Der gik 2-3 minutter, fra han kørte ind i lastbilen, til den næste bil [part 4] kørte ind i hans bil. Han tænkte straks på, hvad de kunne signalere til andre bilister med. Han prøvede at lyse med lommelygten i sin mobiltelefon lige så snart, han opdagede, at katastrofeblinket ikke virkede. Han havde en advarselstrekant i varerummet på bilen, men han ville ikke lede efter advarselstrekanten bag i bilen, da han da kunne risikere at blive påkørt. Han skulle krydse motorvejen, hvis han skulle have stillet advarselstrekanten op. Der blev ved med at passere biler på motorvejen, og der var flere biler, som undveg hans bil. Der passerede 6-10 biler, og der holdt 4-5 biler i nødsporet. Der gik mindre end et minut, fra han opdagede, at katastrofeblinket ikke virkede, til den grå bil [part 4] ramte hans bil. Han opfattede det som, at den grå bil ikke nåede at reagere på hans forulykkede bil, og at den bragede ind i hans bil. Ved det sammenstød røg hans bil 6-8 meter frem og blev drejet 180 grader rundt. Hans bil blev ca. 1½ meter kortere ved uheldet. Derefter var der en personbil [part 5], som også stødte ind i de andre biler.

Det var mørkt, og der var intet dagslys på uheldstidspunktet. Vejret var på grænsen til frost, men der var ikke glat, og der var saltet.

B har forklaret, at han var i løbende dialog med politiet i 2-3 måneder efter uheldet, da han var bekymret for, hvad der var sket med dem, der var kommet til skade. Han fik i den forbindelse at vide af politiet, at de ikke mente, at der blev mere ud af sagen. Han har ikke fået en bøde og er ikke blevet indkaldt i retten om sagen. Han er født i 1973 og har kørt lastbil, fra han blev 18 år. Han kørte for [virksomhed] på uheldstidspunktet. Han har været selvstændig vognmand siden 2016.

På uheldstidspunktet var hans lastbil uden anhænger og 10-12 meter lang. Det tager længere tid at skifte vognbane med en lastbil end med en personbil, ca. 10-30 sekunder. Det sidder altid i ham, at nogen kan komme til skade, hvis man laver noget dumt. Han har tidligere været involveret i et uheld først i 1990'erne, hvor et dæk sprang, hvorefter han ikke kunne styre bilen. Han mærkede da, hvor store kræfter der er på spil. Dengang kom ingen til skade, men bilen kørte i grøften. Den oplevelse kom frem i ham ved ulykken, og det var muligvis derfor, han reagerede så kraftigt på uheldet, at han var chokeret og grådlabil, som politiet har skrevet. Han mener, at den røde varebil [part 2] kom fra tilkørselsrampen, og at den ikke var oppe i fart. Han kan ikke huske, om han så den røde varebil [part 2] på tilkørselsrampen, men den var pludselig foran ham. Han kom næsten helt over i anden vognbane, men undgik ikke at påkøre den røde varebil [part 2]. Han kan ikke huske, hvor langt han var ovre i anden vognbane, da han ramte den. Der gik noget tid, ca. 10-30 sekunder, fra han ramte den røde varebil, til hans lastbil blev ramt. Bilen [part 3] ramte direkte ind i ham. Han opdagede ikke den bagvedkørende bil [part 3], før han blev ramt. Han kunne ikke se den i spejlet, og han mener, at han tjekkede i spejlet. Der var ca. 3-5 biler, der kørte forbi, mens han stod i nødsporet. Han så ikke bilen [part 4], der kørte op i den blå varebil [part 3] og heller ikke personbilen [part 5], men han kunne høre det. Der holdt også nogle biler i nødsporet.

Anbringender

Parterne har i det væsentlige gentaget deres anbringender for byretten.

AIG har yderligere anført, at Tryg ikke har sandsynliggjort, at føreren af den af Topdanmark forsikrede varebil udviste kørselsfejl eller manglende agtpågivenhed, der kan føre til ansvarsfordeling mellem Topdanmark og AIG, nedsættelse af AIG's erstatningspligt på objektivet grundlag over for Topdanmark, eller at Trygs erstatningspligt over for AIG's regreskrav skal lempes.

Tryg har supplerende anført, at A var hovedårsagen til sammenstødet, idet han som bagvedkørende skulle have bremset ned og etableret en passende afstand til lastbilen foran, som kørte væsentlig langsommere end han. As forklaring om, at lastbilen part 1 trak direkte ud foran ham, stemmer ikke overens med

bilinspektørens erklæring om, at A påkørte lastbilen med 100 pct. overlap. Det bestrides derfor, at lastbilen [part 1] var den udløsende faktor for det samlede uheld. AIG har ikke løftet den bevisbyrde, som påhviler AIG, jf. U 2019.930 H, for, at lastbilen [part 1] har begået kørselsfejl. Tryg har endvidere anført, at det fremgår af bilinspektørens erklæring, at belysningsforholdene kombineret med bilens [part 3] farve havde direkte betydning for færdselsuheldets udvikling. Trygs anerkendelse af parts 3's frontalskade på et indledende stadie i sagen kan ikke tillægges betydning, og Tryg er ikke bundet af proceserklæringer eller aftale mellem AIG og Topdanmark [part 4]. Endelig har Tryg anført, at det skal komme AIG bevismæssigt til skade, at AIG ikke har ført bevis for adskillige forhold i forbindelse med færdselsuheldet, herunder konkurrerende skadesårsager, egen skyld, påregnelighedssynspunkter mv.

Landsrettens begrundelse og resultat

Efter Ds forklaring til politirapport lægger landsretten til grund, at den røde varebil med registreringsnummer [nummer] (part 2) kørte i første vognbane på motorvejen, da den blev påkørt af lastbilen med registreringsnummer [nummer] (part 1).

Efter Bs forklaring om, at han som fører af part 1 kørte i første vognbane, og at den røde varebil (part 2) pludselig var foran ham, må det lægges til grund, at han overså part 2, som han påkørte, og at han således begik en kørselsfejl. Efter Bs og As samstemmende forklaringer trak B over i anden vognbane for at undgå påkørslen af part 2. Det må efter As forklaring lægges til grund, at det skete ved en meget pludselig manøvre, så A som fører af den blå varebil med registreringsnummer [AIG's varebil] (part 3) ikke kunne undgå at påkøre part 1. Sammenstødet mellem part 1 og part 3 var således forårsaget af kørselsfejlen begået af part 1. Det må efter forklaringen afgivet af A og C lægges til grund, at sammenstødet mellem part 3 og den sølvgrå varebil med registreringsnummer [nummer] (part 4) skete i umiddelbar forlængelse af sammenstødet mellem part 1 og part 3. Landsretten tiltræder derfor, at der er årsagssammenhæng mellem part 1's påkørsel af part 2 og part 4's efterfølgende påkørsel af part 3.

Det er som udgangspunkt forsikringsselskabet for en bil, hvis fører har begået kørselsfejl, som skal bære hele erstatningsbyrden ved et sammenstød mellem biler. Hvis der skal ske ligedeling af erstatningsbyrden, påhviler det herefter dette forsikringsselskab at bevise, at føreren af en anden bil har begået kørselsfejl, jf. Højesterets dom af 13. december 2018 (U 2019.930 H).

Herefter påhviler bevisbyrden for, at part 3, henholdsvis part 4, begik kørselsfejl ved sammenstødene den 23. november 2015, Tryg som forsikringsselskab for part 1. Som anført finder landsretten, at part 3 på grund af part 1's pludselige vognbaneskit til anden vognbane ikke kunne undgå påkørslen af part 1.

Ligeledes finder landsretten, at det var en følge heraf, at part 3's bil gik i stå på motorvejen. Det forhold, at havariblinket bagpå bilen efter uheldet ikke virkede, og at A ikke passerede motorvejen på ny for at opstille advarselstrekant, før hans bil kort tid efter blev ramt af part 4, kan heller ikke tilskrives ansvarspådragende fejl hos part 3. Tryg har heller ikke i øvrigt bevist, at part 3 begik ansvarspådragende fejl hverken under kørslen eller efter denne. Efter bevisførelsen finder landsretten endvidere, at Tryg ikke har løftet bevisbyrden for, at part 4 begik kørselsfejl.

På denne baggrund tages AIG's principale påstand til følge.

Efter sagens udfald skal Tryg i sagsomkostninger for begge retter betale 275.207,28 kr. til AIG. 200.000 kr. af beløbet er til dækning af udgifter til advokatbistand inkl. moms, 3.727,28 kr. til AIG's vidneførelse og 71.480 kr. til retsafgift. Ud over sagens værdi er der ved fastsættelsen af beløbet til advokat taget hensyn til sagens omfang og forløb.

THI KENDES FOR RET:

Tryg Forsikring A/S tilpligtes som motoransvarsforsikringsselskab for lastbil med registreringsnummer [nummer] at anerkende ansvaret for de tingsskader og personskader, som blev forvoldt ved sammenstødet mellem varebil med registreringsnummer [Topdanmarks varebil], forsikret hos Topdanmark Forsikring, og AIG Europe Dansk Filial af AIG Europe Limiteds forsikringstagers varebil med registreringsnummer [AIG's varebil], under trafikulykken den 23. november 2015 klokken 06.31 på motorvej E39 ved tilkørselsbanen ved Brønderslev Nord.

I sagsomkostninger for begge retter skal Tryg Forsikring A/S inden 14 dage betale 275.207,28 kr. til AIG Europe Dansk Filial af AIG Europe Limited. Beløbet forrentes efter rentelovens § 8 a.



Retten i Glostrup

Udskrift af dombogen

DOM

Afsagt den 25. september 2018 i sag nr. BS [nummer]:

AIG Europe Limited
Osvald Helmuths Vej 4
2000 Frederiksberg
mod
Tryg Forsikring A/S
Klausdalsbrovej 601
2750 Ballerup

Sagens baggrund og parternes påstande

Sagen vedrører spørgsmålet om forsikringsansvaret i forbindelse med, at flere biler stødte sammen på motorvejen den 23. november 2015 om morgenen. I forbindelse med sammenstødene skete der alvorlig personskade og større materiel skade.

Sagsøgeren, AIG Europe Limited, har nedlagt påstand om, at sagsøgte, Tryg Forsikring A/S, tilpligtes som motoransvarsforsikringsselskab for lastbil med registreringsnummer [Tryg Forsikrings lastbil] at anerkende ansvaret for de tingsskader og personskader, som blev forvoldt ved sammenstødet mellem varebil med registreringsnummer [Topdanmarks varebil], forsikret hos Topdanmark Forsikring, og sagsøgers forsikringstagers varebil med registreringsnummer [AIG's varebil], under trafikulykken den 23. november 2015 klokken 06.31 på motorvej E39 ved tilkørselsbanen ved Brønderslev Nord.

I påstanden er indeholdt en subsidær påstand om fordeling af ansvaret efter rettens skøn.

Tryg Forsikring A/S har principalt nedlagt påstand om afvisning, subsidært om frifindelse.

Sagen er anlagt den 29. maj 2017.

Oplysningerne i sagen

Denne dom indeholder ikke en fuldstændig sagsfremstilling, jf. retsplejelovens § 218 a, stk. 2.

Mandag den 23. november 2015 kl. 06.31 modtog politiet anmeldelse om et færdselsuheld ved afkørsel nr. 6, Brønderslev C, på Hirtshalsmotorvejen, E39.

Færdselsuheldet er beskrevet således i anmeldelsesrapporten:

"Element 1, [Tryg's lastbil], kørende i 1. vognbane på E-39 i nordlig retning, overser element 2, [nummer], kørende i nordlig retning på tilkørselsbanen v. BR.Slev. N, som element 1, på trods af undvigemanøvre, rammer på venstre bagende, hvorved element 2 havarerer i grøften, liggende på siden. Element 3, [AIG's varebil], rammer med fronten element 1 under dennes undvigemanøvre. Fronten knuses, hvorved element 3 havarerer midt på kørebanen uden mulighed for strøm til lyset på bilen. Element 4, [Topdanmarks varebil], kørende i nordlig retning ad E-39, rammer kort efter den mørkelagte element 3 med høj hastighed hvorved begge personer i bilen pådrager sig svære kvæstelser og bliver fastklemt. Bilen havarerer midt på kørebanen. Element 5, [nummer], kørende i nordlig retning ad E-39, rammer herefter formentlig element 4, hvorved bilen havarerer på taget i grøften øst for motorvejen.

...

Uheldsstedsundersøgelsen viste, at det på uheldstidspunktet frøs 1,5 grader og asfalten på kørebanen var intakt og i god stand og virkede tør og ej glat. Alle kørebanestriber og skilte var intakte og i god stand. Det var på uheldstidspunktet mørkt, idet solen ikke var stået op og der ikke var vejbelysning på stedet.

...

Omkring kilometerpæl 24.0 stod en blå varebil, [AIG's varebil] part 3, med fronten mod syd. Bilen der skønnedes at have været i lovlig og forsvarlig stand, havde svære skader på bagenden og skader på venstre side af fronten. Bilen havde formentlig påkørt et forankørende køretøj og derefter selv blevet påkørt bagfra med stor kraft af et andet køretøj. Køretøjet kunne ikke forlade stedet ved egen drift.

...

Autoværnet mellem de to kørebanehalvdele var skadet omkring kilometerpæl 24.0 i ca. 25 meters længde. Der var tegn på skader tilsvarende en påkørsel med tilhørende jordrester der var kastet ud på kørebanen. Hele kørebanen omkring kilometerpæl 24.0 var overstrøet med vragrester, jord og væsker i en grad, så det var umuligt at afgøre hvilke køretøjer de stammede fra, endsige hvordan de enkelte kollisioner var forløbet.

Ca. 25 meter nord for kilometerpæl 24.1 holdt en hvid lastbil, [Tryg's lastbil] part 1.

Den holdt i nødsporet med havariblink aktiveret.

Lastbilen blev skønnet i lovlig og forsvarlig stand og var kørt til stedet ved egen kraft.

Lastbilen havde skader midt på bagerste kofanger, der var trykket ind, tilsvarende en kollision med middel hastighed, formentlig part 3

Lastbilen havde skader på hele højre side af fronten, ca. 190 cm højde, svarende til en varebil, herunder forruden, der var knust.

På den hvide lak var tydelig rød lakafsmitning, der formentlig har stammet fra part 2, der blev påkørt i bagerste venstre side da den kørte på tilkørslen."

Af en bilinspektørerklæring af 14. december 2015 fremgår blandt andet:

"I forbindelse med færdselsuheld, mandag den 23. november 2015, kl. 06:30 på Nordjyske Motorvej E39 nord for kantpæl 23/9 i nordgående spor...er der foretaget opmålinger på uheldsstedet samt gennemført tekniske undersøgelser af implicerede køretøjer, for at afklare om der var fejl, mangler eller andre tekniske forhold, som kunne antages at have været medvirkende til færdselsuheldets opståen og forløb, belyse hændelsesforløbet samt parternes hastigheder.

Undertegnede blev kontaktet kl. 09:10 og gennemførte undersøgelserne ca. tre timer efter færdselsuheldets opståen under samme vejrforhold som på uheldstidspunktet men i dagslys.

...

2. Konklusion

Der blev ikke fundet køretøj- eller vejtekniske årsager til færdselsuheldets opståen.

...

3. Begrundelse

Uheldsdata

3.1 Uheldsforløb:

På baggrund af de tekniske spor kan følgende uheldsforløb beskrives.

Alle køretøjer var ført i første eller anden vognbane.

Den røde varebil [part 2] var blevet påkørt i første vognbane med 20 % overlap (20 % af køretøjerne ramte hinanden) af lastbilen.

Iveco varebilen [part 3] påkørte lastbilen mellem første og anden vognbane eller i anden vognbane med 100 % overlap.

Den sølv-grå varebil [part 4] påkørte derefter Iveco varebilen med 40 % overlap, således at IVECO varebilen blev skubbet fremad og mod venstre ind i autoværnet, hvorefter den snurrede 160 grader rundt. Den sølv-grå varebil snurrede ligeledes rundt og ramte med venstre baghjørne IVECO varebilen igen, inden den fortsatte mod nord og standsede i første vognbane."

Der er under sagen desuden dokumenteret rids af og fotos fra uheldsstedet samt forklaringer til politirapport.

I forbindelse med sammenstødene skete der alvorlig personskade og større materiel skade.

AIG Europe Limited har under sagen oplyst, at AIG Europe Limited foreløbig har udbetalt 1.476.227,77 kr. i erstatning til føreren af [Topdanmarks varebil] (part 4), og at dette er sagens værdi.

Forklaringer

Der er for retten afgivet forklaring af A (part 3), B (part 1) og C.

D (part 2) har været indkaldt som vidne under sagen, men har ikke afgivet forklaring på grund af lovligt forfald.

A har forklaret blandt andet, at han sammen med en arbejdsmakker den 23. november 2015 om morgenen var på vej fra Aalborg til en arbejdsplads i Hjørring. Han kørte i en blå kassevogn ([AIG's varebil]). Der var trafik, men ikke tæt trafik. Vejen var ikke glat. Det var mørkt, og han kørte med en hastighed af omkring 120 km/t, da han registrerede en lastbil, som kørte meget tæt på en forankørende bil. Den forankørende bil lå efter hans opfattelse i 1. vognbane. Vidnet sagde noget til sin makker om de forankørende, men inden makkeren svarede, trak lastbilen så meget ud i 2. vognbane, at vidnet ikke kunne undgå at påkøre den og derefter køre op i autoværnet i midterrabatten. Han forsøgte at starte kassevognen igen, men da det ikke lykkedes, aktiverede han i stedet katastrofeblinket og koncentrerede sig om sammen med sin makker at komme ud af bilen og væk fra kørebanen.

Først da han og makkeren var kommet i sikkerhed i nødsporet, blev han klar over, at kassevognens baglygter og dermed også det bagudrettede havariblink ikke virkede. Der kørte biler forbi uheldsstedet, og han turde derfor ikke på ny at krydse 1. vognbane, men forsøgte at advare andre bilister ved at tænde lyset i sin mobiltelefon. Han råbte til den person, der var ved at ringe til alarmcentralen, at redningsmandskabet skulle skynde sig, da der holdt et mørklagt køretøj på vejen. Pludselig så han en sølvgrå varevogn [Topdanmarks varebil] brage op i den mørklagte kassevogn. Han ved ikke, hvor hurtigt den sølvgrå varevogn kørte, men det var ikke hans indtryk, at den kørte for stærkt. Den sølvgrå varevogn nåede imidlertid ikke at bremse overhovedet, inden den påkørte vidnets kassevogn.

Der gik få minutter, måske 2-3 minutter fra vidnets kassevogn kørte ind i lastbilen, til kassevognen blev påkørt af den sølvgrå varevogn. Han ved ikke, hvor lang tid der gik, inden redningskøretøjerne kom, men det føltes som lang tid. På tidspunktet for sammenstødet mellem vidnets kassevogn og den sølvgrå varevogn holdt der 4-5 biler i nødsporet med havariblikket tændt. Lastbilen holdt på samme tidspunkt ca. 100 m længere fremme. Vidnet talte ikke med lastbilens chauffør.

B har forklaret blandt andet, at han ikke har hørt nærmere fra politiet om sagen. Han har dog heller ikke hørt, at sigtelserne mod ham for overtrædelse af færdselsloven skulle være frafaldet.

På uheldstidspunktet var han ansat som chauffør hos [Virksomhed]. Efter at have lastet lastbilen var han kørt fra virksomheden omkring 30 minutter før, uheldet skete. [Virksomhed]'s biler kan ikke køre hurtigere end 85 km/t, og han kørte selv med en hastighed af 80 km/t. Vejen var lidt glat, idet asfaltbelægningen var ny. Pludselig blev han opmærksom på en bil [nummer], der kørte lige foran ham. Han vil umiddelbart mene, at bilen kom fra tilkørselsrampen, men han ved det ikke med bestemthed. Med henblik på at undgå påkørsel af den forankørende bil trak han en lille smule ud og kom derved nok til dels over i 2. vognbane. Herved undgik han imidlertid ikke at påkøre den forankørende bil, ligesom den blå kassevogn, der kørte bag ham, kørte ind i lastbilen og op i autoværnet. Vidnet blev chokeret og kørte nogle

meter længere frem for at parkere lastbilen, hvorefter han gik tilbage til uhedsstedet. Her kom han i kontakt med føreren af den blå kassevogn, A, der sagde, at han ikke var kommet til skade, hvorefter vidnet råbte til ham, at han skulle komme i sikkerhed i nødsporet.

Efter at A var kommet i sikkerhed i nødsporet, blev vidnet opmærksom på, at en sølvgrå varevogn var direkte på vej mod den blå kassevogn. Vidnet kunne imidlertid intet gøre for at forhindre påkørslen. Det føltes, som om der gik "oceaner af tid", fra kassevognen påkørte lastbilen, til kassevognen blev påkørt af den sølvgrå varevogn, måske 10-12 minutter. Flere andre biler passerede ulykkesstedet mellem de to episoder. Vidnet nåede ikke at tænke nærmere over, om der burde være opsat advarselstrekanter på stedet.

C har forklaret blandt andet, at han den 23. november 2015 tidligt om morgenen var på vej hjem fra arbejde. Det var mørkt og koldt. Han kom kørende ad motorvejen med en hastighed af 110-120 km/t, da han blev opmærksom på, at noget blinkede i højre side af vejen. Han satte farten ned, standsede i nødsporet og satte sit havariblink til. Kort tid forud for sin endelige standsning blev han opmærksom på, at der i 2. vognbane holdt en mørklagt kassevogn. Han steg ud og ringede 112. Mens han talte med alarmcentralen, skete uheldet, hvorved den mørklagte kassevogn blev påkørt af den sølvgrå varevogn. Kort tid efter kom E kørende og kørte ud i grøften. Det er hans vurdering, at der gik et par minutter eller tre, fra han bragte sin bil til standsning, til den sølvgrå varevogn påkørte den blå kassevogn, der holdt i 2. vognbane. Der var ikke opsat nogen advarselstrekanter.

Parternes synspunkter

AIG Europe Limited har i påstandsdokument af 7. august 2018 til støtte for sin påstand gjort gældende blandt andet:

"at [Tryg Forsikring A/S] forsikringstager var ansvarlig for hele hændelsesforløbet og samtlige påkørsler i forbindelse med ulykken den 23. november 2015, idet ulykken (som et hele) alene kan henføres til en førerfejl fra dennes side, jf. tillige lastbilchaufførens erkendelse af sit ansvar og sigtelsen af denne for overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1,

at [AIG Europe Limiteds] forsikringstager ikke havde mulighed for at undgå at støde sammen med den hos [Tryg Forsikring A/S] forsikrede lastbil,

at den hos [AIG Europe Limited] forsikrede varebil ved sammenstødet med lastbilen gik i stå, og samtidig mistede førerlyset, hvorved den henstod på kørebanen (2. vognbane) i mørke,

at føreren af den hos [AIG Europe Limited] forsikrede varebil bragte sig selv i sikkerhed, og var i gang med at tilkalde hjælp og forsøgte at advare de øvrige bilister, da hans varebil blev påkørt af den hos Topdanmark forsikrede varebil,

at tidsrummet mellem de respektive sammenstød ... var så afgrænset, at der er tale om ét samlet ulykkestilfælde, hvor Tryg Forsikring A/S'

forsikringstagers kørsel i det hele var udløsende faktor for det samlede efterfølgende hændelsesforløb i form af flere påkørsler,

at [Tryg Forsikring A/S] forsikringstager som følge heraf i det hele er ansvarlig for samtlige påkørsler/sammenstød i hændelsesforløbet og dermed de ved uheldene forvoldte skader, og at [Tryg Forsikring A/S] – der hæfter for ansvaret på objektivt grundlag – derfor er forpligtet til at refundere de erstatningsudgifter, der udspringer af ulykken,

at [AIG Europe Limited] derfor i det hele skal tillægges regres for erstatning betalt for personskade og tingsskade efter sammenstød nr. 3."

Tryg Forsikring A/S har i påstandsdokument af 7. august 2018 til støtte for sin påstand gjort gældende blandt andet:

"Ad. Afvisning:

[AIG Europe Limiteds]påstand kan ikke danne grundlag for en domskonklusion. Sagsøgers påstand er uklar, og Tryg kan på det foreliggende grundlag ikke slå fast, hvad sagsøgers påstand vil indebære.

Ad. Frifindelse:

Det bestrides, at B (part 1) begik fører- eller kørselsfejl i forbindelse med færdselsuheldet, og ifølge B er han efterfølgende heller ikke blevet mødt med et bødeforlæg fra politiets side. Der har således ikke været rejst tiltale og ført sag mod B for overtrædelse af Færdselsloven.

Der er tale om 2 færdselsuheld, hvor første uheld sker mellem part 1, part 2 og part 3, og andet uheld sker mellem part 3, part 4 og part 5. Det første uheld er et såkaldt "færdigt uheld", da uheldet ikke udvikler sig yderligere, og således at virkningerne af dette uheld og skaderne i den forbindelse var indtrådt i deres fulde omfang, det vil sige i nærværende sag frontskaden på part 3's bil.

Tidsrummet mellem de to færdselsuheld på omkring 5 minutter er af en sådan varighed, at der ikke er tale om et samlet færdselsuheld, men derimod 2

færdselsuheld/hændelsesforløb. Skaderne indtruffet ved færdselsuheld 2 skete uafhængigt af færdselsuheld 1 og uden ansvar for Tryg Forsikring A/S.

I det omfang retten måtte komme frem til, at der er tale om en årsagskæde sat i gang af B (ét samlet hændelsesforløb) og ikke to forskellige færdselsuheld, gøres det subsidiært gældende, at skaderne kan opdeles således, at Tryg Forsikring A/S kun hæfter for frontskaden på As bil (part 3), idet den kan udskilles fra de øvrige efterfølgende skader, der følger af en anden årsagsfaktor, og at kun sagsøgeren, eventuelt sammen med Topdanmark Forsikring, hæfter for de person- og tingsskader, som er tilstødt part 4 ved færdselsuheld 2.

A (part 3) tilsidesatte sin pligt til at opstille en advarselstrekanter, jf. Færdselslovens § 47, jf. § 31, stk. 2, og derved at advare om færdselsuheldet.

F (part 4) kunne eller burde have undgået at køre ind i As bil (part 3), hvis advarselstrekanteren var blevet opstillet, men tilsidesatte også samtidig selv sin pligt efter færdselslovens § 41, stk. 1, jf. § 33, stk. 2, om at tilpasse sin hastighed efter forholdene. F burde ved almindelig agtpågivenhed have iagttaget, at der var tale om et uheldssted og derved have nedsat hastigheden og nedbremset sit køretøj. Part 3 og 4 er således ansvarlige for færdselsuheld nr. 2, idet part 4 påkørte part 3's køretøj, der havde holdt havareret på stedet i omkring 5 minutter.

Retten kan lægge til grund, at 4-5 andre bilister var opmærksomme på det første færdselsuheld, og var holdt ind i nødsporet med havariblink aktiveret. På samme måde burde part 4 have set, at part 3's køretøj holdt havareret i 2. vognbane med havariblink aktiveret (front).

Part 3's bil henstod ikke i fuldstændig mørke på kørebanen (2. vognbane). Den var belyst ved det aktiverede havariblink foran på bilen, idet part 3 havde reflekser bagpå, der var synlige for bagfrakommende. Samtidig var der flere havariblink fra de øvrige implicerede parter samt biler i nødsporet.

Færdselsuheld 2 kunne være undgået, hvis part 3 og 4 havde udvist den fornødne agtpågivenhed og handlet i overensstemmelse med Færdselsloven.

Tilsvarende betragtninger som nævnt ovenfor gøres gældende i forhold til part 5's skader. Part 5 var opmærksom på færdselsuheld 1.

Det kan lægges til grund, at Trygs part (part 1) ikke har udvist ansvarspådragende adfærd eller undladelser i relation til færdselsuheld 2, men at part 3, eventuelt sammen med part 4, derimod er fuldt ansvarlige for færdselsuheld 2.

Bevisbyrden for, at der er tale om et samlet færdselsuheld, og at et ansvar for dette færdselsuheld kan pålægges part 1, påhviler AIG. AIG har ikke løftet bevisbyrden herfor.

Det bestrides, at Trygs part (part 1) har erkendt ansvar for hele hændelsesforløbet, og AIGs erstatningskrav er ej heller på noget tidspunkt anerkendt af Tryg.

Tryg lægger til grund, at sagsøger har undladt at procestilvarsle Topdanmark Forsikring A/S (opfordring A), hvilket må komme sagsøger til skade under denne sag, da sagsøger er nærmest til det.

Sagsøger tager forbehold for at nedlægge supplerende påstande og anbringender, herunder i det omfang, at sagsøger ændrer sin påstand.

Rettens begrundelse og afgørelse

Efter bevisførelsen må det lægges til grund, at der er årsagssammenhæng mellem lastbilens påkørsel af køretøjet [nummer] (part 2), der kom kørende foran lastbilen i enten tilkørselsrampen eller 1. vognbane, og de efterfølgende påkørsler, herunder den sølvgrå varevogns [Topdanmarks varebil](part 4) påkørsel af den blå kassevogn [AIG's varebil] (part 3).

Således som sagen foreligger for retten, er det imidlertid ikke muligt at fastslå i hvilket omfang Tryg Forsikring A/S som ansvarsforsikringsselskab for lastbilen har pligt til at betale erstatning for samtlige de skader, der er omfattet af AIG Europe Limiteds anerkendelsespåstand, idet det under sagen er uoplyst i hvilket omfang en sådan pligt kan være påvirket af andre forhold som for eksempel konkurrerende skadesårsager, egen skyld eller påregnelighedssynspunkter. Endvidere er Topdanmark Forsikring, hos hvem den sølvgrå varevogn [Topdanmarks varebil] (part 4) er forsikret, ikke part i nærværende sag.

Således som påstanden i denne sag er formuleret, og som sagen er forelagt og procederet, må retten herefter frifinde Tryg Forsikring A/S både for den del af anerkendelsespåstanden, som vedrører den sølvgrå varevogn [Topdanmarks varebil] (part 4) og for den del, der vedrører den hos AIG Europe Limited forsikrede blå kassevogn [AIG's lastvogn] (part 3).

Af samme grunde frifindes Tryg Forsikring A/S også for den af AIG Europe Limited nedlagte subsidiære påstand.

Efter sagens udfald skal AIG Europe Limited betale sagsomkostninger til Tryg Forsikring A/S. Under hensyn til sagens værdi, karakter og omfang fastsættes sagsomkostningerne til 75.000 kr. til dækning af udgift til advokat eksklusiv moms.

Thi kendes for ret:

Tryg Forsikring A/S frifindes.

AIG Europe Limited skal inden 14 dage betale 75.000 kr. i sagsomkostninger til Tryg Forsikring A/S. Beløbet forrentes med procesrente, jf. rentelovens § 8 a.

Gerd Sinding
dommer Udskriftens
rigtighed bekræftes.
Retten i Glostrup, den 25. september 2018.

Heidi Brix, retsassistent