

Mál nr. 57/2008

M

og

Vörður tryggingar h.f. (V) vegna bátsins Haffara (H)

Bátur sigldi á fimm skútur við Torfunesbryggju á Akureyri þ.8.9.2007.

Gögn.

1. Málskot móttakið þ. 3.4.2008.ásamt fylgiskjölum 1-6
2. Bréf Almennu lögþjónustunnar efh dags. 15. okt.2007
3. Bréf V dags. 21.4.2008 og 19.11.2007
4. Bréf skipstjóra H ásamt upplýsingar um H og haffærnissskírteini.

Málsatvik.

Skipstjóri H var að koma til hafnar og segir að bilun hafi komið upp í barkanum fyrir gír með þeim afleiðingum að H lenti utan í skútur sem bundnar voru við bryggjuna en um var að ræða 5 skútur. Skipstjóri H segist hafa siglt beint inn í höfnina og hafi gírinn og inngjöfin verið tengd saman og þegar hann hafi skipt virkaði olflugjöfin en ekki bakkgírinn ekki. Skipstjóri H segist ekki hafa ekki getað breytt stefnunni og farið niður í vélarrúm til að drepa á vélinni og hafi H flotið áfram stjórnlaust og skolið á skúturnar. M fer fram á bætur vegna skemmda sem urðu á þeim 5 skútum sem H sigldi á. Í bréfi lögmanns M segir að H hafi verið siglt inn í höfnina á of mikilli ferð og með því brotið gegn 6.gr. alþjóðareglna til að koma í veg fyrir árekstra á sjó sbr. Lög nr. 7/1975. Þá bendir lögmaðurinn á að ekki sé sannað að um bilun hafi verið að ræða sem hafi orsakað slysið. Auk þessa rökstyður lögmaðurinn kröfu um bótaskyldu með skírskotun með ýmissa sjónarmiða. V hafnar bótaskyldu og bendir á að ekki hafi verið sýnt fram á sök skipstjóra H. Þá vísar V til niðurstöðu rannsóknarnefndar sjóslysa varðandi bilun á tækjum bátsins. Loks bendir V á að ekkert bendi til þess að H hafi verið siglt of hratt inn í höfnina. V vísar til váttryggingaskilmála grein 7.1 þar sem segir að félagið bæti tjón sem skipið veldur með árekstri og tjón sem verður á annan hátt vegna mistaka við stjórnun þess enda sé tjónið bein afleiðing skemmda á munum eða líkamsmeiðsla og váttryggingataki ábyrgur að lögum.

Í skýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa segir að gírskipting og olflugjöf velar séu í sama handfangi og yfirfærslan með vír í barka niður í vélarrúm að olíuverki vélarinnar og stjórnun gírsins. Samskonar aukabúnaður án handfanga væri úti á þilfari sem tengist við búnaðinn í vélarrúminu. Aukabúnaðurinn hafi ollið þeirri bilun sem kom upp við samtengingu í vélarrúminu svo ekki var hægt að kúpla afturá bak með stjórnþæki í stýrishúsi.

Skipstjóri H segist ekkert hafa við skýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa að athuga enda sé hún unninn samkvæmt upplýsingum frá honum. Skipstjóri H segir að varðandi handfangið þá hafi það verið fjarlægð til að koma í veg fyrir að farþegar ættu við stjórnþækin í ógáti þar sem þau séu úti á síðu þar sem farþegar gengu um.

Álit.

Samkvæmt grein 7.1. í váttryggingaskilmálum segir að félagið bæti tjón sem að skipið veldur með árekstri svo sem frekar er rakið hér að ofan. Í málinu liggur ekki fyrir sönnun um að sú bilun hafi orðið á barkanum fyrir gírinn að sem hafi orsakað áreksturinn á skúturnar fimm. Fyrir liggur að handföng höfðu verið fjarlægð af aukabúnaði úti á þilfari en það verður að telja óvarlegt miðað við þann búnað sem um var að ræða. Þar sem fullnægjandi sönnun hefur ekki verið færð á bilun í

tækjum eða önnur sennlega skýring liggur fyrir á á ásiglingu H ber skipstjórnandi H bótaskylda ábyrgð á árekstrinum og á M því rétt á bótum úr húftryggingu H hjá V.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr húftryggingu H hjá V.

Reykjavík 6.5.2008.

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.