

**Mál nr. 66/2016****M og  
vátryggingafélagið V v/ ábyrgðartryggingar útgerðar (A) hvalaskoðunarþáts.****Ágreiningur um bótaskyldu vegna bakmeiðsla um borð í hvalaskoðunarþáts.****Gögn.**

Málskot, móttakið 3.3.2016, ásamt fylgigögnum.

Bréf V, dags. 10.3.2016.

Athugasemdir M, dags 30.3.2016, ásamt fylgigögnum.

**Málsatvik.**

Hinn 17. ágúst 2015 kl. 14:00 tókst M, sem er ítölsk að þjóðerni, ásamt nokkrum samlöndum sínum á hendur ferð með hvalaskoðunarþáts sem gerður er út af hvalaskoðunarfyrtækini A. Umræddur hvalaskoðunarþáts er harðbotna slöngubátur, svonefndur „RIB bátur“. Skömmu eftir að ferðin hófst kvaðst M hafa fengið mikla verki í bak er báturinn skall á haffletinum eftir að hafa siglt í gegnum öldu. Við það hafi hún hlotið samfallsbrot í brjósthrygg.

Kveður M að slysið megi rekja til þess að fjöldi farþega um borð hafi verið fleiri en heimilt var eða 14 í stað 12, kynning á áhættuþáttum hafi verið ábótavant og ekki í samræmi við reglur, ölduhæð hafi verið óhagstæð og veður áhættusamt til að fara í ferðina og stjórn tók bátsins hafi verið gáleysisleg og ekki í samræmi við aðstæður eða til þess fallin að lágmarka áhættu eða óþægindi farþega. Til stuðnings staðhæfingum sínum hefur M lagt fram í íslenskri þýðingu samhljóða yfirlýsingar þriggja samlanda sinna sem voru með henni í ferðinni. Þar kemur m.a. fram að þeir muni ekki eftir ítarlegum skýringum um það hvernig farþegarnir ættu að forðast ofreynslu á bak með því að beina líkamspýngdinni að fótum. Gefnar hafi verið einhverjar stuttar og frekar almennar leiðbeiningar. Þá kveður M að hún hafi ekki séð nafnalista þar sem skráð voru nöfn farþega í ferðinni, en neðst á nafnalistanum er að finna ábendingu um að ekki sé mælt með ferðinni fyrir þá sem eiga við bak- eða hjartavandamál að stríða („Not recommended for people with back- or heart problems“).

M hefur krafist bóta úr ábyrgðartryggingu A hjá V vegna þess líkamstjóns sem hún varð fyrir í bátsferðinni. V kveður A hafa upplýst að öllum farþegum í umræddri ferð hafi verið veittar ítarlegar upplýsingar um öryggisatriði áður en lagt var af stað, m.a. sérstaklega hvernig ætti að sitja eða standa í bátum þannig að líkamspungi hvíli á fótum til að forða óþarfa álagi á bak. Vindasamt hafi verið um morguninn og hafi farþegum sérstaklega verið boðið að fara í aðra ferð seinna sama dag þar sem veður kynni að lægja. Þegar báturinn hafði siglt frá hafnarsvæðinu í um tvær mínútur hafi M látið vita af sér þar sem hún hafi fundið fyrir einhverju í bakinu og viljað snúa við og leita læknaaðstoðar. Um það leyti sem atvikið átti sér stað hafi báturinn náð 14,5 hnúta hraða sem sé um 1/3 af hámarkshraða bátsins. V hefur hafnað bótaskyldu.

**Álit.**

Samkvæmt 137. gr. siglingalaga nr. 34/1985 er A skylt sem farsala að bæta tjón er hlýst af því að farþegi lætur lífið eða slasast meðan á ferð stendur ef tjónið má rekja til yfirsjónar eða vanrækslu A eða einhvers manns sem það ber ábyrgð á.

Fyrir liggja í málinu verklagsreglur Siglingastofnunar (nú Samgöngustofu) nr. 10.02.10.02 frá 30. maí 2011 fyrir farþegasiglingar á harðbotna slöngubátum (RIB) styttri en 12 m. Ekki virðist ágreiningur um að reglur þessar eigi við um bát þann sem M var á í umræddri ferð. Í 4. reglnanna kemur fram að stofnunin ákveði landfræðileg takmörk siglingasvæðis, rekstrartímabil og önnur rekstrarskilyrði á hverju siglingasvæði. Þar segir einnig að farsvið þeirra RIB báta sem ekki fullnægja kröfum til vinnubáta í Norðurlandareglum (t.d. CE merktir) skal takmarkast við hafsvæði D eins og það er skilgreint í reglugerð nr. 666/2001, eða við sambærilegt farsvið. Þá segir í þessari grein verklagsreglnanna að sigling RIB báta skuli óháð landfræðilegum farsviðstakmörkunum sæta veðurfarslegum takmörkunum háð hönnunarflokki bátsins samkvæmt ákvæðum reglugerðar nr. 168/1997. Þannig skulu RIB bátar í hönnunarflokki A, B og C háðir takmörkunum sem miða við

mesta vindhraða 6 á Beaufort kvarða og/eða hæð kenniöldu allt að 2 m. RIB bátar í hönnunarflokki D skulu svo háðir takmörkunum miðað við mesta vindhraða 4 á Beaufort kvarða og/eða kenniöldu allt að 0,3 m. Í 6. gr. reglnanna segir að á RIB bátum sé ekki heimilt að flytja fleiri en 12 farþega. Þá segir í 13. gr. téðra verklagsreglna að skráning og/eða talning farþega skuli vera í samræmi við reglugerð nr. 659/2000 um skráningu einstaklinga sem sigla með farþegaskipum. Þar segir einnig að kynna skuli fyrir farþegum áður en lagt er af stað ferðaáætlun, björgunar- og öryggisbúnað, öryggisáætlun og viðbrögð ef eitthvað kemur upp á. Í kynningunni skal upplýsa alla farþega um að hröð sigling getur verið áhættusöm þunguðum konum og þeim sem eru bakveikir.

Þótt nokkur vindur hafi verið að morgni þess dags þegar óhappið varð verður samkvæmt því sem fyrir liggur í málinu ekki ráðið að sigling bátsins umrætt sinn hafi farið í bága við ákvæði 4.gr. verklagsreglnanna um farsvið og veðurfarslegar takmarkanir varðandi vindhraða eða hæð kenniöldu. Ekki hefur heldur verið sýnt fram á eða gert líklegt að fjöldi farþega um borð umfram 12 eigi þátt í því að slysið varð. Gegn neitun fyrisvarsmanna A verður heldur ekki talið sannað að slysið verði rakið til þess að M hafi ekki fengið nægilegar leiðbeiningar um eða verið vöruð nægilega við þeim hættum sem kunna að koma upp meðan á ferð stendur. Yfirlýsingar samlanda M sem voru með henni í ferðinni duga ekki sem sönnun í þessum efnum. Þá hefur ekkert komið fram sem gefur tilefni til að ætla að stjórn bátsins hafi verið gáleysisleg. Að öllu virtu verður að telja ósannað að slysið verði rakið til yfirsjónar eða vanrækslu stafsmanna A þannig að bótaskylda hafi stofnast úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

#### **Niðurstaða.**

M á ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu A hjá V.

Reykjavík, 26. apríl 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.