

Mál nr. 292/2016

M og
vátryggingafélagið V v. ábyrgðartryggingar X.

Slys um borð í Hríseyjarferjunni þann 27. júlí 2015.

Gögn.

1. Málskot móttakið 12. september 2016 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V frá 27. september 2016.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M lenti í slysi um borð í Hríseyjarferjunni þann 27. júlí 2015. Kveður M slysið hafa orðið með þeim hætti að M stóð um borð í ferjunni þegar henni var skyndilega siglt á bryggju með þeim afleiðingum að M féll á lestarlúgu og í gólfíð. Þegar M hafði staðið upp var ferjunni aftur siglt á bryggjuna með þeim afleiðingum að M féll aftur. Kveðst M hafa orðið fyrir meiðslum og leitaði strax á slysadeild Fjórðungssjúkrahússins á Akureyri. Kvartaði M undan verkjum í hálsi og öxl. M telur að skipstjórinn hafi sýnt af sér gáleysi með því að stýra ferjunni beint á bryggjuna í tvígang, það harkalega að M hafi fallið tvisvar og slasast. Vísað er til ýmissa ákvæða í siglingalögum varðandi reglur um flutning á farþegum og ábyrgð skipstjóra og farsala, m.a. 137. gr. laganna. Enn fremur vísar M til þess að X hafi borið að tilkynna um slysið til Rannsóknarnefndar samgönguslysa, en þar sem X hafi ekki gert það verði X að bera hallann af því að málið sé ekki betur upplýst.

X hefur viðurkennt að ferjan hafi í tvígang farið í bryggjuna. Kveður X ástæðuna fyrir því hafa verið bilun í öðru stýri skipsins þannig að skipstjóri hafði ekki fulla stjórn. Skipið hafi kastast frá bryggjunni eftir fyrri stuð en skráfur skipsins unnu áfram þannig að skipið fór aftur áfram og á bryggjuna. X telur að um smávægilegt högg hafi verið að ræða og ekki hafi orðið slys á öðru fólki. V hafnar því fyrir hönd X að sýnt hafi verið fram á saknæma og ólögmdæta háttsemi X.

Álit.

Það er meginregla í skaðabótarétti að tjónþoli sem krefst skaðabóta frá öðrum aðila vegna tjóns sem hann telur sig hafa orðið fyrir verður m.a. að færa sönnur á saknæma og ólögmdæta háttsemi tjónvalds.

Í 137. gr. siglingalaga kemur fram að farsala sé skylt 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 farsala sjálfs eða einhvers manns sem hann ber ábyrgð á. Því hefur ekki verið mótmælt af hálfu X að skipið hafi í tvígang siglt á bryggjuna, heldur hefur staðfest að svo hafi verið. Ekki liggur fyrir hversu harkalegur eða smávægilegur áreksturinn varð. X ber fyrir sig að bilun hafi orðið í öðru stýri skipsins þannig að skipstjórinn hafi ekki haft fulla stjórn á skipinu. Ekki hafa verið lögð fram gögn sem sýna fram á að bilun hafi orðið í stýrinu. Sönnunarbyrðin fyrir því hvílir á X og verður því að teljast ósannað að um bilun hafi verið að ræða. Því verður að draga þá ályktun að skipið hafi siglt á bryggjuna í tvígang vegna yfirsjónar eða vanrækslu skipstjórans í umrætt skipti eða annars manns sem farsali ber ábyrgð á. Engar aðrar skýringar liggja fyrir í málinu.

Samkvæmt framangreindu verður að leggja skaðabótaábyrgð á X vegna líkamstjóns M vegna slyssins um borð í ferjunni þann 27. júlí 2015.

Niðurstaða.

M á rétt á skaðabótum úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 17. október 2016.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Ólafur Lúther Einarsson hdl.

Jón Magnússon hrl.