

Mál nr. 48/2019**M og
V vegna ábyrgðartryggingar A hjá V****Ágreiningur um bótaskyldu vegna vinnuslyss.****Gögn.**

Málskot dags. 06.02.2019 ásamt fylgiskjölum 1-27.

Bréf V dags. 05.03.2019.

Málsatvik.

Hinn 4. júní 2017 varð M fyrir slysi við störf sín hjá A þegar hann festi þrjá fingur hægri handar milli tógs og lunningar þegar hann, ásamt skipstjóra, var að búa bát til brottfarar frá flotbryggju A í Reykjavíkurböfn. Brotnuðu tveir fingra hans svo illa að taka þurfti framan af þeim.

Í skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa, sem afgreidd var hinn 29. janúar 2018, og er meðal gagna í málinu, segir að við rannsókn hafi komið fram að hver dráttabátur eigi sitt svæði þar sem landfestaspottar séu í lengdum sem hæfi hverjum bát, og þá einungis auga sett upp á polla um borð. Þennan dag hafi báturinn sem M var á hins vegar verið í stæði sem tilheyrði alla jafna öðrum báti og áhættumat hafi ekki tekið til slíkra aðstæðna. Þar sem ekki hefði verið um fasta legu bátsins að ræða hefðu landfestarnar ekki passað og í stað þess að setja auga á polla hefði þurft að setja brögð á polla um borð. Jafnframt hefði komið fram hjá skipstjóra að báturinn hefði verið ólíkur þeim sem tilheyrði legunni og látið öðru vísi að stjórn. Í álitni nefndarinnar segir að orsök slyssins sé að vinna við landfestar í þessu tilfelli hafi verið með öðrum hætti en vanalega.

M byggir á því að ekki hafi verið um óhappatilvik að ræða heldur hafi aðbúnaður verið ófullnægjandi, enda hafi báturinn verið í röngu stæði og festur með röngum landfestum. Þá hafi A verið kunnugt um hættuna sem í þessu fælist enda hefði sambærilegt slys átt sér stað árið 2011. Í kjölfar þess hafi verið gerðar úrbættum á landfestum þess báts en ekki öðrum. Með því að láta hjá líða að ráðast í slíkar framkvæmdir hafi A sýnt af sér saknæmt athafnaleysi. Eftir að M lenti í slysi hafi hins vegar verið bætt úr þessum þáttum og með einföldum hætti komið í veg fyrir að starfsmenn A geti klemmt sig á þennan hátt.

Þá er það mat M að skipstjóri bátsins hafi sýnt af sér gáleysi við störf sín. Þannig hafi M farið til að losa landfestar að aftan en þar sem landfestin hafi verið mjög stíf hafi skipstjórinn „keyrt í framspringinn“ til að fá slaka á hana. M hafi þá náð að grípa utan um hana ofan á lunningunni til að losa hana af pollanum en þá hafi komið bakslag og skyndilega strekkst á landfestinni aftur, og hafi þá fingur M orðið á milli. Þetta bakslag telur M að megi rekja til aksturslags skipstjórans umrætt sinn.

Á grundvelli ofangreinds gerir M körfu í frjálsa ábyrgðartryggingu A hjá V, en þegar mun hafa verið fallist á bótaskyldu úr slysatryggingu sjómanna, samkvæmt siglingalögum nr. 34/1985.

Í bréfi sínu til nefndarinnar lýsir V þeirri afstöðu sinni að engin orsakatengsl hafi verið milli þess að setja hafi þurft brögð á skipspollann og þess að M hafi klemmt sig á milli tógsins og lunningarinnar, enda hefði það engu breytt þó lykkja hefði verið við endann á tóginu. Tógið hefði samt sem áður legið frá pollanum og yfir lunninguna eins og það gerði þegar slysið átti sér stað. Það sé þá alþekkt að skip séu bæði fest með því að setja brögð og auga á skipspolla, eftir því hvað henti hverju sinni. Þá liggi ekkert fyrir um að landfestarnar hafi á einhvern hátt verið óforsvaranlegar eða til þess fallnar að valda tjóni. Þá er því einnig hafnað að skipstjóri bátsins hafi á gerst sekur um mistök í aðdraganda óhappsins, þannig væri sú aðferð sem hann beitti, þekkt og notuð í þeim tilgangi að ná slaka á landfestar. Það hefðu hins vegar verið mistök hjá M sjálfum að grípa um tógið við þær aðstæður enda hefði honum verið kunnugt um þá hættu sem gæti skapast við að halda um landfestarnar yfir lunningunni. Í þessu tilviki hefði M verið rétt að bíða eftir því að skutur bátsins leitaði að bryggjunni og slaki myndaðist á tóginu. Telur V því að um óhappatilvik hafi verið að ræða og hafnar kröfum M.

Álit:

Ágreiningur málsins lýtur að því hvort slys M megi rekja til saknæmra athafna eða athafnaleysis af hálfu A. Af skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa, sem leggja verður til grundvallar hvað atvik varðar, verður ráðið að M hafi klemmt fingurinn milli tógs og lunningar, eða borðstokks. Verður ekki séð að það hefði breytt neinu um atvik að setja hafi þurft brögð á skipspollana enda virðist það að strekkst hafi á tóginu, ásamt því að M hafi haldið um tógið á vitlausum tímapunkti. Hafa valdið slysinu, en ekki það hvort tógið hafi verið með auga eða lykkju, svo ekki hefði verið þörf á að setja brögð á það. Hefur M ekki tekist að sýna nægilega fram á annað, né það að landfestar hafi á einhvern hátt verið óforsvaranlegar eða til þess fallnar að valda slysum. Þá liggja engin frekari gögn fyrir nefndinni varðandi atvik eða orsakir nefnds slyss sem átti sér stað árið 2011 og er því ekki hægt að byggja á upplýsingum um það við úrlausn málsins, enda verður ekki séð að aðilum beri saman um atvik þess. Enn fremur hefur ekki verið sýnt fram á að skipstjóri bátsins hafi umrætt sinn sýnt af sér gáleysi við störf sín og verður ekki annað ráðið en aðferð sú sem hann beitti í þeirri viðleitni að ná slaka á tógið hafi verið forsvaranleg. Hefur því ekki verið sýnt fram á sök hjá A eða starfsmönnum þess og er bótaskylda þ.a.l. ekki fyrir hendi.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 19. mars 2019

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.