

Mál nr. 104/2020**M og
V vegna ábyrgðarliðar áhafnartryggingar X****Skaðabótaábyrgð vegna vinnuslyss um borð í skipi 18. maí 2017.****Gögn.**

Málskot, dags. 20. mars 2020 ásamt gögnum.

Tölvupóstur V, dags. 3. apríl 2020.

Málsatvik.

M slasaðist við vinnu sína um borð í hvalaskoðunarbáts X. Af nefndarálitni rannsóknarnefndar samgönguslysa má ráða að M hafi fallið niður um mannop og slasast á fæti hinn 18. maí 2017, en ferðir bátsins höfðu verið felldar niður þennan dag vegna veðurs og var unnið að viðhaldi hans. Í nefndarálitinu kemur fram að M hafi sjálfur opnað mannopið og farið síðan að ná sér í ritföng. Þegar hann hafi komið aftur að opinu hafi hann ekki gáð að sér og stigið niður í það. Nefndin ályktar ekki sérstaklega í málinu en áréttar að almennt megi afstýra slysum sem þessum með því að girða af svæði.

M telur að X beri skaðabótaábyrgð á líkamstjóni hans og eigi þar með að greiða bætur úr ábyrgðartryggingu X hjá V. Krafa M byggir á 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985 en þar sé um að ræða hlutlæga bótareglu. Einnig telur M að slys M hafi orði vegna vanbúnaðar hvað varðar öryggisráðstafanir og verklag og gildi því ekki takmörkun 5.tl. 175. gr. sömu laga varðandi fjárhæðir. M telur augljóst, m.v. niðurstöðu rannsóknarnefndar samgönguslysa um að afstýra megi slysum sem þessu með því að girða af svæði, að X hafi ekki skipulagt vinnu skipverja með fullnægjandi hætti. Einnig bendir M á að verklagi hafi verið breytt eftir slysið þannig að alltaf standi einhver við opið mannop þegar verið er að vinna um borð. Einnig vísar M því á bug að það hafi verið hann sjálfur sem hafi opnað mannopið heldur hafi það verið skipstjóri og þó hann hafi sjálfur opnað það þá væri slíkur verkferill á skjön við almennar öryggisreglur í skipi og auðvelt hefði verið fyrir X að gera ráðstafanir til að koma í veg fyrir slys sem þetta.

V telur að slys M sé ekki hægt að rekja til saknæmrar háttsemi annarra starfsmanna X eða vanbúnaðar þar sem M hafi sjálfur opnað það mannop sem hann hafi rétt á eftir dottið niður um. V bendir á að M starfi sem vélstjóri hjá X og hafi langa reynslu af því starfi og hafi því sjálfur átt að loka mannopinunni á eftir sér eða girða það af.

Álit.

Af skýrslu rannsóknarnefndar samgönguslysa og öðrum skjallefum gögnum um aðdraganda þess að M féll niður mannop í hvalaskoðunarbát verður ekki annað ráðið en að öllum þeim sem gengu um skipið hefði átt að vera fulljóst þegar mannop voru skilin eftir opin. Af sömu gögnum verður heldur ekki annað ráðið en að það hafi verið M sjálfur sem opnaði mannopið sem hann féll síðar niður um, eftir að hafa skilið það eftir opið til að ná í ritföng. Ekkert í gögnum málsins styður að það hafi verið einhver annar sem opnaði eða hægt hafi verið að gera frekari ráðstafanir til að koma í veg fyrir að M félli ofan í op sem hann skildi sjálfur eftir. Þegar af þeirri ástæðu telst bótaskylda úr ábyrgðarlið áhafnartryggingar X ekki fyrir hendi.

Niðurstaða.

Tjón M er ekki bótaskyldt úr ábyrgðarlið áhafnartryggingar X hjá V.

Reykjavík, 5. maí 2020.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.