

Mál nr. 287/2020**M og
V vegna ábyrgðartryggingar A hjá V****Ágreiningur um bótaskyldu vegna slyss um borð í farþegaskipi.****Gögn.**

Málskot dags. 24.08.2020 ásamt fylgiskjölum 1-9.

Bréf V dags. 09.10.2020 ásamt fylgiskjali.

Málsatvik.

Hinn 21. júní 2019 varð M fyrir slysi um borð í farþegaskipi A. Samkvæmt lýsingu í málskoti voru atvik með þeim hætti að nokkur veltingur hafi verið á skipinu, og stjórnandi þess hafi svo skyndilega tekið krappa beygju sem hafi leitt til þess að farþegar féllu úr sætum sínum. M slasaðist nokkuð við fallið og krefst bóta úr ábyrgðartryggingu A hjá V vegna þess þar sem slys hennar megi rekja til saknæmrar háttsemi starfsmanna A og skorts á öryggisráðstöfunum um borð.

Byggir M kröfu sína á því að gera verði þá kröfu til skipstjóra sem annist farþegaflutninga að þeir hugi vel að veðri og sjólagi og gæti ítrustu varúðar við mat á því hvort lagt sé út. Að sigla bátum og taka krappa beygju við þær aðstæður sem verið hafi verði að meta starfsmanni A til gáleysis. Rökstyður M og þessa afstöðu með vísan til nánar tilgreindra ákvæða siglingarlaga nr. 34/1985, en af þeim leiði að annast skuli öruggan flutning farþega og að farsala sé skylt að bæta líkamstjón farþega megi rekja það til yfirsjónar eða vanrækslu aðila sem hann beri ábyrgð á. Þá hafi öryggisráðstafanir í borð um A verið ófullnægjandi. Vísar M til skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa þar sem fram hafi komið að bekkurinn sem M sat á hafi verið háll, og staðsettur ofan á lestarlúgu, þá hafi einu handriðin sem hægt var að grípa í við aðstæður sem þessar verið staðsett aftan á bekknum. Hafi aðstæður um borð því verið ótryggar og það hafi orsakað slys M. Jafnframt komi fram í skýrslu nefndarinnar að A hyggist bæta úr þessum vanbúnaði, en væru aðstæður fullnægjandi væri varla tilefni til þess. Þá vísar M í málskoti til dómaframkvæmdar, en ljóst sé að ríkar kröfur verði gerðar til aðila sem flytji farþega á bátum og skipum.

Í bréfi sínu til nefndarinnar tekur V fram að félagið telji ósannað að uppfyllt séu þau skilyrði bótaábyrgðar að tjón M verði rakið til yfirsjónar eða vanrækslu A eða aðila sem það beri ábyrgð á, en það sé M sem beri sönnunarbyrðina fyrir því. Skipinu hafi verið siglt á 6,5 – 7 sjómílum í hægri norðaustanátt og í samræmi við aðstæður og sjólag, og ekkert í gögnum málsins bendi til þess að siglt hafi verið of hratt miðað við aðstæður. Þá bendi ekkert til þess að skipið hafi skort einhvern þann öryggisbúnað sem hefði getað komið í veg fyrir slys M, allur nauðsynlegur öryggisbúnaður sé um borð og handrið, sem farþegar geti notað, séu á baki bekkja skipsins. Skipið hafi þá uppfyllt allar þær opinberu kröfur sem gerðar séu til farþegaskipa og öryggisbúnaðar þeirra og hafi öll tilskilin leyfi verið til staðar. Sé því ekki sýnt fram á að nauðsynlegur öryggisbúnaður hafi ekki verið um borð. Það að A ætli að setja handrið fyrir framan umræddan bekk og líma á hann stamt gúmmíefni feli svo aðeins í sér að A ætli að ganga lengra en kröfur séu um og verði ekki túlkað sem svo að öryggisbúnaður á slysdegi hafi ekki verið fullnægjandi. Er kröfu M því hafnað.

Álit:

Eins og fram kemur að ofan er deilt um hvort M eigi rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu A en svo bótaskylda sé fyrir hendi þarf að megi rekja slys M til saknæmra athafna eða athafnaleysis af hálfu A eða aðila sem það ber ábyrgð á. Meðal gagna fyrir nefndinni eru lögregluskýrsla um atvikið og skýrsla Rannsóknarnefndar samgönguslysa. Af þeirri síðarnefndu má ráða að orsök slyssins sé sú að skipið hafi fengið á sig öldur sem það valt undan. Í málskoti kemur fram að stjórnandi skipsins hafi tekið krappa beygju við þær aðstæður, en ekkert í öðrum gögnum eða vitnisburði bendir til þess að sú hafi verið raunin. Þá liggur ekki fyrir að veður hafi verið með þeim hætti að óforsvaranlegt hafi verið að halda í umrædda ferð en samkvæmt skýrslu rannsóknarnefndar var vindhraði sex metrar á sekúndu. Er því ekki fallist á að slys M megi rekja til háttsemi stjórnenda skipsins umrætt sinn. Hvað varðar

hugsanlegan vanbúnað skipsins þá liggur fyrir að skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa er í sjálfu sér ekki ætlað að skipta sök eða ábyrgð, þó vissulega megi byggja á henni við greiningu á málsatvikum. Af ljósmynd í skýrslunni má sjá að lúgutessar standa upp úr lestarlúgu sem bekkurinn er á og er í skýrslunni gerð sérstök athugasemd við það fyrirkomulag og lýst þeirri afstöðu að sá frágangur geti orsakað slys þar sem farþegar geti hrasað um þá. Umræddir lúgutessar virðast hins vegar ekki hafa orsakað slys M heldur verður ráðið af vitnisburði hennar að hún hafi fallið úr sætinu við dekkið þegar veltingur kom á skipið. Ekki liggur annað fyrir en að skipið hafi uppfyllt allar opinberar kröfur um öryggisbúnað, að tilskilin leyfi hafi verið til staðar og að ekki hafi verið gerðar athugasemdir við aðbúnað um borð fyrir umrætt atvik. Þó ætlun A virðist sú að ganga lengra en krafist sé hvað varðar öryggisbúnað verður ekki talið að það leiði til þess að líta skuli svo á að í því felist viðurkenning á því að aðbúnaður sé ófullnægjandi, eða að svo sé í raun. Samkvæmt framansögðu telst því ekki sýnt fram á að slys M verði rakið til atvika sem A beri bótskyldu á. Er því óhjákvæmilegt að hafna kröfu M.

Niðurstaða.

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

Reykjavík 3. nóvember 2020

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Valgeir Pálsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.