

Mál nr. 170/2021**M og
V vegna húftryggingar skipsins A.****Skaðabótaábyrgð vegna áreksturs skipa 11. júlí 2020.****Gögn.**

1. Málskot, mótttekið 29. apríl 2021, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 14. maí 2021 ásamt afriti málgagna.
3. Tölvupóstur M, dags. 18. maí 2021.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að tjón varð á skipinu B, sem er í eigu M, þegar það var við togveiðar á makríl við suðurströnd Íslands, á svokölluðum Mýrargrunni. Tjónið varð þegar skipinu A, var siglt þannig nálægt skipinu B að flottroll þess fór í „asidikstautinn“ á skipinu B og varð M við það fyrir tjóni. Afrit skipsdagbóka liggur fyrir í gögnum málsins og frásögn skipstjórnarmanna af atvikum. Í gögnum málsins kemur einnig fram að veðurskilyrði og sjólag hafi verið ágætt og sjónlína milli skipanna A og B hafi verið óskert þegar tjónið varð.

M hefur krafist V um fullar bætur fyrir viðgerð á skipinu B og V hefur viðurkennt bótaskyldu þar sem skipstjórnarmenn skipsins A hafi ekki gert nægjanlegar ráðstefanir til þess að forða hættu og beinlínis farið gegn siglingareglum með því að breyta stefnu um 10° á bakborða í átt að skipinu B.

V telur hins vegar að M verði að bera helming tjóns síns sjálf þar sem „...tjónið verið einnig rakið til sakar stýrimanns [skipsins B]“. V vísar til þess að skv. 2. gr. laga nr. 7/1975 gildi hér á landi alþjóðareglur til að koma í veg fyrir árekstur skipa. V telur að 15. gr. þeirra reglna eigi við og eigi hún samsvörun í svokallaðri „hægri reglu“ í umferðarlögum þannig að það skip skuli víka sem hefur hitt á stjórnborða. Einnig vísar V til 16. gr. reglnanna þar sem kemur fram að því skipi sem skylt er að víkja skuli í tæka tíð beita stjórnökum sem um munar og duga til að víka og veita nóg rúm. Einnig vísar V til 158., sbr. 162. gr. siglingalaga nr. 34/1985 þar sem beri að líta til þess hvaða tíma skipstjórnarmenn hafi haft til þess að gera sér grein fyrir aðstæðum og grípa til ráðstafana. V telur að í mesta lagi 40 mínútur hafi liðið frá því að skipstjórnarmenn skipsins B hafi upplýst um að þeir séu að fara að hífa þar til veiðarfæri skipsins A hafi farið undir skipið B. V telur að líta verði til þess að bæði skip hafi verið með veiðarfæri úti og „...hæfni þeirra til stefnubreytinga því skert auk þess gæta þurfti að för fleiri skipa á svæðinu.“ Einnig telur V að stýrimanni skipsins B hafi verið unnt að fresta hífing veiðarfæra um 30 mínútur til að skipið A kæmist framhá eða að sýna meiri aðgát og halda meiri fjarlægð. Þannig telur V að skipstjórnarmenn beggja skipa hafi ekki gætt nægjanlegrar varúðar við stjórn skipanna og samskipti milli þeirra hafi ekki verið nægjanlega nákvæm.

M telur að V eigi að greiða bætur að fullu úr húftryggingu skipsins A þar sem tjónið verði að öllu leyti rakið til mistaka af hálfu skipstjórnarmanna skipsins A. Einnig telur M að fleiri siglingareglur geti átt við, t.d. e.liður 8. gr. alþjóðlegra siglingareglna um að draga skuli úr ferð skipa eða stöðva þau ef nauðsynlegt reynist til að forðast árekstur. M leggur áherslu á að stýrimaður skipsins A hafi haft betri tækifæri til að bregðast við áður en skipin lentu það nálægt hvort öðru að tjón varð.

Álit.

Í gögnum málsins liggur fyrir að V hefur viðurkennt bótaskyldu á grundvelli sakarábyrgðar skipstjórnarmanna skipsins A, en telur að tjón á hagsmunum M sé einnig hægt að rekja til saknæmrar háttsemi skipstjórnarmanna skipsins B.

Samkvæmt almennum sönnunareglum í skaðabótarétti verður sá sem viðurkennt hefur skaðabótaskyldu en telur að tjón sé að einhverju leyti hægt að rekja til eigin sakar (meðábyrgðar) tjónþola að bera sönnunarbyrði um að atvik séu með þeim hætti. Það þýðir að V ber sönnunarbyrði um að atvik og aðstæður á miðunum á Mýrargrunni hafi verið með þeim hætti að tjón á skipi M megi með einhverjum hætti rekja til saknæmrar háttsemi skipstjórnarmanna þess skips.

Þegar litið er til gagna málsins, bæði skipsdagbóka, upplýsinga um siglingaleið skipanna og upplýsinga um samskipti skipstjórnarmanna verður ekki annað séð en að áhöfn skipsins B hafi látið vita af áformum sínum um að hífa flottroll skipsins upp og taka afla um borð. Þau samskipti sem lýst er í sömu gögnum sýna ekki með óyggjandi hætti að skipstjórnarmenn skipsins B hafi gefið rangar upplýsingar eða brugðist við með einhverjum þeim hætti að það feli í sér gáleysi af þeirra hálfu, eða að þeir hafi farið gegn siglingareglum. Hallann af sönnunarskortum um slíka háttsemi ber V. Verður því fallist á að M eigi rétt á bótum fyrir heildartjón sitt úr húftryggingu skipsins A hjá V.

Niðurstaða.

M, á rétt á fullum bótum úr húftryggingu A hjá V.

Reykjavík, 10. júní 2021.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Sigurður Óli Kolbeinsson lögm.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.