

Mál nr. 412/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.

Nafn váttryggingartaka ábyrgðartryggingar (X)

Skaðabótaábyrgð. Vinnuslys.

Gögn.

1. Málskot mótttekið 9. desember 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 20. desember 2022, ásamt fylgiskjölum.
3. Viðbótarathugasemdir M, dags. 23. desember 2022, ásamt fylgiskjali.
4. Viðbótarathugasemdir V, dags. 9. febrúar 2023, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að M hafi hinn 16. febrúar 2020 slasast við störf um borð í dráttarbát á vegum X. M sat í brú bátsins er bátnum var siglt á mikilli ferð á olíuskip sem dráttarbáturinn var að aðstoða í höfn. Við áreksturinn tókst M á loft, flaug eftir brúnni og skall harkalega í stjórnþúlt bátsins. Vegna þessa hefur M gert kröfu um bætur úr ábyrgðartryggingu X hjá V sem hafnaði bótaskyldu með bréfi dags. 4. október 2022 og svo aftur með tölvupósti dags. 31. október 2022 eftir beiðni M um endurskoðun á afstöðu V. M byggir kröfu sína á því að orsök slyssins verði rakin til saknæmrar og ólögmatrar háttsemi starfsmanna X sem X ber ábyrgð á, á grundvelli meginreglna skaðabótaréttar um vinnuveitendaábyrgð. M byggir afstöðu sína í fyrsta lagi á því að slysið megi rekja til gáleysis Y, skipstjóra dráttarbátsins. Hann hafi gert mistök sem hafi ollið hörðum árekstri. Í öðru lagi verði slysið rakið til gáleysis X með því að fela skipstjóra sem ekki hafði fullnægjandi reynslu eða þjálfun til þess að stjórna dráttarbátum með öruggum hætti til þess að taka að sér skipstjórnina við krefjandi aðstæður á slysdegi. Vísar M til 1. mgr. 171. gr. og 1. mgr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Þá vísar M einnig til þess að X hafi vanrækt tilkynningarskyldu sína samkvæmt lögum nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa. Slík vanræksla hafi þau áhrif að sönnunarbyrði um ástæður og atvik í kringum vinnuslys verði lögð á vinnuveitandann, sbr. dóma Hæstaréttar í málum nr. 20/2003 og 309/2002.

V hefur viðurkennt bótaskyldu á grundvelli 172. gr. siglingalaga vegna slyssins en hafnað bótaskyldu úr frjálsri ábyrgðartryggingu X þ.e. að X beri skaðabótaábyrgð á slysi M. V hafnar því að Y, skipstjóri dráttarbátsins hafi verið reynslulítill. Hann hafi haft áralanga reynslu af stjórn stórra og smærra fiskiskipa sem stýrimaður og starfað við stjórn dráttarbáta í yfir 9 mánuði er tjónið varð. Er varðar gáleysi Y þá liggja fyrir atvikalýsing aðila sem var á staðnum sem lýsir því að aðstæður hafi verið verulega hættulegar og nauðsynlegt hafi verið að bregðast skjótt við aðstæðum til að koma í veg fyrir að skipið sem var verið að aðstoða myndi reka upp í brimgarð hafnarinnar. Eðli málsins samkvæmt megi gera ráð fyrir að notkun dráttarbáta við aðstæður sem þessar feli í sér nokkur högg þar sem beinlínis er gert ráð fyrir að dráttarbátum sé siglt utan í skip sem er margfalt þyngra en dráttarbáturinn. Hér hafi því verið um óhappatilvik að ræða sem helst megi rekja til óaðgæslu M. Hvað varðar viðsnúna sönnunarbyrði þar sem tjónið var ekki tilkynnt til rannsóknarnefndar sjóslysa þá nær viðsnúin sönnunarbyrði eingöngu til þeirra þátta sem hefði verið hægt að upplýsa betur. Í þessu máli sé ekkert óljóst um málsatvik, það liggja fyrir atvikalýsingar á því hvað hafi gerst.

Í viðbótarathugasemdum sínum skoraði M á V að leggja fram sögn til staðfestingar á því að Y hafi hlotið fullnægjandi þjálfun á alla dráttarbáta X á slysdegi eða önnur gögn um viðeigandi þjálfun hans auk lögskráningar hans á dráttarbátinn. M vísar einnig til þess að reyndur skipstjóri hefði ekki siglt beint á skipið, heldur nálgast það á undir 10-20 gráðu horni.

Í viðbótaathugasemdum V er reynsluleysi eða skortur á þjálfun Y hafnað. Með viðbótarathugasemdum V fylgdi útprentun úr sjóferðabók lögskráninga sem sýnir reynslu Y og lögskráningu hans á dráttarbát á slysdegi. Einnig lýsir V því að Y hafi fengið alla viðeigandi þjálfun til að stjórna dráttarbátum í eigu X.

Álit.

Ágreiningur þessa máls lýtur að því hvort tjón M megi rekja til saknæmra athafna eða athafnaleysis af hálfu X eða starfsmanna þess, þannig að bótaskylda stofnist úr ábyrgðartryggingu hjá V. Ítarlegar upplýsingar liggja fyrir um það hvernig atvikum var háttað er slysið átti sér stað og verður því ekki litið

svo á að atvik málsins séu svo illa upplýst að tilefni sé til að varpa sönnunarbyrði um atvik á X þrátt fyrir að rannsóknarnefnd samgönguslysa hafi ekki fengið strax tilkynningu um atvikið. Ber M því sönnunarbyrði um það að líkamstjón hans verði rakið til saknæmra og ólögðra athafna eða athafnaleysis X, starfsmanna þess eða annarra atvika eða aðstæðna sem X ber ábyrgð á. Hvað varðar reynsluleysi skipstjóra dráttarbátsins þá hefur V lagt fram útskrift úr lögskráningarkerfi fyrir tímabilið frá 1. janúar 2020 til 9. febrúar 2023. Þar kemur fram yfirlit yfir öll þau réttindi sem Y hefur öðlast auk yfirlits yfir reynslu hans sem stýrimaður á bátum og skipum allt frá árinu 2013. Hefur M ekki lagt fram nein gögn sem hnekkja því að Y hafi haft fullnægjandi þekkingu og reynslu til þess að stjórna dráttarbát eða að hann hafi ekki þekkt til seinkunar á viðbragði vélar dráttarbátsins og þannig sýnt af sér saknæma háttsemi er hann sigldi á olíuskipið á fullri ferð. Samkvæmt öllu framansögðu og á grundvelli þeirra gagna sem fyrir nefndinni liggja er því ekki sýnt fram á að tjón M sé að rekja til saknæmrar og ólögðrar háttsemi X, starfsmanna þess eða annarra atvika eða aðstæðna sem það beri ábyrgð á. M á því ekki rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 28. febrúar 2023.

Póra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir