

Mál nr. 331/2023**Nafn málskotsaðila (M)****Nafn varnaraðila (V)****Heiti váttryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.****Nafn váttryggingartaka ábyrgðartryggingar(X)****Skaðabótaábyrgð.****Gögn.**

1. Málskot mótttekið 19. september 2023 ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V dags. 12. október 2023 ásamt fylgiskjölum

Málsatvik.

Í málskoti kemur fram að hinn 13. september 2021 hafi M, ásamt dóttur sinni og barnabörnum, farið um borð í farþegaferju í eigu X. Samhliða því að farþegar gengu um borð hafi löndun fiskikerja frá ferjunni staðið yfir. Hafi M og barnabörn hennar farið um borð en dóttir M orðið eftir á bryggjunni. Hafi M svo farið í land aftur til að ræða við dóttur sína og þær tvær gengið aftur saman landganginn að ferjunni. M hafi átt erfitt með að fóta sig á landganginum, líklega vegna veltings sem kom til af flutningi þungra kera frá ferjunni með krana. Þegar M hafi verið komin áleiðis landganginn hafi hann skyndilega fallið niður með þeim afleiðingum að M féll fram fyrir sig og hlaut líkamstjón. Enginn starfsmaður hafi verið á svæðinu til að stýra umferð farþega og engar merkingar hafi varað við umgangi um landganginn á þessum tíma. V hafi, eftir að skýrsla Rannsóknarnefndar samgönguslysa um atvikið barst félaginu, fallist á bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu X en skert bótarétt M um helming vegna eigin sakar. Álit nefndarinnar í fyrirbyggjandi er skýrsla dags. 30. maí 2022 er að „Orsök slyssins var að ferþegi gekk um landgöngubrú eftir að hún hafi losnað úr falsi. Engar verklagsreglur voru um borð í skipinu um umferð farþega meðan lestað er og losað.“ M krefst fullra bóta úr ábyrgðartryggingu X og telur að aðbúnaður við landganginn hafi hvorki verið til samræmis við nánar tilgreind ákvæði laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum né reglur settar með stoð í þeim. Þá hvíli sérstaklega ríkar skyldur á X, sem taki að sér farþegaflutninga í atvinnuskyni, til að sjá til þess að fyllsta öryggis sé gætt, en M telji að ganga um landganginn hafi verið sérlega hættuleg við þær aðstæður sem uppi voru á slysdegi. Ekki verði þá lögð sök á M vegna þess eins að hún hafi gengið um landganginn enda hafi hún haft réttmætar væntingar til þess að það væri óhætt.

Í bréfi V til nefndarinnar kemur fram að samkvæmt X hafi engar skráðar verklagsreglur við til staðar en starfsmenn meðvitaðir um velting á skipi og landgöngubrú við lestun og losun. Því hafi lestun og losun ekki átt að hefjast fyrir en allir farþegar væru komnir um borð, eða frá borði eftir atvikum og hafi öllum starfsmönnum verið kunnugt um það. Yfirvélstjóri hafi þá haft eftirlit með því. Umrætt sinn hafi yfirvélstjórinn séð alla, nema dóttur M sem stóð á bryggjunni, fara um borð og hafi hann þá gefið skipstjóra merki um að hefja hífingu. Þá hafi hann beðið farþega um að drífa sig um borð og vera ekki á landgangi meðan á hífingu stæði. Yfirvélstjóri hafi ekki orðið þess var að M gekk aftur frá borði og á bryggjuna. M hafi borið fyrir lögreglu, sbr. fyrirbyggjandi lögregluskýrslu dags. 23. september 2021, að hún hefði séð að verið var að landa körum fullum af fiski úr ferjunni. Hún hafi farið um borð en síðan farið aftur út til að ræða við dóttur sína. M hafi þá tekið fram að erfitt hafi verið að fóta sig vegna mikils veltings á ferjunni. Ekki liggi fyrir af hverju M hafi farið frá borði enda hafi hún samkvæmt framansögðu verið meðvituð um velting á landgangi og átt erfitt með að fóta sig. Þá hafi M fengið leiðbeiningar frá yfirvélstjóra um að vera ekki á ganginum meðan hífing stæði yfir. Verði slys M því að hluta rakið til eigin sakar og þyki V hæfilegt að hún beri helming tjóns síns sjálf.

Álit.

Í áður nefndri skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa er atvikum lýst svo að þegar halli hafi komið á skipið vegna hífinga hafi landgöngubrúin farið úr falsi sem hún lá í. Þá kemur fram að vélstjóri skipsins og skipstjóri hafi ekki verið með M í sjónlinu og ekki orðið varir við það þegar M lagði aftur af stað um borð. Þá er því beint til X að settar séu verklagsreglur um umferð farþega. Einnig kemur fram að að sögn skipstjóra hafi áhöfn ekki viljað að farþegar færu um borð meðan á lestun eða losun stæði. Ekkert kemur fram í skýrslunni um að yfirvélstjóri eða aðrir hafi sérstaklega varað farþega við að ganga um borð í ferjuna meðan á hífingu stæði og liggja engin gögn, önnur en lýsing V á frásögn X,

fyrir um að það hafi verið gert. Af málgögnum öllum má draga þá ályktun að áhöfn X hafi gert sér grein fyrir því að varasamt gæti verið að ganga landganginn við þessar aðstæður og verður því að gera ríkar kröfur til eftirlits með farþegum þegar svo er. Liggur þá fyrir að bæði yfirvélstjóri og skipstjóri hurfu til annarra starfa og var hífingu fram haldið þrátt fyrir að dóttir M væri enn á bryggjunni og því ekki allir farþegar komnir um borð, en auk þess má ráða af vitnisburði í lögregluskýrslu að annar aðili hafi verið á ferð um brúna á svipuðum tíma. Fyrir liggur að V hefur fallist á bótskyldu sem slíka en eftir stendur að meta hvort slys M verði að einhverju leyti rakið til eigin sakar hennar. Af framangreindu telur nefndin að miða verði við að ósannað sé að M hafi fengið sérstaka viðvörðun um að ganga ekki um landgöngubrúna meðan á hífingu stæði, og að ekkert eftirlit hafi verið með brúnni og umferð um hana þegar M hugðist ganga aftur um borð. Liggur þá fyrir, sbr. og framangreinda skýrslu, að enginn búnaður, s.s. hlið eða keðjur, voru á endum brúarinnar til að hamla umferð. Verður það þá ekki metið M til sakar að hafa gengið um borð í skipið þrátt fyrir velting, enda má telja ákveðinn velting eðlilegan þátt sjóferða og örðugt fyrir almenning að átta sig á því hvenær hann er orðinn óvenju varasamur. Er það mat nefndarinnar að M hafi mátt vera í góðri trú um að umferð um landgöngubrúna hafi verið hættulaus, þrátt fyrir nefndan velting, enda var samkvæmt framansögðu umferð um hana óheft og ekki er sýnt fram á að fyrirmæli hafi verið gefin um annað. Er þá jafnframt litið til þess að um farþegaferju er að ræða og má gera ráð fyrir að gætt sé fyllsta öryggis við aðkomu farþega að henni, eða hún ella heft með einhverjum hætti. Verður því ekki talið að tjón M verði rakið til eigin sakar hennar.

Niðurstaða.

M á rétt til óskertra bóta úr ábyrgðartryggingu X hjá V.

Reykjavík, 21. nóvember 2023.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir