

ÚRSKURÐARNEFND Í VÁTRYGGINGAMÁLUM

Fjármálaeftirlitið · Suðurlandsbraut 32 · 108 Reykjavík · Sími: 525 2700 · Fax: 525 2727

Mál nr. 72/2000

M og
Vátryggingafélagið V v/ábyrgðartryggingar Ú h.f.

Slys um borð í togara þ. 1.4.1998.

Gögn.

1. Málskot móttakið þ. 8.3.2000 ásamt greinargerð lögmanns M og málsskjölum 1-17
2. Niðurstaða tjónanefndar mál nr. 1102/1998.
3. Ljósmyndir
4. Bréf V dags. 27.3.2000.

Málsatvik.

Í greinargerð lögmanns M segir, að M hafi verið við vinnu á millidekki togarans þ. 1.4.1998 og verið að taka pönnur úr frystitæki í nokkrum sjó og hafi þá skotist nokkrar pönnur í einu lagi úr frystitækinu og hafi M reynt að víkja sér undan pönnunum, en tóks það ekki og lenti ein pannan á hné M. Í greinargerðinni segir að framan á frystitækinu hafi átt að vera listi sem náði upp fyrir brún hillu þess þannig að hak myndaðist svo að pönnurnar gætu ekki farið út úr hillu nema þeim væri lyft, en í þetta skipti hafi þetta vantað eða þá að listarnir ekki verið í lagi. Ekki var skráð um slysið í dagbók skipsins. Skipstjóri tilkynnti um slysið á M þ. 4.5.1998. M segir við yfirheyrslu hjá lögreglu, að í umrætt sinn hafi hann verið að taka pönnu sem hafi verið efst í frystitæki nr. 4, en lýsir síðan málavöxtum svo sem greinir í greinargerð lögmanns hans.

Í bréfi til útgerðarstjóra Ú þ. 27.9.1998 segist vélaeftirlitsmaður hafa skoðað ástand lista framan á frystitækjunum í umræddu skipi þ. 25.9.1998 og hafi listarnir verið í lagi á einu tækinu, á öðru hafi tveir neðarlega verið í lélegu ástandi og á hinum tveimur hafi þrír listar verið bilaðir og þar af einn á hvoru brotnir þannig að endapönnur hafi verið lausar. Útgerðarstjórinn segir að Ú hafi látið setja listana en þeir hafi ekki fylgt tækjunum frá framleiðanda. Útgerðarstjórinn segir í bréfi þ. 29.9. 1998 það verk þeirra sem vinna við tækin að biðja um viðgerð á þeim úti sjó en ekki biða þess í margar vikur að gert verði við hlutina í landi.

Í vitnaskýrslum hjá lögreglu yfir skipverjum og skipstjóra kemur fram hjá mörgum skipverjum, að þeir hafi vitað af slysi M og telja aðstæður á millidekki hafi verið slæmar og oft komið fyrir að pönnur rynnu úr frystitækjunum í veltingi, en þrátt fyrir ítrekaðar kvartanir hafi ekki fengist úrlaun. Vélstjóri skipsins segir í yfirheyrslu hjá lögreglu, að læsingar á frystitækjum hafi viljað bila en reynt hafi verið að gera við þær eins og hægt hafi verið en það hafi viljað koma fyrir, að pönnurnar hafi runnið fram á gólf í miklum veltingi. Matsmaður á skipinu segir við yfirheyrslu hjá lögreglu, að hann muni eftir slysinu á M, sem hafi orðið vegna þess að læsingar vantaði eða verið bilaðar. Skipstjóri skipsins segir við yfirheyrslu hjá lögreglu, að hann hafi ekki vitað af slysi M fyrr en í næstu veiðiferð á eftir en þá hafi M hringt í sig og sagst ekki getað komið vegna slyssins. Skipstjórinn segir að það hafi viljað koma fyrir í miklum veltingi að pönnur hafi skutlast út á gólf.

V hafnar bótaskyldu og telur að slysið á M verði ekki rakið til vanbúnaðar um borð í umræddu skipi eða annarra aðstæðna sem útgerð þess beri ábyrgð á. Þá bendir V á, að enginn annar en M sé til frásagnar um tildrög slyssins. Þá bendir V á að M sé vanur sjómaður og í umrætt sinn hafi verið 9 vindstig og veður sérlega slæmt. Þá segir V, að ekki hafi verið sýnt fram á lélegt ástand lista framan á frystitækjunum þegar slysið átti sér stað og gera megí ráð fyrir að M hafi verið fullkunnugt um það. V telur, að slysið verði eingöngu rakið til óhappatilviljunar eða eigin sakar

M. Loks bendir V á, að M hafi ekki tilkynnt yfirmönnum sínum um slysið fyrr en um mánuði eftir að það átti sér stað og með því hafi hann komið í veg fyrir að hægt væri að skoða aðstæður á vettvangi og framkvæma aðra rannsókn.

Álit.

Telja verður nægjanlega í ljós leitt miðað við framburð skipverja, skipstjóra og vélaeftirlitsmanns, að listar þeir, sem settir voru fyrir framan pönnur í frystitækjum til að varna því að pönnur rynnu út úr þeim, hafi verið farnir að gefa sig og hafi þessi vanbúnaður leitt til þess, að M slasaðist með þeim hætti sem haldið er fram. Þá er einnig talið nægjanlega í ljós leitt með framburði skipverja, að M hafi slasast svo sem hann heldur fram í umrætt sinn. Brýnt er að útgerð skipa gæti þess, að tæki sem sett eru upp í öryggisskyni séu í lagi, en á það skorti í umræddu tilviki, að eðlilegt eftirlit og viðhald væri með þeim öryggistækjum, sem sett höfðu verið upp til að varna því að pönnur rynnu úr frystigeymslum í veltingi. Þrátt fyrir að M hafi ekki tilkynnt um slysið fyrr en um mánuði eftir að það varð, þá verður ekki fallist á það með V, að það hafi komið í veg fyrir að hægt væri að kanna aðstæður á vettvangi. M tilkynnir um slysið í byrjun maí 1998, en ekki verður séð af málsgögnum að nokkur skoðun fari fram af hálfu Ú fyrr en í lok september sama ár eða rúmum 4 mánuðum eftir að skipstjóri tilkynnti um slysið. Samkvæmt framansögðu verður slys M rakið til vanbúnaðar og/eða ónógs viðhalds á tækjum í umræddu skipi, sem útgerð skipsins ber fulla bótaábyrgð á. M á því rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu útgerðarinnar hjá V.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu útgerðar togarans hjá V.

Reykjavík 18.4 2000.

Rúnar Guðmundsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.