

ÚRSKURÐARNEFND Í VÁTRYGGINGAMÁLUM

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

Mál nr. 139/2000

M
og
Vátryggingafélagið X v/útgerðar S.

Ágreiningur um bótaskyldu vegna banaslyss um borð í skuttogaranum S þann 11.12.1996.

Gögn.

1. Málskot móttekið 12.5.2000.
2. Niðurstaða Tjónanefndar vátryggingarfélaganna í máli nr. 168/2000.
3. Ljósrit úr sjóferðadagbók S frá 11.12.1996
4. Skýrslur lögreglu teknar 12.12.1996.
5. Endurrit sjóprófa sem haldin voru við héraðsdóm þann 12.12.1996.
6. Teikningar.
7. Álit rannsóknarnefndar sjóslysa.
8. Álitsgerð lögmanns, dags. 31.1.2000.
9. Bréf lögmanns M, dags. 31.3.1999,
10. Bréf X, dags. 8.12.1999 og 26.5.2000.

Málsatvik.

Að morgni 11. desember 1996 var skuttogarinn S að loðnuveiðum út af Austfjörðum með flotvörpu. Slíkt veiðarfæri hafði verið notað um borð í skipinu við loðnuveiðar í janúar 1996 og um rúmlega mánaðarskeið er það slys varð sem mál þetta snýst um. Veður var norðan 7 vindstig og fór vaxandi. Verið var að taka inn veiðarfærin. Til að dæla upp úr vörpunni þurfti að koma belg og poka fram með stjórnborðssiðu skipsins. Hluti vörpunnar var hífður inn um skutrennu og var þá skipinu haldið upp í vind og sjó. Þegar vængendar komu upp var svokölluðu rússatógi lásað úr og lá það fram með stjórnborðssiðu skipsins og inn um blökk í gálga á stjórnborðssiðunni. Þá var tekinn stjórnborðshringur og um leið og það var gert var híft eða tekinn slaki af rússatóginu sem lá niður í fremri hluta pokans í svokallaða rússagjörð, en þessi hluti pokans var hífður upp í gálga miðskips á stjórnborðssiðu. Er því var lokið var rússatógið lásað úr og tengt annað tóg, svonefndur stertur, sem liggur í gegnum forgálga, snurpugálga á stjórnborðssiðu, og híft þar inn til að ná upp neðri hluta pokans.

Þegar híft var í stertinn, kom í ljós að það var óklárt, endinn á pokanum náðist illa þar sem hann var brugðinn fyrir belginn á trollinu. Í framhaldi af þessu var lásað úr og átti að freista þess að ná stertinum klárum með því að bregða honum milli poka og belgs, þegar slaki kom á veiðarfærin. Tveir menn, A og B, stóðu sitt hvoru megin við gálgann miðskips stjórnborðsmeginn og hjálpuðust að við að taka stertinn milli belgsins og pokans. Tókst að snúa niður af honum í þrjú eða fjögur skipti og ein bugt virtist vera eftir utan um belginn. A og B voru með hendur á móti hvor öðrum og átti annar að taka við stertinum úr hendi hins. Fór þá að strekkjast í pokanum og belgnum og virðist sem hönd A hafi klemmst á milli pokans og belgsins með þeim afleiðingum að hann dróst út fyrir. Er slaknaði á pokanum og belgnum virtist sem A hafi losnað, klifrað upp eftir pokanum og tekið höndum um rússagjörð, sem lá í gegnum blökkina, en skall svo af miklu afli upp í blökkina og varð þar á milli með með höfuð og efri hluta. Féll A svo í sjóinn. Er hann náðist upp var hann látinn. Hann hafði hlaut mikla höfuðáverka að öllum líkindum við það er hann skall upp í blökkina. Er talið að hann hafi látist af þeim áverkum.

Þegar slysið varð, var híft í belginn af fullu átaki, en vinda sú er notuð var við hífinguna var ekki nógu öflug til að halda uppi þeim þunga sem verið var að hífa þrátt fyrir að full orka hafi verið á

spilinu. Háseti sá er stjórnaði spilinu kvaðst hafa séð er A fór fyrir borð, en ekki er hann festist og skall svo upp í blökkina. Nokkrum mínútum eftir að A féll útbyrðis var belgnum svo slakað út.

Málskotsaðili, sem er eftirlifandi eiginkona A heitins, hefur krafist dánarbóta úr hendi útgerðar skipsins og vátryggingafélags þess. Er á því byggt að um nýtt veiðarfæri hafi verið að ræða og verklag ekki verið nægilega vel undirbúið. Beitt hafi verið hættulegu verklagi og með lítilli fyrirhöfn og nær engum tilkostnaði mátti hafa annan hátt á. Eftir slysið hafi verklagi verið breytt til að koma í veg fyrir þá hættu sem A varð að leggja sig í, er slysið varð. Þá er á því byggt að spilmaður hafi ekki brugðist rétt við, er A fór útbyrðis, þar sem hann hætti ekki skilyrðislaust að hífa. Ennfremur er á því byggt að spil hafi verið illa staðsett, þar sem illa hafi sést til manna sem voru að vinna við gálgann. Þá hafi enginn verið til að segja spilmanninum til og skipstjóri hafi ekki fylgst nægilega vel með hífingunni. Loks er á því byggt að vinda sú er notuð var við hífingu veiðarfæranna hafi ekki verið nógu öflug ásamt því að stertur hafi verið fulllangur, veiðarnar stundaðar í of vondu veðri o.fl. Um síðastgreind atriði er vísað til álits Rannsóknarnefndar sjóslysa.

Af hálfu útgerðar og tryggingafélags þess hefur bótaskyldu verið hafnað, þar sem talið sé ósannað að slysið verði rakið til sakar starfsmanna útgerðarinnar, vanbúnaðar um borð eða annarra atvika eða aðstæðna sem útgerðin beri skaðabótaábyrgð á.

Álit.

Flottroll hafði verið notað við loðnuveiðar um borð í S um tiltölulega skamma hríð, er slysið varð. Það hafði ekki gerst oft áður að veiðarfærið varð óklárt með þeim hætti sem varð í umrætt sinn. Þótt nokkur hætta hafi verið samfara því verklagi sem beitt var verður ekki séð að í því hafi falist meiri hætta en almennt má búast við um borð í fiskiskipum. Þótt síðar hafi komið til annað verklag sem jafnvel hefur dregið úr þeirri hættu sem dró A til dauða verður ekki eins og hér stóð á unnt að virða það skipstjórnarmönnum eða útgerð til sakar að öðru verklagi hafi verið beitt, þegar slysið varð. Ekki liggur fyrir í gögnum málsins hversu langur tími leið nákvæmlega frá því A festist milli belgs og poka uns hann skall upp í blökkina. Þó má ráða að það hafi gerst á mjög skömmum tíma þannig að afar erfitt hefur verið um vik að bregðast við með því að stöðva hífingu áður en A lenti í blökkinni. Í ljósi þessa og þar sem spilmaðurinn sá ekki hvernig það bar að höndum að A fór útbyrðis verður slysið ekki rakið til mistaka við stjórnþök spilsins. Þá verður heldur ekki talið að slysið verði rakið til þess að spilmanninum hafi ekki verið sagt til eða nægilegt eftirlit hafi ekki verið með hífingunni. Þótt spil skipsins hafi ekki haft næga orku til að halda veiðarfærunum föstum í blökkinni hefur ekki verið sýnt fram á að um sé að ræða vanbúnað sem leiði til þess að útgerðin beri ábyrgð á slysinu. Þá er ósannað að sterturinn, sem verið var að laga þegar slysið varð, hafi verið of langur. Ábyrgð verður því ekki felld á útgerðina af þeim sökum. Að endingu verður ekki talið að veður hafi verið svo vont í umrætt sinn að ekki hafi mátt taka upp veiðarfæri. Að öllu framangreindu virtu verður ekki talið að útgerð skipsins beri ábyrgð á því slysi sem varð A að fjörtjóni. Tjón eftirlifandi maka og barna hins látna fæst því ekki bætt úr ábyrgðartryggingu skipsins.

Niðurstaða.

Tjón málskotsaðila og barna hennar vegna dauða A bætist ekki af útgerð S eða úr ábyrgðartryggingu skipsins.

Reykjavík, 27. júní 2000.

Rúrik Vatnarsson hdl.

Valgeir Pálsson hrl.

Jón Magnússon hrl.