

Mál nr. 252/2019**M og
V vegna ábyrgðartryggingar A hjá V****Ágreiningur um bótaskyldu er kona féll og slasaðist um borð í hvalaskoðunarbát****Gögn.**

Málskot mótttekið 25.07.2019 ásamt fylgiskjöllum.

Bréf V dags. 06.08.2019 ásamt fylgiskjöllum 1-6.

Málsatvik.

Hinn 21. október 2017 varð M fyrir slysi um borð í hvalaskoðunarbát A. Samkvæmt lýsingu í málskoti voru atvik með þeim hætti að M stóð frammi í stefni bátsins þegar tilkynnt var um að sést hefði til hvals. M sneri sér þá við og féll um landfestarpolla, en þar sem hún hélt á myndavél náði hún ekki að bera af sér fallið. Lenti kjálki hennar því á öðrum landfestarpolla með þeim afleiðingum að hún slasaðist töluvert. Í þessari sömu ferð hafi annar farþegi einnig fallið um pollana en afleiðingar þess verið minniháttar.

Lögregla var kölluð til vegna atviksins og auk þess kom starfsmaður rannsóknarnefndar samgönguslysa á vettvang.

M telur að tjón sitt megi rekja til saknæmrar og ólögmætrar háttsemi A eða aðila sem A beri ábyrgð á og því sé til staðar bótaréttur úr ábyrgðartryggingu A. Þannig ætti með réttu að vera bannað að standa á þessum hluta bátsins, enda hafi fleiri slasast með sama hætti. Þá hafi sjúkraflutningamenn átt í örðugleikum með að ná til M þar sem aðkoma hafi verið þröng og erfið. Það hafi leitt til frekari þjáninga M. Slysið sé ekki að rekja til atvika er varði M sjálfa, sem sé alvön sjóferðum. Þannig hafi hún ekki verið undir áhrifum áfengis eða hagað sé gáleysislega á nokkurn hátt.

Í bréfi sínu til nefndarinnar tekur V fram að starfsmenn A kannist ekki við að annar farþegi hafi dottið um landfestarpolla stuttu áður né að sambærileg slys hafi orðið á þessum sama stað. Atvikaskýrsla um næstum óhöpp, óhöpp og slys, sé fyllt út samkvæmt ákveðnu ferli og engin skýrsla um slíkt atvik sé til staðar. A flytji um 100.000 farþega árlega, og meginþorra þeirra á þessu tiltekna skipi. Ekkert bendi til þess að banna eigi farþegum að standa frammi í stefni þegar aðstæður væru með þeim hætti sem þær voru hinn 21. október 2017, en þá hafi veður verið stillt og kjöraðstæður til siglinga. Hins vegar sé stefninu lokað ef veður eða sjólag eru þannig að ekki teljist öruggt að vera þar. Telur V því að um óhappatilvik hafi verið að ræða sem ekki verði rakið til atvika sem A beri ábyrgð á. Er bótaskyldu því hafnað.

Álit:

Eins og fram kemur að ofan er deilt um hvort M eigi rétt á bótum úr ábyrgðartryggingu A en svo bótaskylda sé fyrir hendi þarf að mega rekja slys M til saknæmra athafna eða athafnaleysis af hálfu A eða aðila sem það ber ábyrgð á. Eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni verður ekki fallist á að slys M megi rekja til vanbúnaðar viðkomandi skips, eða þess að sérstaklega varasamt hafi verið fyrir farþega að standa í stefni þess, enda er ekki sýnt fram á að önnur sambærileg tilvik hafi átt sér stað. Kjöraðstæður virðast hafa verið til sjóferða umræddan dag og því ekki sérstök hætta á að farþegar féllu við á gangi um skipið, og umræddir landfestarpollar virðast hafa verið vel sýnilegir farþegum, sem gefur tilefni til aðgæslu við umferð um stefni skipsins. Ekki telst því sýnt fram á að slys M verði rakið til atvika sem A verður kennt um heldur hafi verið um óhappatilvik auk aðgæsluleysis M sjálfrar að ræða. Er bótaskylda þar af leiðandi ekki fyrir hendi.

Niðurstaða.

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

Reykjavík, 10. september 2019.

Þóra Hallgrímsdóttir lögfr.

Guðmundur Stefán Martinsson lögfr.

Hildigunnur Hafsteinsdóttir lögfr.