

Mál nr. 96/2022

Nafn málskotsaðila (M)

Nafn varnaraðila (V)

Heiti vátryggingar: Smábátatrygging (A)

Takmörkun ábyrgðar vátryggingafélags. Stórkostlegt gáleysi.

Gögn.

1. Málskot, dags. 24. mars. 2022, ásamt fylgiskjölum.
2. Bréf V, dags. 25. apríl 2022, ásamt fylgiskjölum.
3. Bréf, M dags. 25 apríl 2022, ásamt fylgiskjölum.
4. Bréf V, dags. 2 maí 2022, ásamt fylgiskjölum.
5. Bréf M, dags. 9. maí 2022, ásamt fylgiskjölum.

Málsatvik.

Í gögnum málsins kemur fram að þriðjudaginn 6. júlí 2021, um klukkan 17:36, hafi báturinn A strandað við Harrastaðavík norðan við Skagaströnd. Í frumskýrslu lögreglu, dags. 10. júlí 2022, kemur fram að skipstjóri bátsins hafi sjálfur hringt á neyðarlínuna og látið vita af sér. Í kjölfarið hafi björgunarsveit farið á strandstað, dregið bátinn í land og flutt skipstjórann með sér. Í skýrslunni er haft eftir skipstjóranum að hann telji að hælðrif bátsins hafi bilað, sláttur hafi komið í það og þess vegna hafi hann misst stjórn á bátnum sem endaði með því að hann strandaði. Þá kemur fram í frumskýrslunni að lögregla hafi talið rétt að skipstjórinn yrði látinn blása í áfengismæli. Sýndi áfengismæling neikvæða niðurstöðu. Var skipstjórinn einnig látinn undirgangast fíkniefnapróf sem sýndi jákvæðar niðurstöður á kókaíni, amfetamíni og benzódíazepíni. Aðspurður kvaðst skipstjórinn vera með lyf uppáskrifuð frá lækni sem gætu skýrt jákvæðar niðurstöður á amfetamíni og bensódíazepíni. Þá viðurkenndi hann að hafa neytt fíkniefna á föstudagskvöldið, 2. júlí 2021. Vegna jákvæðrar niðurstöðu úr fíkniefnaprófi var dregið blóðsýni úr skipstjóranum til frekari greiningar.

Í skýrslutöku hjá lögreglu þann 12. júlí 2021 sagði skipstjórinn að hann hafi byrjað veiðitúrinn kl. 04:00 og farið á sína veiðistaði. Þegar dagurinn hafi verið að verða búinn hafi hælðrifið bilað og báturinn strandað. Aðspurður að því hvort hann hafi neytt fíkniefna og/eða lyfja síðustu daga kvaðst hann síðast hafa notað kókaín á föstudagskvöldið fyrir strandið.

Í yfirlýsingu formanns Björgunarsveitarinnar Strandar, dags. 7. mars. 2022 kemur fram að hann hafi verið búinn að sjá stefnu bátsins fyrir strandið í svokölluðu SiteWatch kerfi. Hann hafi því reynt að kalla á skipstjórann í talstöð og hringt í GSM síma hans þar sem báturinn var að stefna í land. Svaraði skipstjórinn ekki fyrr en eftir strandið. Þá kemur fram í yfirlýsingunni að liðið hafi u.þ.b. 5-10 mínútur frá því reynt var að hafa samband við skipstjórann, þar til báturinn strandaði. Í yfirlýsingu frá skipstjóranum, dags. 15. mars. 2022 segir að orsök þess að báturinn strandaði hafi verið sú að hann hafi sofnað og að báturinn hafi tekið beygju vegna bilunar í hælðrifi.

Samkvæmt matsgerð Rannsóknarstofu í lyfja- og eiturefnafræði við Háskóla Íslands, dags. 6 ágúst 2021, mældust 90 ng/ml af amfetamíni í blóði skipstjórans. Segir í matsgerðinni að efnið sé í flokki ávana- og fíkniefna sem óheimil eru á íslensku forráðasvæði og að ökumaður teljist óhæfur til að stjórna ökutæki örugglega þegar sýnið var tekið, sbr. 50. gr. umferðarlaga. Ekki mældust önnur fíkniefni eða alkahól í blóði skipstjórans.

M, eigandi bátsins, hefur gert þá kröfu að báturinn verði bættur úr smábátatryggingu M hjá V. Byggir M m.a. á því að einungis lítið magn amfetamíns hafi mælst í blóði skipstjórans og að skipstjórinn hafi fullyrt að hann hafi ekki fundið fyrir áhrifum við stjórn bátsins. Þá vísar M til þess að hvorki fyrirsvarsmaður né eigandi M hafi átt sök á tjónsatburðinum og V sé óheimilt skerða bótarétt M með samsömum, þar vátryggður skuli einungis gjalda fyrir eigin háttsemi skv. meginreglum vátryggingaréttar. Enn fremur vísar M til þess að skipstjórinn hafi sofnað við stjórn bátsins og ósannað sé að orsakasamband sé á milli neyslu skipstjórans og þess að hann sofnaði. Þá byggir M á að það sé ósannað að tjónið verði rakið til stórkostlegs gáleysis skipstjórans. M gerir enn fremur kröfu um að V verði gert að greiða kostnað M, að fjárhæð kr. 750.000,- vegna vinnu lögmanns við málið.

V hefur hafnað bótaskyldu, m.a. með vísan til þess að strandið verði rakið til þess að skipstjórinn hafi verið undir áhrifum fíkniefna og samkvæmt 2. og 3. mgr. 238. gr. siglingarlaga hafi hann verið óhæfur til að stjórna bátnum í umrætt sinn. Strandið verði þannig rakið til stórkostlegs gáleysis skipstjórans. Enn fremur byggir V á því að skipstjórinn hafi verið óhæfur til að stjórna bátnum sökum þreytu og lyfjanotkunar. Telur V að skipstjórinn hafi augljóslega verið of þreyttur til að stjórna skipinu í umrætt sinn og gerst brotlegur við 2. mgr. 238. gr. sbr. 3. mgr. 238. gr. siglingarlaga, þar sem kveðið er á um að enginn megi stjórna skipi ef hann er óhæfur til þess sökum þreytu eða neyslu ávana- og fíkniefna. Enn fremur vísar V til þess að bótaréttur sé niður fallinn vegna brota á varúðarreglu 9.6. gr. vátryggingarskilmála tryggingarinnar, þar sem kveðið er á um að vátryggður skuli sjá til þess að starfsmenn séu ekki undir áhrifum áfengis eða fíkniefna við vinnu sína.

Álit.

Af gögnum málsins er ljóst að orsök strandsins verður rakin til þess að skipstjórinn sofnaði við stjórn bátsins. Enn fremur er óumdeilt að skipstjórinn var undir áhrifum amfetamíns þegar atvikið átti sér stað. Ágreiningur er hins vegar um hvort þessar staðreyndir skuli leiða til skerðingar bóta samkvæmt 2. mgr. 27. gr. laga um vátryggingarsamninga á grundvelli þess að skipstjórinn, sem stjórnandi, hafi orðið valdur af tjóninu með háttsemi sem telst til stórkostlegs gáleysis.

Með hliðsjón af því sem fram kemur í gögnum málsins verður að teljast ljóst að skipstjórinn hafi verið vansvefta við stjórn bátsins, eða í það minnsta svo þreyttur að hann sofnaði við stjórn hans. Felur það eitt og sér í sér brot gegn ákvæði 2. mgr. 238. gr. siglingarlaga, þar sem kveðið er á um að enginn megi stjórna skipi sé hann óhæfur til þess sökum þreytu. Þá hafa engin gögn hafa verið lögð fram sem sýna fram á það með óyggjandi hætti að neysla M á efninu hafi verið samkvæmt læknisráði. Verður því jafnframt að líta svo á að skipstjórinn hafi verið undir áhrifum ólöglegra fíkniefna við stjórn bátsins. Samkvæmt 3. mgr. 238. gr. siglingarlaga telst hver sá sem reynir að stjórna skipi óhæfur til þess ef hann er undir áhrifum ólöglegra ávana- og fíkniefna. Verður að líta svo á að neysla efnisins hafi haft neikvæð áhrif á getu skipstjórans til að stjórna bátnum og/eða til þess að meta hvort hann hafi verið of þreyttur til þess að stjórna honum í umrætt sinn. Með hliðsjón af framangreindu telst skipstjórinn hafa valdið tjóninu með stórkostlegu gáleysi við stjórn bátsins.

Í 6.2. gr. skilmála vátryggingarinnar sem um ræðir kemur fram að félagið geti borið fyrir sig háttsemi starfsmanna vátryggingartaka eða vátryggðs sbr. 3. mgr. 29. gr. laga um vátryggingarsamninga. Er slík samsömun heimil skv. framangreindu ákvæði laga um vátryggingarsamninga. Í ljósi framangreinds og að teknu tilliti til atvika málsins telst hæfilegt að skerða bætur til M um helming með vísan til þess að til þess að tjónið verður rakið til stórkostlegs gáleysis skipstjórans.

Niðurstaða.

M á rétt á bótum úr smábátatryggingu sinni hjá V en skerða skal bætur um 50% vegna stórkostlegs gáleysis skipstjóra.

Reykjavík, 3. júní 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Guðmundur Stefán Martinsson