

**Mál nr. 239/2021**

**Nafn málskotsaðila (M)**

**Nafn varnaraðila (V)**

**Heiti vátryggingar: Ábyrgðartrygging atvinnureksturs.**

**Nafn vátryggingartaka ábyrgðartryggingar (X)**

**Skaðabótaábyrgð.**

**Gögn.**

1. Málskot mótttekið 17. ágúst 2022 ásamt fylgiskjöllum.
2. Bréf V dags. 15. september 2022 ásamt fylgiskjali.

**Málsatvik.**

Í málskoti kemur fram að M hafi orðið fyrir líkamstjóni á æfingu á vegum X hinn 1. maí 2019. Hafi æfingin gengið út á það að bátsverjar á A áttu að leggja upp að bátnum B á ferð. Við það hafi A snúist í öldufrákasti frá B og í veg fyrir stefni hans svo þeir rákust saman með þeim afleiðingum að hægri fótur M klemmdist milli stefnisins á B og sætisins sem M sat í á A. Fyrirliggjandi eru lögregluskýrsla, dags. 27. júní 2019 og skýrsla Rannsóknarnefndar samgönguslysa. Í hinni síðarnefndu segir að við rannsókn hafi komið fram að bátsverjar A teldu sennilegast að fullur ballest tankur af sjó að framan hafi gert það að verkum að báturinn var þyngri fram og hafi haft áhrif á stjórnhæfni hans og að bátsverjar voru vanir þessum aðstæðum. M hafi krafist bóta vegna tjóns síns úr ábyrgðartryggingu X hjá V en V hafnað kröfu hans með bréfi dags. 1. desember 2021 á grundvelli þess að félagið teldi ekki sýnt fram á saknæma háttsemi skipstjóra eða annarra sem komu að æfingunni svo leiddi til skaðabótaskyldu X. M er ósammála þeirri afstöðu og telur umrædda æfingu hafa mistekist að öllu leyti. Samskipti milli A og B hafi ekki verið sem skyldi, þannig hafi skipstjóri B reynt að kalla á skipverja A til að vara þá við yfirvofandi hættu, en talstöðvar hafi verið á rangri rás og ekki náðst samband. Það hafi ekki verið fyrir skipstjóri A steig á stefnið og gaf merki um að stöðva bátinn sem skilaboðin hafi komist til skila. Í framhaldi þess hafi B verið nauðhemlað en það hafi verið of seint og árekstur ekki umflúinn. Virðist því töf á viðbrögðum B hafa leitt til slyss M. Verði þá að meta skipstjóra A það til gáleysis að hafa ekki gengið úr skugga um að talstöðin í A væri stillt á rétta rás en það hafi verið starfsmaður í þjálfun sem hafði það hlutverk að sjá um talstöðina. Þá hafi ballest tankur A verið fullur af sjó sem hafi gert það að verkum að hann var framþungur og hafi það haft áhrif á stjórnhæfni hans. Hafi A því orðið algerlega stjórnlæus þegar skipstjóri sló af hraða hans og ætlaði aftur fyrir B til að forða árekstri. Megi því rekja tjón M til rangrar framkvæmdar verksins og ófullnægjandi aðbúnaðar. Skipstjórar hafi stýrt báðum bátunum og sé fráleitt að telja árekstur þeirra óhappatilvik.

Í bréfi V til nefndarinnar er vísað til þess að í tjónstilkynningu, dags. 15. maí 2019, segi að M hafi verið um borð í slöngubátnum A á æfingu sem hafi m.a. falist í því að A átti að leggjast upp að B þegar báðir voru á ferð. Þegar A lagðist að hafi hann snúist í öldufrágangi og M lent á milli með þeim afleiðingum að hann slasaðist. M byggði kröfu sína á því að talstöðvar hafi ekki virkað sem skyldi og því að fullur ballest tankur A hafi gert það að verkum að hann var stjórnlæus. V telur bæði þessi atriði röng og ósönnuð. Þannig hafi talstöðvar verið á rangri rás í upphafi siglingar en áður en æfingin hófst hafi verið búið að lagfæra það. Atburðarás við slysið hafi hins vegar verið svo hröð að ekki hafi gefist tími til að vara við því í gegnum talstöð. Hvað ballest tankinn varði hafi hann átt að vera fullur af sjó enda sé báturinn þá rásfastari og stöðugri, og gert sé ráð fyrir því að tankurinn sé fullur af sjó þegar A sé á siglingu. Skipstjóri A sé þá vanur, hafi sótt nánar tilgreind námskeið og margoft framkvæmt sömu æfingu. Hafi M því ekki sýnt fram á að slys hans verði rakið til saknæmra og ólögðra athafna annarra þátttakenda í æfingunni eða saknæms vanbúnaðar sem X beri ábyrgð á en sönnunarbyrði þess hvíli á M.

**Álit.**

Sá sem telur sig hafa orðið fyrir skaðabótaskyldu tjóni ber sönnunarbyrði fyrir því að almenn skilyrði skaðabótaskyldu séu uppfyllt. Er það því M að sýna fram á að tjón hans sé að rekja til saknæmra athafna, athafnaleysis, atvika eða aðstæðna sem X beri ábyrgð á. Gegn neitun X er ekki sýnt fram á að talstöðvar hafi ekki virkað sem skyldi í aðdraganda áreksturs A og B, og kemur ekkert fram í fyrirliggjandi lögregluskýrslu eða skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa sem styður þá staðhæfingu. Jafnvel þó

svo væri liggur ekki fyrir að það hafi verið orsakabáttur enda ekki sýnt fram á að samskipti gegnum talstöðvar hafi verið reynd, eða að færi hafi gefist á því, í aðdraganda umrædds atviks en í fyrirbyggjandi lögregluskýrslu þar sem er að finna lýsingar beggja skipstjóra á atvikum kemur ekkert fram um það. Hvað varðar sjó í ballest tanki A þá kemur fram í skýrslu Rannsóknarnefndar samgönguslysa að bátsverjar A hafi talið að það hafi haft áhrif á stjórnhæfni hans. Ekki liggur þó fyrir hvaða áhrif það hafði, og er ekki fjallað frekar um þetta atriði í skýrslunni, en samkvæmt X er æskilegt að tankurinn sé fullur af sjó á siglingu. Er því ekki sýnt fram á að aðstæðum á A hafi verið ábótavant hvað þetta varðar og að það hafi valdið umræddu slysi. Er þá ekki sýnt fram á saknæmar athafnir eða athafnaleyfi skipstjóra A eða B hafi leitt til árekstursins og af lýsingum þeirra í lögregluskýrslu verður helst ráðið að um óhappatilvik hafi verið að ræða. Samkvæmt framangreindu hefur M ekki sýnt fram á að skilyrði bótaskyldu úr ábyrgðartryggingu X séu uppfyllt.

**Niðurstaða.**

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

Reykjavík, 18. október 2022.

Þóra Hallgrímsdóttir

Hildigunnur Hafsteinsdóttir

Heiða Óskarsdóttir