

Héraðsdómur Reykjaness

Dómur 5. nóvember 2019

Mál nr. E-334/2018:

Sandgerðisbær

(Unnar Steinn Bjarnald lögmaður)

gegn

Thor P/F

(Sigurður Ágústsson lögmaður)

Dómur

Mál þetta, sem dómtekið var 8. október síðastliðinn, er höfðað 19. janúar 2019.

Stefnandi er Sandgerðisbær, Miðnestorgi 3, Sandgerði.

Stefndi er Thor P/F, Bryggjan 5, Hólsvík, Færeyjum.

Stefnandi krefst þess að stefndi greiði honum skaðabætur, 18.462.286 krónur, með vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 30. júlí 2014 til 19. september 2016, en frá þeim degi með vöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar.

Stefndi krefst sýknu og málskostnaðar.

I

Málsatvik

Í máli þessu er deilt um það hvort skip í eigu stefnda, Thor Skandia, hafi siglt á innsiglingarstaur í Sandgerðishöfn 30. júlí 2014 með þeim afleiðingum að staurinn brotnaði, en skipið var þá á leið til hafnar. Krefst stefnandi skaðabóta úr hendi stefnda vegna tjóns sem hann telur sig hafa orðið fyrir af þessum sökum.

Í lögregluskýrslu, dagsettri 20. október 2014, er haft eftir Grétari Sigurbjörnssyni, verkefnastjóra Sandgerðishafnar, að siglt hafi verið á innsiglingarstaurinn fyrrnefndan dag, en hann hefði verið staðsettur rétt utan við hafnarmynnið. Um væri að ræða leiðbeiningamerki fyrir báta og skip sem sigla um rennuna inn í höfnina. Þá er haft eftir Grétari í skýrslunni að þann sem hefði verið á vakt í umrætt sinn gruni að

fraktskiptið Thor Skandia hafi siglt á staurinn. Hafnarverðir hefðu farið um borð eftir að skipið lagðist að bryggju og rætt við Jógvan Martin Joensen skipstjóra, en hann hafi neitað því að hann eða nokkur annar úr áhöfn skipsins hefði siglt á staurinn. Fyrir mistök hefði meint ásigling ekki strax verið tilkynnt til lögreglu, en það hefði verið gert 6. ágúst 2014 en þá hefði skipið verið farið. Einnig segir í skýrslunni að innsiglingarstaurinn, sem siglt hafi verið á, hafi verið 12-13 metrar á lengd og væri grunnur hans steypur við sjávarbotninn. Stæði innsiglingarmerkið nokkra metra fyrir ofan sjávarborðið og væri vel sýnilegt þeim sem leið ættu um innsiglinguna. Þrjár litljósmyndir fylgja skýrslu lögreglu sem sýna ákomu á innsiglingarstaurinum sem sögð er eftir ásiglingu skipsins Thor Skandia á staurinn.

Meðal málgagna er skrifleg yfirlýsing tveggja hafnarvarða í Sandgerðishöfn sem voru á vakt 30. júlí 2014, þeirra Kristins Sófusar Pálmasonar og Torfa Gunnlaugssonar. Þar segir að þeir hafi beðið eftir skipinu Thor Skandia inni á hafnarvog og séð skipið koma við bauju og fundist það koma á „of hægri ferð.“ Þeir hafi þá ekið yfir á hægri norðurkant og upp á hafnargarð og þá séð skipið vera skakkt í rennunni við miðstaurinn. Þegar skipið hafi náð aftur réttri stefnu hafi þeir ekki séð staurinn. Kristinn Sófus og Torfi gáfu skýrslu við aðalmeðferð málsins og staðfestu báðir ódagsetta yfirlýsingu sem þeir kváðust hafa samið sjálfir nokkrum dögum eftir atvikið.

Í stefnu segir að lýsing Kristins og Torfa á atvikum eigi sér stoð í ferðaleið skipsins í höfn 30. júlí 2014 samkvæmt AIS-kerfi Landhelgisgæslu Íslands. Kallmerki skipsins sýni hvernig skipið hafi siglt af siglingaleið og á innsiglingarstaurinn. Ekkert annað skip hafi siglt inn eða út úr höfninni á þeim tíma sem um ræði. Komi það fram í dagbók hafnarstarfsmanna. Í greinargerð sinni lýsir stefndi atvikum á hinn bóginn þannig að við siglingu skipsins inn í Sandgerðishöfn í umrætt sinn hafi það farið fram hjá innsiglingarstaur sem hafi verið staðsettur við svokallaða rennu inn að höfninni. Árekstur hafi ekki orðið á milli skips og staus líkt og stefnandi haldi fram. Þá mótmælir stefndi því að skipstjóri skipsins hafi misst stjórn á skipinu við innsiglinguna.

Stefnandi fékk Köfunarþjónustu Sigurðar ehf. til að athuga aðstæður á svæðinu. Í ljós kom að innsiglingarstaurinn var brotinn og var efri hluti hans fjarlægður 14. október 2014. Degi síðar var neðri hluti stausins réttur við og stífaður. Kemur þetta fram á vinnuseðli með reikningi Köfunarþjónustunnar 20. apríl 2015, en kostnaður

við þessar aðgerðir og aðrar sem tilgreindar eru á vinnuseðlinum nemur samtals 2.023.864 krónum að meðtöldum virðisaukaskatti. Þá kemur fram á reikningi sömu köfunarþjónustu 28. ágúst 2015 að við köfun 15. júní sama ár hafi komið í ljós að ekki væri hægt að gera við botnfestur staursins „þar sem búið var að keyra of oft á staurinn og skemma botnfestur.“ Var botnstykkið skorið í burtu og tekið í land 2. júlí 2015.

Með bréfi 20. febrúar 2015 óskaði stefnandi eftir afstöðu Eimskips til bótaskyldu vegna árekstrar Thor Skandia. Vísað er til þess í bréfinu að Eimskip hefði verið leigutaki skipsins í umrætt sinn og því haldið fram að ásigling skipsins á staurinn hafi verið gáleysisleg enda sé merkinu ætlað að leiðbeina skipum um rétta innsiglingu. Fullyrti stefnandi að Eimskip bæri skaðabótaábyrgð sem leigutaki skipsins á tjóni stefnanda og vísaði til siglingalaga nr. 34/1985 í því sambandi. Í svari starfsmanns Eimskips 11. mars 2015 var upplýst að Eimskip hefði ekki verið leigutaki skipsins í ferð þess 30. júlí 2014, en verið umboðsaðili skipsins. Jafnframt var upplýst að skipið hefði verið í leigu hjá félaginu Dansk Pelsdyr Foder.

Með bréfi 11. maí 2015 óskaði stefnandi eftir afstöðu stefnda til bótaskyldu vegna áðurgreindrar ásiglingar og upplýsingum um hvort leigusamningur hafi verið í gildi þegar ásiglingin átti sér stað. Í svari starfsmanns stefnda, Gunnbjörn Joensen, með tölvupósti 22. maí 2015, kveðst hann ekki hafa heyrt af málinu áður og í samtali við sig hafi skipstjóri skipsins hafnaði því að hafa siglt niður staurinn. Stefnandi átti þá í tölvupóstsamskiptum við Gunnbjörn og ítrekaði meðal annars ósk sína um að fá upplýsingar um samningssamband stefnda og Eimskips.

Að beiðni stefnanda mat siglingasvið Vegagerðarinnar tjón á innsiglingarstaurnum og setti fram áætlun um úrbætur. Í minnisblaði Jóhanns Þórs Sigurðssonar til stefnanda 3. september 2015 er lagt til að steypur verði járnbentur sökkull, 2,5 m á kant og 1,2 m á hæð að meðaltali. Þá segir að sökkullinn verði með innsteypu stálröri sem efri helmingur gamla innsiglingarmerkisins verði boltaður við. Verði staurinn lengdur til að hann nái rétttri hæð. Kostnaður við viðgerð á staurnum var metinn á 15.990.594 krónur að virðisaukaskatti meðtöldum. Með tölvupósti 15. september 2015 fékk stefndi upplýsingar um áætlaðan kostnað af viðgerð á staurnum og tækifæri til athugasemda. Í svari Lars Espersen lögmanns 18. september 2015 fyrir hönd stefnda er skaðabótaábyrgð stefnda hafnað þar sem skipið hafi ekki siglt á innsiglingarstaurinn.

Köfunarþjónusta Sigurðar ehf. lauk viðgerðum við staurinn sumarið 2016. Kostnaður við þær nam samtals 14.880.000 krónum. Þann 19. ágúst 2016 var stefnda sent kröfubréf þar sem krafist var greiðslu fyrir heildarkostnað stefnanda vegna árekstursins, alls 18.462.286 króna. Var kröfu stefnanda hafnað með bréfi lögmanns stefnda 1. september 2016 og fyrri afstaða stefnda ítrekuð. Stefnandi beindi einnig sömu kröfu að Eimskip með bréfi 24. ágúst 2016. Í svarbréfi lögmanns Eimskips var skaðabótaskyldu Eimskips hafnað með vísan til þess að skipið Thor Skandia hafi ekki siglt á staurinn og að Eimskip hafi ekki verið leigutaki skipsins og því ekki útgerðarmaður heldur umboðsmaður. Bréfinu fylgdu upplýsingar um samskipti á milli starfsmanna Eimskips og stefnda vegna ferðar skipsins og tölvupóstur frá Ivan Larsen 26. febrúar 2015 þar sem fram kemur að samningur hafi verið á milli stefnda og Dansk Pelsdyr Foder á þeim tíma sem um ræðir.

Loks sendi stefnandi kröfubréf, dagsett 6. október 2016, til félagsins Dansk Pelsdyr Foder og krafðist greiðslu vegna tjóns stefnanda af árekstrinum. Með svarbréfi 14. október 2016 var hafnað skaðabótaábyrgð félagsins með vísan til þess að það hefði ekki verið leigutaki skipsins á þeim tíma sem um ræðir og hefði félagið greitt fyrir flutning á vörum samkvæmt þyngd farmsins hverju sinni.

Í þinghaldi í málinu 30. október 2019 lagði stefnandi fram beiðni um dómkvaðningu matsmanns til að skoða og meta skráningu skipaleiðar skipsins Thor Skandia í „sjálfvirkt auðkennakerfi skipa (AIS) hjá Landhelgisgæslu Íslands þann 30. júlí 2014.“ Var spurt um hver hefði verið raunveruleg og áætluð siglingaleið skipsins fyrrnefndan dag samkvæmt skráningu þess í kerfið, þá sérstaklega með tilliti til staðsetningar á innsiglingarstaur hafnarinnar eftir því sem nánar greinir í matsbeiðni stefnanda. Lagði stefnandi sjö tölusettar spurningar fyrir matsmann, en svo fór að stefndi gerði athugasemd við matsspurningar 1-6 og mótmælti þeim, en taldi spurningu númer sjö þá einu sem hefði þýðingu í málinu. Laut hún að því að upplýst yrði hver væri nákvæmni AIS-kerfisins í metrum talið þegar kæmi að því að staðsetja skip.

Leyst var úr ágreiningi aðila um matsspurningar með úrskurði dómsins 10. janúar 2019 og var fallist á kröfu stefnanda um að dómkvaddur yrði matsmaður til að svara matsspurningum 1-6 í matsbeiðni stefnanda, en ekki var ágreiningur um spurningu númer 7 eins og fyrr segir. Í þinghaldi í málinu 1. mars 2019 var Guðmundur Birkir Agnarsson, skipstjóri og sjómælingamaður, dómkvaddur til að framkvæma umbeið

mat. Var matsgerð hans, dagsett 7. maí 2019, og sjö fylgiskjöl, lögð fram í málinu 21. maí 2019.

Í matsgerðinni segir meðal annars að endurrit í málgögnum úr AIS-kerfi Landhelgisgæslunnar sé skjáskot af rafrænu kortaviðmóti stjórnstöðvar Landhelgisgæslunnar eða vaktstöðvar siglinga. Sýni endurritið siglingarferil Thor Skandia eins og hann birtist í tölvum stjórnstöðvar. Samkvæmt því sem lesa megi úr endurritinu virðist sem skipið hafi rásað talsvert á leið sinni inn til hafnar í Sandgerði og megi sjá að siglingarferill skipsins liggja yfir eða mjög nálægt merki sem tákni nyrðri innsiglingarstaurinn við innsiglinguna. Þá hafi leið skipsins samkvæmt þessu legið út fyrir rennu þá sem afmarkar hluta af siglingaleiðinni til Sandgerðis og nærri grynningum, en skurðinn og grynningar megi lesa út úr dýpislínum í endurritinu.

Nánar er vikið að niðurstöðum matsgerðar hins dómkvadda matsmanns í kafla V hér á eftir.

II

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi kveðst reisa kröfu sína um skaðabætur úr hendi stefnda á gáleysi skipstjóra Thor Skandia við stjórn skipsins 30. júlí 2014 og ábyrgð stefnda sem útgerðarmanns skipsins. Innsiglingarstaur sá sem um ræði teljist til hafnarmannvirkja í skilningi 2. mgr. 3. gr. hafnalaga nr. 61/2003. Sandgerðishöfn sé í eigu stefnanda en lúti hafnarstjórn, sbr. 2. tölulið 1. mgr. 8. gr. sömu laga.

Ljóst sé af gögnum málsins að skipstjóri Thor Skandia hafi sýnt af sér gáleysi þegar hann hafi siglt skipinu inn í Sandgerðishöfn 30. júlí 2014. Á endurriti úr AIS-kerfinu og af framburði vitna megi sjá að hann hafi siglt af siglingaleið úr rennu og misst stjórn á skipinu og hafi farið yfir innsiglingarstaurinn með þeim afleiðingum að staurinn hafi brotnað og eyðilagst. Um sé að ræða saknæma yfirsjón eða vanrækslu skipstjóra sem hafi leitt til tjóns stefnanda.

Stefnandi kveður tjón stefnda vera vegna viðgerða og kostnaðar við að fjarlægja staurinn og nemi það 18.462.286 krónum og sundurliðist þannig:

Staur fjarlægður og frágangur á vettvangi	2.023.854 krónur
Tilraun til viðgerðar og uppsetningar	1.558.432 krónur
Smíði og uppsetning á staur	<u>14.880.000 krónur</u>
Samtals	18.462.286 krónur

Stefndi hafi verið útgerðarmaður skipsins þegar tjónið varð. Ljóst sé af gögnum málsins að skipið hafi lotið stjórn stefnda, verið í hans eigu og áhöfn þess hafi verið á

vegum stefnda. Með vísan til 1. mgr. 171. gr. og 1. mgr. 171. gr. a í siglingalögum nr. 34/1985 beri stefndi ábyrgð sem útgerðarmaður skipsins á tjóni stefnanda. Þá beri stefndi einnig ábyrgð á tjóninu á grundvelli vinnuveitandaábyrgðar þar sem skipstjóri og áhöfn hafi verið starfsmenn stefnda.

Þá kveður stefnandi að fullyrðingar stefnda um að skipið hafi ekki siglt á innsiglingarstaurinn heldur aðeins farið nálægt honum eigi sér ekki stoð í gögnum málsins. Í málinu liggi fyrir siglingaleið skipsins samkvæmt AIS-kerfi byggt á kallmerkjum þess og sýni glögggt að skipið hafi siglt á innsiglingarstaurinn í umrætt sinn. Þá liggi fyrir framburður tveggja vitna um hvernig skipstjóri skipsins hafi misst stjórn á skipinu við staurinn og hvernig staurinn hafi horfið sjónum þeirra. Þá hafi ekkert annað skip komið til hafnar 30. júlí 2014 og ábyrgð annarra sé því útilokuð.

Þá verði sú fullyrðing einnig að teljast mjög ósennileg að skipið hafi aðeins farið nálægt staurnum umrætt sinn, þar sem aðeins sé hægt að sigla inn í Sandgerðishöfn um rennu og með því að sigla nálægt staurnum sé hann kominn á verulegar grynningar sem staurnum sé einmitt ætlað að merkja og vara við. Það sé því ósennilegt að skipstjóri hafi ætlað sér að sigla nálægt staurnum líkt og stefndi haldi fram.

Beri stefnda því að greiða skaðabætur til stefnanda í samræmi við dómkröfu hans.

Stefnandi byggir kröfu sína um skaðabætur á hendur stefnda á 171. gr. og 171. gr. a í siglingalögum nr. 34/1985 og á vinnuveitandaábyrgð. Þá vísar stefnandi til 3. og 8. gr. hafnalaga nr. 61/2003 um tjón sitt. Vaxtakrafa stefnanda er byggð á III. og IV. kafla laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Stefnandi krefst vaxta samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 frá tjónsdegi. Þá krefst stefnandi dráttarvaxta mánuði frá því að krafa um fjárhæð skaðabóta var sett fram. Málskostnaðarkröfu sína byggir stefnandi á XX. og XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála og lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt. Um varnarþing er vísað til 41. gr. laga nr. 91/1991, enda átti hin bótaskylda háttsemi sér stað innan þinghár Héraðsdóms Reykjaness.

III

Málsástæður og lagarök stefnda

Stefndi kveðst fullyrða að árekstur hafi ekki orðið á milli skipsins Thor Skandia og innsiglingarstaura við Sandgerðishöfn 30. júlí 2014. Telji stefndi að stefnandi hafi ekki fært fyrir því sönnur að árekstur hafi orðið í umrætt sinn. Sé öllum málsástæðum stefnanda um bótaskyldu stefnda í málinu hafnað.

Hafnarstarfsmenn á vegum stefnanda hafi verið viðstaddir þegar Thor Skandia sigldi inn að Sandgerðishöfn. Hafi þeir með yfirlýsingum sínum borið um að ekki hafi sést til innsiglingarstausins eftir að Thor Skandia hafi siglt fram hjá honum án þess þó að þeir fullyrði að hafa séð árekstur skips og staus. Ekki komi fram hvar starfsmennirnir hafi verið staddir þegar þeir hafi horft til skipsins sigla inn að höfninni, en þess beri að geta að þeir hafi að minnsta kosti verið í hundraða metra fjarlægð þar sem þeir horfðu til skipsins.

Stefnandi styðji dómkröfu sína við útprentun úr AIS-kerfi Landhelgisgæslu Íslands. Stefndi hafni því að útprentið hafi sönnunargildi í málinu, hvað þá að það færi sönnur fyrir því að árekstur hafi orðið milli skips og staus. Þá liggi fyrir að hafnarstarfsmenn stefnanda hafi komið um borð í Thor Skandia þegar skipið hafi lagst að bryggju og spurt skipstjóra þess hvort árekstur hafi orðið við staurinn. Skipstjórinn hafi neitað því og í kjölfarið hafi starfsmennirnir athugað skipsskrokkinn án þess að finna ummerki á honum um árekstur. Hægðarleikur hefði verið fyrir stefnanda að sýna fram á að árekstur hefði orðið. Árekstur skipsins við innsiglingarstaurinn hefði til að mynda valdið rispum á skipsskrokknum, enda staurinn gerður úr stáli. Stefnandi hefði þannig getað leitað af sér allan grun með því að mynda skrokk skipsins. Þá hefði stefnandi getað rannsakað innsiglingarstaurinn ítarlega og leitað eftir merkjum um árekstur, svo sem hvort leifar af málningu sömu gerðar og á skipsskrokki Thor Skandia væri að finna á staurnum, enda hafi frá upphafi verið grunur hjá hafnarstarfsmönnum um árekstur. Þetta hafi stefnandi ekki gert og í málinu liggi aðeins fyrir myndir sem sýni með óljósum hætti meinta ákomu á efri hluta stausins. Efri hluti stausins hafi verið fluttur í land 15. október 2014 og séu myndirnar því teknar að minnsta kosti tveimur og hálfum mánuði eftir að Thor Skandia hafi verið í Sandgerðishöfn. Á þeim tíma hafi efri hluti stausins legið undir sjávarmáli og því séu yfirgnæfandi líkur á að meint ummerki á staurnum hafi komið til á því tímabili af völdum árekstra annarra skipa. Þessu til viðbótar sýni reikningur Köfunarþjónustu Sigurðar ehf. frá 28. ágúst 2015 að ógerlegt hafi verið að lagfæra neðri hluta stausins þar sem ítrekað hafi verið keyrt á hann og botnfestur því skemmdar. Skemmdir þessar hafi komið í ljós við athugun kafara 15. júní 2015, eða um 11 mánuðum eftir að Thor Skandia kom að Sandgerðishöfn. Verkskýrslur köfunarþjónustunnar og atvik öll bendi til þess að á því tímabili hafi önnur skip klesst á og skemmt neðri hluta og botnfestur stausins. Það sé því ómögulegt að sýna fram á að hvaða leyti meintar ákomur og

skemmdir á innsiglingarstaurnum sé að rekja til atburða í lok júlí 2014. Stefndi geti ekki borið ábyrgð á tjóni stefnanda þegar svo mikil óvissa sé um öll atvik máls og orsakatengsl. Meint ummerki á ljósmyndum í málinu gætu því hæglega skýrst af árekstrum annarra skipa á staurinn, bæði fyrir og eftir 30. júlí 2014. Stefndi telji fyrrnefndar myndir því engu bæta við um sönnun fyrir meintum árekstri. Einnig segi í minnisblaði Vegagerðarinnar að hægt hafi verið að nota allan efri hluta siglingarmerkisins, alls fjóra metra, en sá hluti hefði að öllum líkindum orðið fyrir hvað mestu tjóni ef skip á stærð við Thor Skandia hefði siglt niður staurinn. Bendi þetta til þess að árekstur hafi ekki orðið og ekkert tjón fyrir stefnanda á efri hluta stausins.

Stefnandi hafi í mörgu brugðist seint og hægt við þeim grun sem hafi vaknað hjá hafnarstarfsmönnum hans 30. júlí 2014. Fyrir liggur að starfsmenn stefnanda hafi ekki tilkynnt um atvikið fyrr en 6. ágúst 2014 eða sjö dögum eftir komu Thor Skandia. Þá hafi stefnda fyrst verið tilkynnt um atvikið 11. maí 2015 eða um 10 mánuðum síðar. Þar að auki hafi lögmanni stefnda verið sent kröfubréf 19. ágúst 2016, eða rúmum tveimur árum eftir atburði. Stefnandi þurfi að axla þá ábyrgð að hafa ekki á þessum tíma rannsakað málið betur en raun beri vitni. Innsiglingarstaurinn hafi ekki verið fjarlægður fyrr en löngu eftir að Thor Skandia hafi verið í höfninni. Ef árekstur hefði orðið og staurinn verið fjarlægður strax hefði tjón stefnanda getað orðið umtalsvert minna því að staurinn hefði ekki skemmst að öllu leyti vegna ítrekaðra árekstra annarra skipa. Stefnandi hafi því ekki sinnt þeirri skyldu sinni að takmarka tjón sitt. Þá hafi stefnda sem eiganda skipsins ekki verið gefið færi á að veita andsvör við grun stefnanda fyrr en löngu eftir atburði málsins. Á þessum langa tíma hafi tækifæri til sönnunar í málinu minnkað til muna og beri stefnandi hallann af því. Til að mynda sé vel mögulegt að innsiglingarstaurinn hafi fallið vegna veikleika í undirstöðum, en fyrir liggur í málinu að staurinn hafi áður þurft viðgerðar við sökum áreksturs. Ekki hafi farið fram rannsókn á burðarvirki stausins eða mögulegum áhrifum öldugangs á veikleika hans. Stefnandi verði að bera hallann af þessum atriðum öllum sökum aðgerðarleysis við rannsókn á bótakröfu sinni. Stefnandi hafi frá upphafi haft alla burði til að upplýsa um þessi atriði.

Stefndi og skipstjóri Thor Skandia hafi ávallt hafnað bótakröfu stefnanda. Ríkar skyldur hvíli á skipstjóra að halda skipi sínu haffæru og beri hann ábyrgð á öryggi þess ef ætla má að skipið hafi tekið grunn eða laskast að öðru leyti, sbr. 2. mgr. 6. gr.

siglingalaga nr. 34/1985. Skipstjóri Thor Skandia hafi ekki talið tilefni til að óska eftir athugun á skrokki skipsins. Styðji þessi afstaða skipstjóra það að árekstur hafi ekki orðið í umrætt sinn. Þá sé því hafnað sem fram komi í stefnu að skipstjóri hafi misst stjórn á skipinu og sýnt af sér gáleysi eða aðra yfirsjón. Fullyrðingar stefnanda að þessu leyti séu órökstuddar.

Samkvæmt framangreindu liggja ekki fyrir sönnun um að skip stefnda, Thor Skandia, hafi rekist á innsiglingarstaur við Sandgerðishöfn við innsiglingu 30. júlí 2014. Stefnandi hafi ekki axlað sönnunarbyrði sína um meginskilyrði bótaábyrgðar um orsakatengsl og saknæmi. Því beri að sýkna stefnda af öllum kröfum stefnanda.

Stefndi vísar til siglingalaga nr. 34/1985. Þá er vísað til meginreglna skaðabótaréttar um saknæmi, sönnunarbyrði og orsakatengsl. Málskostnaðarkrafa stefnda styðst við 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

IV

Niðurstaða

Dómendur gengu á vettvang við upphaf aðalmeðferðar og kynntu sér aðstæður í Sandgerðishöfn.

Við aðalmeðferð málsins gáfu skýrslu vitnin Kristinn Sófus Pálmason, Torfi Gunnþórsson og Jógvan Martin Joensen, skipstjóri Thor Skandia, svo og Guðmundur Birkir Agnarsson dómkvaddur matsmaður.

Í máli þessu krefst stefnandi greiðslu skaðabóta úr hendi stefnda að fjárhæð 18.462.286 krónur. Krafa stefnanda er byggð á því að skipið Thor Skandia hafi siglt á innsiglingarstaur í Sandgerðishöfn á leið sinni til hafnar 30. júlí 2014 og valdið stefnanda tjóni sem nemur fyrrgreindri fjárhæð sem byggð er á þremur reikningum Köfunarþjónustu Sigurðar ehf. sem fjarlægði innsiglingarstaurinn og undirstöður hans, lagfærði og kom staurnum fyrir á ný á sama stað. Hafnar stefndi því að skipið hafi siglt á staurinn og krefst sýknu af kröfum stefnanda. Greinir aðila þannig á um það hvort skipið hafi siglt á innsiglingarstaurinn og valdið skemmdum á honum eða ekki. Að öðru leyti eru atvik málsins óumdeild.

Svo sem fram kemur í kafla I að framan var Guðmundur Birkir Agnarsson, skipstjóri og sjómælingamaður, dómkvaddur að beiðni stefnanda til að svara tilteknum spurningum. Er matsgerð hans meðal gagna málsins. Í henni segir að skjáskot af rafrænu kortaviðmóti úr AIS-kerfi sýni siglingaferil Thor Skandia eins og hann birtist í tölum stjórnstöðvar Landhelgisgæslu Íslands. Lesa megi úr endurríti í

málgögnum að svo virðist sem skipið hafi rásað talsvert á leið sinni inn til hafnar í Sandgerði og megi sjá að siglingarferill skipsins liggja yfir eða mjög nálægt merki sem tákni nyrðri innsiglingarstaurinn við innsiglinguna. Þá hafi leið skipsins samkvæmt þessu legið út fyrir rennu þá sem afmarkar hluta af siglingaleiðinni til Sandgerðis og nærri grynningum, en skurðinn og grynningar sé hægt að lesa út úr dýpislínum í endurritinu.

Í svari matsmanns við spurningu 4 um hvort frávik hafi verið á milli áætlaðrar siglingaleiðar og raunverulegrar siglingaleiðar skipsins inn í höfnina í umrætt sinn segir matsmaður innsiglinguna til Sandgerðishafnar frekar þrönga og grunna. Um sé að ræða þrjár leiðarlínu sem fylgja þurfi af nákvæmni. Þurfi skip að taka tvær beygjur í innsiglingunni á leið sinni til hafnarinnar. Leiðin sé vel merkt með leiðarmerkjum í landi fyrir hverja leiðarlínu, og að auki dufli við fyrri beygjuna og svo tveimur botnföstum staurum meðfram leiðarlínu 2. Þá segir að til að halda skipi á réttum stað í innsiglingunni sé mikilvægt að halda skipinu vel í merkjum eins og það sé kallað. Eigi það sérstaklega við um stærri skip með mikla djúpristu. Siglingu skipa til hafnar í Sandgerði er nánar lýst í matsgerðinni sem dómkvaddur matsmaður staðfesti fyrir dómi.

Í skýrslu dómkvadds matsmanns fyrir dómi við aðalmeðferð málsins kom fram að hann hefði ekki boðað aðila til matsfundar þegar hann vann að matinu og hefði slíkur fundur ekki verið haldinn. Við munnlegan flutning málsins mótmælti lögmaður stefnda sönnunargildi matsgerðarinnar og fullyrti að slíkur annmarki væri á matsgerðinni af þessum sökum að ekki yrði á henni byggt í málinu.

Samkvæmt 2. mgr. 62. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála tilkynnir matsmaður aðilum með sannanlegum hætti hvar og hvenær verði metið. Eins og fram er komið var ekki boðað til matsfundar með þeim hætti sem löggin kveða á um. Verður niðurstaða málsins af þeim sökum ekki byggð á matsgerðinni um það hvort skipið hafi siglt á innsiglingarstaurinn eins og stefnandi byggir á.

Kemur þá til skoðunar hvort önnur gögn málsins geymi fullnægjandi upplýsingar um ágreiningsefnið. Sem fyrr segir liggur fyrir skrifleg yfirlýsing tveggja fyrrverandi starfsmanna Sandgerðishafnar, þeirra Kristins Sófusar Pálmasonar og Torfa Gunnþórssonar, sem voru á vakt 30. júlí 2014 og sáu skipið Thor Scandia sigla inn í Sandgerðishöfn. Staðfestu þeir yfirlýsingu fyrir dómi við aðalmeðferð málsins.

Vitnið Torfi Gunnþórsson lýsti því fyrir dómi að það hefði séð atvikið eins og greint væri frá því í yfirlýsingunni. Staðfesti vitnið að innsiglingarstaurinn hefði verið á sínum stað áður en skipið hafi komið í rennuna. Vitnið kvaðst einnig hafa séð skipið þversum eða mjög skakkt í rennunni við staurinn. Hafi staurinn svo verið horfinn þegar skipið hélt áfram. Aðspurt kvaðst vitnið ekki hafa séð áreksturinn sem slíkan, en skipið hefði komið mjög hægt inn og fengið á sig öldu.

Vitnið Kristinn Sófus Pálmason staðfesti fyrir dómi efni yfirlýsingar sinnar og Torfa Gunnþórssonar. Vitnið kvaðst hafa séð innsiglingarstaurinn þegar skipið hefði verið á leið inn í höfnina, þá státt við glugga á vaktstöð hafnarinnar á 2. hæð hússins með útsýni yfir höfnina og sjóinn. Ljós hafi blikkað á staurinum og því hafi hann verið sýnilegur allan tímann. Vitnið kvaðst ekki hafa séð skipið rekast á staurinn en lega skipsins þar sem stefnu er breytt hefði verið þannig að ekki væri um neitt annað að ræða en að skipið hefði siglt á staurinn. Nánar aðspurt bar vitnið að það hefði ekið upp á hafnargarð og þá séð að staurinn var horfinn og skipið komið inn fyrir leguna þannig að einhvern tímann á tímabilinu frá því að vitnið var í vaktstöð hafnarinnar og þar til komið var upp á hafnargarðinn var staurinn horfinn. Fullyrti vitnið að það hefði síðast séð staurinn þegar skipið var á leiðinni inn að höfninni. Ekki væri um annað að ræða en að skipið hefði siglt á staurinn.

Svo sem áður segir kynntu dómendur sér aðstæður í Sandgerðishöfn. Samkvæmt gögnum málsins liggur fyrir að sigling inn til Sandgerðishafnar er þannig að fyrst er siglt í r/v 110° stefnu í hvítan ljósgeira frá vita sem er upp af höfninni, inn að rauðu ljósdufli sem er við norðurenda siglingarrennu inn að mynni hafnarinnar. Frá ljósduflinu er siglt í r/v 139° eftir siglingamerkjum sem staðsett eru sunnan hafnarinnar, tveir þríhyrningar (formerki og bakmerki) með græn-blikkandi ljósum sem snúa toppum saman og mynda línu eftir siglingarrennunni miðri. Við austurbrún siglingarrennunnar, sem er dýpkuð rás fyrir skip að sigla eftir, eru tvö botnföst rauðgul siglingamerki (staurar) með rauðu ljósi sem eiga að vera á bakborða (vinstri hönd) þegar siglt er inn að mynni hafnarinnar. Nyrðra merkið (staurinn) er í um 450 m frá enda hafnargarðs við hafnarmynni og syðra merkið um 150 m frá enda hafnargarðsins. Siglingarrennan að höfninni er tiltölulega þröng fyrir skip af þessari stærð, eða 50 m en skipið Thor Scandia er 63,26 m langt og 11,03 m breitt.

Skipið Thor Skandia hóf siglingu inn til Sandgerðishafnar um það bil 15 mínútum fyrir klukkan 09:00 að morgni 30. júlí 2014, eða um það bil 30 mínútum eftir háflóð.

Veður var þá NNA 11 – 15 m/s sem hefur eflaust átt þátt í því hversu skipið rásaði í innsiglingunni til hafnarinnar. Vitnið Jógvan Martin Johansen var skipstjóri skipsins í umrætt sinn. Fyrir dómi greindi vitnið frá því að það hefði sjálft verið við stjórn skipsins og að skipið léti ágætlega að stjórn á fjögurra hnúta hraða, það er fjórar sjómíllur á klukkustund. Skipið hefði verið á sjálfstýringu í fyrstu en síðan hefði vitnið skipt yfir á handstýri.

Af gögnum málsins verður ráðið að þegar skipið var komið nærri þeim stað þar sem nyrðra siglingamerkið er staðsett var hraði skipsins kominn niður fyrir tvo hnúta. Eins og fram er komið báru tveir þáverandi starfsmenn Sandgerðishafnar um það fyrir dómi að innsiglingarstaurinn hefði verið á sínum stað áður en skipið hóf siglingu inn til hafnarinnar, en hefði ekki sést eftir að skipið fór þar hjá. Skipið hefði snúist í rennunni þar sem siglingamerkið var og verið á mjög lítilli ferð. Þá er upplýst að starfsmenn óku upp á hafnargarð sérstaklega til að fylgjast með skipinu þegar það var á þeim stað sem staurinn var. Sáú þeir ekki staurinn og fullyrtu að skipið hefði farið inn fyrir merkið og brotið það þegar skipið var að snúast í rennunni.

Að mati dómsins kemur framburður vitnanna Torfa Gunnþórssonar og Kristins Sófusar Pálmasonar, fyrrverandi starfsmanna Sandgerðishafnar, heim og saman við feril skipsins frá AIS- tæki þess (Automatic Identification System – sjálfvirkt auðkenningarkerfi skipa), en frá tækinu eru sendar sjálfvirkt tímasettar staðsetningar skipsins ásamt hraða þess til Vaktstöðvar siglinga.

Samkvæmt því sem nú er fram komið telur dómurinn sannað að skipið hafi þann 30. júlí 2014 siglt niður umrætt siglingamerki í Sandgerðishöfn með þeim afleiðingum að það brotnaði og hvarf sjónum. Bæði vitni og gögn málsins staðfesta að skipið hafi rásað í innsiglingunni til hafnarinnar á þeim stað þar sem innsiglingarmerkið var og verið minnst á tveggja hnúta hraða. Í framburði vitnisins Jógvan Martin Joensen, skipstjóra skipsins, fyrir dómi kom fram að skipið hefði verið á fjögurra hnúta hraða þegar hraðinn var minnstur og fullyrti vitnið að skipið léti vel að stjórn á þeim hraða. Vitnið lét á hinn bóginn hjá líða að greina frá því að minnsti hraði skipsins hefði verið kominn niður fyrir tvo hnúta þegar það var komið nærri þeim stað þar sem nyrðra siglingamerkið er staðsett. Að öllu þessu virtu er það niðurstaða dómsins að skipstjóri skipsins Thor Scandia hafi sýnt af sér sagnæmt aðgæsluleysi þegar hann sigldi skipinu of hægt inn í höfnina á fyrrnefndum degi og óvarlega með þeim hætti að hann missti stjórn á skipinu og sigldi innsiglingarstaurinn niður.

Samkvæmt 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985 ber útgerðarmaður ábyrgð á tjóni sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu í starfi skipstjóra. Ekki er um það deilt í málinu að stefndi var útgerðarmaður skipsins í umrætt sinn sem var í eigu stefnda og laut stjórn starfsmanns stefnda. Verður það niðurstaða dómsins að skipstjóri skipsins hafi með aðgæsluleysi sínu bakað stefna skaðabótaskyldu í málinu vegna tjóns stefnanda.

Stefnandi fékk siglingasvið Vegagerðarinnar til að meta tjón á innsiglingarstaurnum og áætla úrbætur. Samkvæmt sundurliðaðri áætlun nemur kostnaður úrbóta 15.990.594 krónum að virðisaukaskatti meðtöldum. Dómkrafa stefnanda um skaðabætur úr hendi stefnda er byggð á þremur reikningum frá Köfunarþjónustu Sigurðar ehf. Um er að ræða kostnað við að fjarlægja innsiglingarstaurinn og frágang á vettvangi, samtals að fjárhæð 2.023.854 krónur; tilraun til viðgerðar og uppsetningar á staurnum að fjárhæð 1.558.432 krónur og loks kostnað vegna smíði og uppsetningar á staur, 14.880.000 krónur, samtals 18.462.286 krónur.

Auk þess að mótmæla bótaskyldu í málinu hefur stefndi vísað til þess að sönnun skorti fyrir umfangi tjónsins hafi ásigling orðið. Þá hafi stefnandi ekki takmarkað tjón sitt að neinu leyti. Stefnda var með bréfi stefnanda 19. ágúst 2016 gerð grein fyrir tjóni stefnanda sem nam viðgerðarkostnaði samkvæmt reikningum, samtals að fjárhæð 18.462.286 krónur. Áður en úrbætur á staurum hófust að beiðni stefnanda aflaði hann einnig áætlunar um hvaða úrbætur þyrfti að gera á staurnum og hvað þær kostuðu. Liggur fyrir áætlun siglingasviðs Vegagerðarinnar um þessi atriði sem sent var stefnda 15. september 2015 með beiðni um athugasemdir. Stefndi hefur í engu lagt mat á viðgerðarkostnað staurins og hvorki hnekkkt þeirri áætlun sem stefnandi aflaði áður en hafist var handa við viðgerð á staurnum og undirstöðum hans né reikningum vegna viðgerðarkostnaðar. Telur dómurinn að stefndi verði að bera hallann af því. Er ósannað í málinu að kostnaður af viðgerð á staurnum og endurnýjun á undirstöðu hans nemi lægri fjárhæð en 16.903.854 krónum (2.023.854 + 14.880.000 krónur). Rétt þykir að stefnandi beri sjálfur kostnað af viðgerð á staurnum sem um getur á vinnuseðli með reikningi 28. ágúst 2015 að fjárhæð 1.558.432 krónur, en fram er tekið á reikningnum að vinna Köfunarþjónustu Sigurðar ehf. hafi ekki skilað árangri.

Samkvæmt framangreindu er fallist á að stefndi greiði stefnanda 16.903.854 krónur í skaðabætur með vöxtum og dráttarvöxtum eins og greinir í dómsorði.

Í ljósi niðurstöðu málsins og með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála verður stefndi dæmdur til að greiða stefnanda málskostnað sem þykir hæfilega ákveðinn 2.000.000 króna.

Jón Höskuldsson héraðsdómari kveður upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnum Kristni Halldórssyni héraðsdómara og Vilbergi Magna Óskarssyni skipstjórnarkennara.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Thor P/F, greiði stefnanda, Sandgerðisbæ, 16.903.854 krónur með vöxtum samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu frá 30. júlí 2014 til 19. september 2016, en frá þeim degi með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. sömu laga til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 2.000.000 króna í málskostnað.

Jón Höskuldsson

Kristinn Halldórsson

Vilbergur Magni Óskarsson