

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur, 15. maí 2007, í máli nr. E-50/2005:

Anna Þorsteinsdóttir

(Steingrímur Þormóðsson hrl.)

gegn

Samskipum hf.

(Lilja Jónasdóttir hrl.)

Mál þetta, sem dómtekið var 13. mars sl., að loknum munnlegum málflutningi, og endurupptekið og flutt að nýju 14. maí, var höfðað af Önnu Þorsteinsdóttir, Hringbraut 2 A, Hafnarfirði, á hendur Samskipum, Holtavegi við Holtabakka, með stefnu áritaðri um birtingu hinn 6. janúar 2005.

Endanlegar dómkröfur stefnandi eru þær aðallega, að hið stefnda félag verði dæmt til að greiða stefnanda 8.223.000 krónur, ásamt 2% ársvöxtum frá 9. mars 1997 til 11. janúar 2005, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags.

Til vara krefst stefnandi þess, að hið stefnda félag verði dæmt til að greiða stefnanda 4.267.123, ásamt 2% ársvöxtum frá 9. mars 1997 til 11. janúar 2005, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags. Þá er gerð krafa um málskostnað að skaðlausu, þar sem hliðsjón verði höfð af því að stefnandi er ekki virðisaukaskattskyld og af útlögðum kostnaði, eins og mál þetta væri eigi gjafsóknarmál.

Dómkröfur stefnda eru þær aðallega, að hann verði sýknaður af öllum kröfum stefnanda og stefnandi dæmdur til þess að greiða honum málskostnað að skaðlausu, en til vara að dómkröfur stefnanda verði lækkaðar verulega og málskostnaður felldur niður.

Stefnandi fékk gjafsókn með bréfi dómsmálaráðuneytisins, dagsettu 10. desember 2004.

Málsatvik eru þau, að eiginmaður stefnanda, Óskar Guðjónsson, var skipverji á m/s Dísarfelli. Skipið sökk hinn 9. mars 1997 er það var á siglingu frá Íslandi til Evrópu. Skipið var smíðað úr stáli 1982 í Bremerhaven. Lengd skipsins var 127,67 metrar, breidd 20,00 metrar, dýpt 8,70 metrar. Eigandi skipsins var Sigla D Shipping Company Ltd., skráð í St. John, Antigua-Barbuda, en það er dótturfélag stefnda. Stærð skipsins var 5967 brúttótonn og fjöldi skipverja 12. Eiginmaður stefnanda var ráðinn háseti á skipið samkvæmt ráðningarsamningi við stefnda, Samskip hf.

Er slysið varð var mjög þungur sjór, mikil ölduhæð og slæmt veður og hafði skipið þá verið á siglingu í um 12-13 tíma í beinni stefnu frá Vestmannaeyjum í átt til meginlandsins.

Stefnandi kveður, að aðdragandinn að leigu hins stefnda félags á skipinu af dótturfélagi sínu, hafi verið sá, að skipstjóri hins stefnda félags, Kristinn Aadnegaard hafi verið á systurskipi þessa skips í nokkurn tíma og líkað skipið vel. Er hins vegar samskipverjar Óskars heitins fóru að ná í skipið, sem síðar hét m/s Dísarfell, hafi komið í ljós, að þó skipið væri nýmálað og líti vel út, hafi búnaður skipsins ekki virkað eðlilega þegar farið var að nota skipið. Vökvadætur hafi til dæmis lekið. Hafi það verið álit skipverja, að skipið hefði greinilega staðið töluverðan tíma. Mun eftirlitsmaður kaupanda skipsins, sem hið stefnda félag leigði af, hafa komið og skoðað skipið. Hann hafi orðið þess var, að mikil tæring var í tönkum þess, sem stafaði meðal annars af því að sjótankar skipsins höfðu legið upp að heitum oliutönkum skipsins. Þá hafi þeir talið, að skipinu hefði mikið verið siglt í Kyrrahafinu og því hafi skipið verið orðið óvenju slitið. Stefnandi kveður að lestar hafi verið útbúnar þannig, að hægt hafi verið að koma þremur hæðum af venjulegum gámum fyrir í lestinni. Hafi þá verið hægt að nota stífur til að halda gámunum föstum, sem náðu frá síðum skipsins í gámaklossa sem festur var milli gámana, þ.e. gámaklossi var settur í gat á neðri gámu, sem efri gámu þrýsti á. Í þeirri ferð sem skipið fórst, hafi annars konar gámar verið í þriðju og fjórðu lest, þ.e. frystigámar og hafi aðeins verið hægt að setja þá gáma í tvær hæðir. Við þær aðstæður hafi ofangreindur festibúnaður með sérstökum gámaklossum ekki virkað. Er skipið sökk hafi þessir gámar allir farið í þá síðu, sem hallaðist á og hver upp á annan. Í annarri lest hafi verið ólag á oliutankdekki, sem þar var undir, og brotnar grindur. Hafi því ekki verið hægt að setja gáma, nema í miðja lestina og hafi tvö auð bil verið út í síður. Er skipið fór að hallast, hafi þessir gámar því átt greiða leið undan hallanum. Stefnandi kveður, að í næstu ferð á undan, hafi verið mikill veltingur á skipinu. Hafi þá komið í ljós að í nær öllum lestum skipsins voru sprungur í því dekki sem var á milli lestanna og sjótanks sem undir viðkomandi lest var. Að einhverju leyti hafi verið gert við þetta, en þar sem skipið hafi verið á leið í slipp þegar það fórst, hafi aðeins verið gert við þessar skemmdir til bráðabirgða, í sparnaðarskygni, eins og fram hafi komið í sjóprófum.

Stefnandi tekur og fram, að þegar samskipverjar Óskars heitins komu til skýrslutöku við sjópróf, hafi þeir reynt að setja fram eins litla gagnrýni á sjöhæfni skipsins og hægt var. Þeir hafi því frekar dregið úr því hvað skipið var illa úr garði gert. Það örli þó á smágagnrýni á ástandi búnaðar skipsins í vitnaskýrslu Karls Ólafssonar.

Í skýrslu sjóslysaneftndar, fyrir árið 1997, er aðdragandi slyssins rakinn og metið hver orsök þess hafi verið. Segir þar m.a.: „Hinn 7. mars 1997 fór m.s. Dísarfell frá Reykjavík áleiðis til Vestmannaeyja eftir lestun á gámum í lestar og á þilfar. Veður: sunnan eða suðvestan 7-9 vindstig. Komið var til Vestmannaeyja um kl. 04:00 nóttina 8. mars. Í Vestmannaeyjum voru lestaðir 17 gámar og fóru þeir allir á lestarlúkar. Farið var frá Vestmannaeyjum um kl. 09:00 hinn 8. mars og stefnan tekin austur með landinu í átt til Færeyja eftir að skipverjar höfðu gengið frá farmi um borð. Var talsverður vindur eða 8-9 vindstig að sunnan eða suðsuðvestan og þungur sjór. Siglt var með flatskellu á stjórnborðssíðu og var talsverð ágjöf. Segir ekkert frekar af ferðum skipsins fyrr en um kvöldið er bátsmaður og vakthafandi stýrimaður ræddu um að minna vélstjórnann á að dæla frá lestum skipsins. Var haft samband við vélstjórnann og var dælt á tank nr. 2 og dæling hafin úr lestum um kl. 22:00. Um og upp úr miðnætti 9. mars töldu sumir skipverjar sig hafa orðið vara við óeðlilegar hreyfingar skipsins án þess að átta sig á því fullkomlega. Um kl. 01:30 h. 9. mars hætti vélstjórninn dælingu úr lestum þar sem mælar sýndu að dælan var hætt að taka. Gaumljós, er sýndi vökva í lestum, var þó enn logandi. Yfirgaf vélstjórninn síðan vélarrúmið. Skömmu síðar urðu skipverjar varir við að umtalsverð bakborðsslagsíða var komin á skipið eða um 20°. Vakthafandi stýrimaður ræsti skipstjórnann um kl. 02:00 og gerði honum grein fyrir ástandi skipsins. Skipstjóri fór þegar í stað á stjórnvall, sló af ferð skipsins og lét skipverja kanna aðstæður í lestarrymum skipsins. Boðum var komið í vélarrúmið um að dæla frá lestum skipsins. Yfirvélstjóri var þá kominn niður í vélarrúm og hóf strax dælingu úr lestum. Annar stýrimaður og bátsmaður, sem sendir voru til að kanna aðstæður í lestum, fluttu þau skilaboð til skipstjóra að sjór væri í báðum lestum en þó meira í afturlestinni. Einnig höfðu allir gámar í afturlest skipsins færst til yfir í bakborðssíðu skipsins. Var um að ræða raðir sex gáma þvert yfir lestina, þrjár gámar í hæðina og þrjár 40 feta lengdir í lestinni. Samkvæmt frásögn stýrimannsins höfðu gámastæðurnar færst 30-40 cm yfir til bakborða eða sem nam því rými sem var á milli gámastæða og síðu lestarinnar. Í framlest höfðu gámar færst úr stað eða hallast. Fljótlega eftir að yfirvélstjóri hóf að dæla úr lestum skipsins kom í ljós að dælan dældi ekki. Mælar sýndu að dælan tók ekki. Þar sem vitað var að sjór var í lestum skipsins hóf yfirvélstjóri að leita að orsökum þess að dælan dældi ekki. Fann hann gat á soglögn að dælunni svo að dælan dró bara loft en ekki vökva frá lestum. Var tekið til við að reyna að gera við gatið sem var á samskeytum rörs sem tengdi aðra dælu við soglögnina. Að sögn vélstjóra var erfitt að komast að til viðgerða. Halli skipsins jókst jafnt og þétt. Kl. 03:37-39 er haft samband við Hornarfjarðarradíó og er bókað svo í dagbók radíósins kl. 03:37: „Skipið er með 20-30° halla. Láta flatreka og eru að dæla olíu (svo í skeytinu, en á að vera: sjór) á milli tanka til að rétta af skipið en gengur hægt. Misstu út 13 40 feta frystigáma og 2 20 feta ferskfiskgáma fulla.“ Í sjóprófum kom fram að það virtist ekki hafa nein sýnileg áhrif á slagsíðuna að missa þessa gáma af afturlúku. Á stjórnvall (A-þilfari) voru þá skipstjóri og yfirstýrimaður, í vélarrúmi voru yfirvélstjóri og fyrsti vélstjóri en aðrir skipverjar voru á E-þilfari og biðu þar fyrir mæla. Kl. 03:44 og 03:45 var Slysavarnarfélagi Íslands og Landhelgisgæslunni tilkynnt um ástandið. Skipverjar, sem voru á E-þilfari, reyndu að sjósetja gúmmíbjörgunarbát en misstu hann strax frá sér. Fleiri gúmmíbatar losnuðu vegna sjógangs frá skipinu og slitnuðu fangalínurnar svo að bátana rak frá skipinu. Jókst hallinn jafnt og þétt og tóku hjálparvélar að stöðvast hver af annarri og yfirgáfu vélstjórnar vélarrúmið um kl. 04:00 þegar ljóst var að þeir gátu ekki gert neitt frekar þar niðri. Voru þeir eftir það með öðrum skipverjum á E-þilfari. Þeir

sem voru á stjórnþalli voru í sambandi við Hornafjarðarradíó og gerðu grein fyrir ástandi. Kl. 04:08 er bókað í dagbók radíósins: „4 40 feta gámar farnir til viðbótar við þá 13 sem áður voru farnir. - Telur að þeir sökkvi fljótlega en þó ekki strax. Veður SV - 7-8. Eru að vinna í því að rétta skipið en gengur frekar hægt.“ Kl. 04:16 er tilkynnt: „Misstum út björgunarbátinn. Biður um að athuga hvort eitthvað skip sé nálægt til að vera hjá sér ef eitthvað kæmi upp.“ Kl. 04:19 reyndi Hornafjarðarradíó að ná sambandi án árangurs við nærstödd skip. Kl. 04:44 er bókað: „Biður um aðstoð STRAX. Halli kominn í 60° og fer vaxandi.“ Kl. 04:48 er bókað: „Ástandið rætt við skipstjórnarmann um borð í Dísarfelli. Afgreiðslumaður TFT leggur til, í ljósi aðstæðna, að sent verði MAYDAY, sem skipstjórnarmaður samþykkir.“ Kl. 04:52 sendi Hornafjarðarradíó út MAYDAY - RELAY. Kl. 05:11 var tilkynnt að allir skipverjar 12 að tölu væru í flotgöllum, staðsettir uppi í brú. Kl. 05:34 var skipinu tilkynnt að þyrlla verði væntanleg á slysstað um kl. 07:30. Um leið er tilkynnt að skipverjar hafi skotið upp alls 5 neyðarflugeldum, án sýnilegra viðbragða. Skipið hélt áfram að hallast þar til því hvolfði og lentu skipverjar í sjónum. Voru skipverjar í sjónum innan um gáma og brak úr gámum auk þess sem talsverð olíubræk var á sjónum. Náðu flestir skipverjarnir að halda hópinn á sjónum meðan þeir biðu eftir björgun. Skipið flaut með botninn upp og var enn á floti þegar skipverjum var bjargað af þyrllusveit Landhelgisgæslunnar. Tveir skipverjar létust í þessu slysi.“

Í skýrslu sjóslysaneftndar segir, að eftirfarandi atriði hafi komið fram við rannsókn málsins: „að m.s. Dísarfell var eign Sigla D Shipping Company Ltd., en það félag er dótturfélag Samskipa hf.; að fánaríki skipsins hefur ekki gert neinar fyrirspurnir til útgerðarinnar um afdrif þess; að skipið átti að fara í 15 ára flokkunarviðgerð í byrjun júní, en vegna þess að það hafði verið selt á leigu hafði verið ákveðið að flýta flokkunarviðgerðinni þannig að hún færi fram fyrir upphaf leigutímans; að í sjóprófi voru lagðar fram teikningar af austurbúnaði skipsins. Þegar skipverjar voru yfirheyrðir kom í ljós að þær voru ekki réttar. Höfðu verið gerðar breytingar á austur- og kjölfestukerfi. Þá hefði verið bætt við 35 m³/klst. stimpildælu við austurdælubúnaðinn í skipinu. Soggrein þessarar dælu var soðin við soggrein að aðalausturdælum skipsins, en ekki tengd með téi. Þessi samskeyti biluðu eins og að framan greinir svo að óvíst er hvort tókst að dæla frá lestum skipsins um nóttina er skipið sökk. Breyting þessi var gerð án samráðs við flokkunarfélag skipsins og var því ekkert eftirlit af hálfu flokkunarfélagsins með þessum breytingum. Umrædd stimpildæla (austurdæla) hafði verið biluð í rúma tvo mánuði áður en slysið varð; að tengt hafði verið milli dælubúnaðar fyrir kjölfestutanka og austurbúnaðar fyrir lestar, og það einnig án samráðs við flokkunarfélagið. Á umræddri tengilögn var renniloki en ekki skiptiloki; að útgerð skipsins segir að framangreindar breytingar á dælubúnaði og lögnum skipsins hafi verið gerðar áður en hún tók við skipinu; að skv. samþykktum flokkunarfélagsteikningum voru fjórar miðflóttaafldsælar fyrir austur- og kjölfestukerfin í skipinu: Austur- og varaslökkvidæla, með afköst 100 m³/klst. við 2 loftþyngdir (bar) eða 70 m³/klst. við 6 bar þrýsting, slökkvi- og vara-austurdæla með sömu afköst; kjölfestudæla með afköst 250 m³/klst. við 2 bar þrýsting og varakjölfestudæla með afköst 300 m³/klst. við 2 bar þrýsting; að skipið var ekki búíð fjardýplun (fjarmæli) fyrir kjölfestutanka. Í vélarrúmi var stjórntafla fyrir vökvastýrða loka, annars vegar grein fyrir sex austurloka og hins vegar grein fyrir 14 kjölfestuloka (sjö í hvorri síðu). Aðrir lokar fyrir þessi kerfi voru handvirkir; að í skipinu væru tvær lestar, sem ekki náðu yfir fulla breidd, með tönkum í síðum. Ofan á tönkunum voru síðugangar með mannop inn í lestar; að eftir að skipið

komst í rekstur hjá Samskipum hf. hafði verið settur viðvörunarbúnaður í lestar skipsins, flotrofar, sem gefa áttu til kynna með ljósi í vélarrúmi ef vökvi safnaðist fyrir í lestum skipsins. Ekki var annars staðar tenging við þennan viðvörunarbúnað, en í skipinu var vélarrúm vaktfrítt; að svo virðist sem ekki hafi verið tekið mark á þessum viðvörunarbúnaði að öllu leyti því að komið hafði fyrir nokkrum sinnum að vélstjórar hættu að dæla frá lestum þegar mælar sýndu að dælnar dældu ekki þrátt fyrir að gaumljós, sem gaf til kynna vökva í lestum, logaði áfram. Þegar vakthafandi vélstjóri stöðvaði dælingu úr lestum skipsins um kl. 1:30 hinn 9. mars logaði gaumljósið en mælar sýndu að dælan tók ekki; að í skipinu voru 18 kjölfestu- og sjótankar: stafnhylki, tankur nr. 2, framan við fremri lest, 3x2 botntankar undir fremri lest, 2x2 botntankar undir aftari lest, tveir tankar í hvorri síðu, annar framan og hinn aftan við þil, sem aðskilur lestar, og tvö skuthylki. Tankar tóku samtals 2502 tonn af sjó. Við brottför frá Vestmannaeyjum var stafnhylki og tankur nr. 2 fullir, allir tankar undir afturlest, báðir stjórnborðssíðutankar og báðir skuttankar, samtals 1662 tonn. Allir tankarnir undir fremri lest voru tómir, sex talsins, og báðir bakborðssíðutankarnir; að tankur nr. 2 náði frá botni skipsins og upp undir aðalþilfar fyrir framan framlestina. Í efri hluta tanksins lá gangur langsum bakborðsmegin við miðju. Þaðan lá stigagangur skáhallt niður í botn og aftur í lest. Einnig lágu loftstokkar efst í tankinum. Ef skipið valt mikið vildi renna af tanknum út um loftrör sem voru á þilfari. Var venja skipstjórnarmanna að láta dæla á tankinn af og til svo að ekki væri um að ræða óheft yfirborð í honum. Samkvæmt stöðugleikagögnum gat óheft yfirborð í tanki nr. 2 skapað óheft yfirborðsvægi allt að 2435 tm, sem miðað við hleðslu skips á slysdegi gaf u.þ.b. 24 cm lækkun í GM. Ljóst er að sú tala er ekki í samræmi við teikningar af skipinu, af vettvangsskoðun á systurskipi og uppgefinni stærð tanksins; að samkvæmt lestunarplani skipsins var gert ráð fyrir lestun gáma af misjafnri hæð, annars vegar 8 1/2 feta gáma og hins vegar 9 1/2 feta gáma. Taka þurfti sérstakt tillit til þess hvernig gámar voru lestaðir í skipið með tilliti til hæðar gámanna. Samkvæmt framburði skipverja var ekki hægt að fara eftir leiðbeiningum um hleðslu skipsins með tilliti til hæðar gámanna þar sem þeir bærust ekki þannig að skipinu að hægt væri að fylgja þeim leiðbeiningum. Þar af leiðandi var ekki hægt að festa gámana saman þvert yfir skipið með þar til gerðum tengistykkjum eins og leiðbeiningar um lestun skipsins gerðu ráð fyrir; að skipverji taldi sig hafa orðið varan við að saltbragð væri af drykkjarvatninu að kvöldi 8. mars (undir miðnætti). Vatnstankar skipsins voru í síðum aftast í afturlestinni, sinn tankur hvorum megin. Verið var að nota af bb-vatnstankinum og að fram höfðu komið sprungur í lestarbotni (á tanktopp) við lestun gáma. Viðgerðir höfðu farið fram í desember 1996 á þeim sprungum sem vitað var um þá. Jafnframt var gert við tvö lítil tæringargöt á ytra byrðingi undir botntönkum. Talið var að í síðustu ferð skipsins hafi verið sprunga í lestarbotni yfir svartolíutanki í framlest skipsins; að skv. framburði var farið í lestar í Vestmannaeyjum; að dælt var með kjölfestudælu frá lestum á ferð skipsins frá Reykjavík til Vestmannaeyja samtals í 4 klukkustundir. Aftur var dælt eftir að farið var frá Vestmannaeyjum í eina klukkustund skömmu eftir hádegi. Enn var tekið við að dæla frá lestum skipsins um kl. 22:00 eins og að framan greinir. Sama dæla var jafnframt notuð tvisvar til þess að þrýsta á tank nr. tvö, um kl. 16:00 og rétt fyrir kl. 22:00, áður en farið var að dæla frá lestum; að skv. fyrirbyggjandi gögnum var ástand skipsins er það lagði úr höfn í Vestmannaeyjum þetta: Særými skipsins var rétt um 10290 tonn, meðaldjúprista 6,15 m, fríborð um 2,55 m og stafnhalli aftur rétt rúmlega fet (0,38 m). Hleðsla skipsins var um 7150 tonn en hámarksburðargeta miðað við sumarhleðslulínu (6,58 m) er 8020 tonn. Skipting hleðslu var þannig:

Gámahleðsla 5064 tonn, sjókjölfesta 1662 tonn og annað um 427 tonn, þar af brennsluolía um 211 tonn og ferskvatn um 126 tonn. Í lestum var samtals 2294 tonna gámahleðsla í 90 40 feta og 2 20 feta gámum (ígildi 182 gáma af 20 feta stærð), en á þilfari samtals 2770 tonna gámahleðsla í 91 40 feta og 32 20 feta gámum (ígildi 214 gáma af 20 feta stærð).

Lestarfarmurinn lá með þyngdarpunktinn 0,15 m yfir í stjórnborða en þilfarsfarmurinn 0,08 m yfir í stjórnborða, sem þýðir að heildargámafarmurinn var með þyngdarpunktinn 0,11 m yfir í stjórnborða.

Gámahleðsla á þilfari var aðeins í tveimur hæðum (fjórar mögulegar á afturþilfari og þrjár á framþilfari) ef undan er skilinn einn 40 feta gámur í þriðju hæð fremst á fremri lúku og einn 20 feta gámur í brunni að framan; að við brottför frá Vestmannaeyjum var þyngdarpunktur skipsins í 7,93 m, málmíðjuhæð (GM) 0,83 m, mesti réttiarmur við um 30° halla og jákvæður réttiarmur til staðar við rétt liðlega 50° halla, miðað við skip án slagsíðu og án óhefts yfirborðs vökva; að samkvæmt fyrirliggjandi hleðsluplani var skipting særýmis skipsins við brottför úr Vestmannaeyjum þessi:

- a, Eigin þyngd um 30%,
- b, gámahleðsla tæp 50%,
- c, sjókjölfesta um 16% og
- d, birgðir og búnaður 4%;

að samkvæmt útreikningum, er nefndin lét gera, lá eigin þyngd skipsins (3140 tonn) með þyngdarpunktinn 0,53 m yfir í bakborða en aðrir þættir með þyngdarpunktinn yfir í stjórnborða; gámahleðsla 0,11 m, kjölfesta 1,55 m og birgðir og búnaður 0,24 m. Þessir þættir gefa þá heildarniðurstöðu að þyngdarpunktur alls særýmisins hafi legið 0,15 m yfir í stjórnborða. Þannig gerði gámahleðslan og kjölfestan meira en að veða á móti léttskipspunganum gangvart slagsíðu-áhrifunum; að ofangreind lega þyngdarpunkts skips og farms 0,15 m yfir í stjórnborða gefur, að skipið hefur verið með 8° halla í stjórnborða eftir að búíð var að sjóbúa það við Eyjar. Ef tekið er tillit til vindáhrifa má gera ráð fyrir að skipið hafi hallað u.þ.b. 5° yfir í stjórnborða ef horft er fram hjá áhrifum öldunnar, en gera má ráð fyrir að áhrif hennar hafi verið u.þ.b. 3° svo að skipið hafi hallað u.þ.b. 2° yfir í stjórnborða;

að skipstjóri staðhæfir að engin slagsíða hafi verið á skipinu við brottför frá Vestmannaeyjum. Til þess að laga reikningslega þyngdarpunkt skipsins að staðhæfingu skipstjóra þarf að hliðra farmþunga 0,228 m í bakborða, og er þá þyngdarpunktur þverskips í miðlínu, ef ekki er tekið tillit til áhrifa öldunnar. Svarar það til þess að tveir 30 tonna gámar væru fluttir úr ystu röð gáma stjórnborðsmegin yfir í ystu röð gáma bakborðsmegin;

að aldrei var af hálfu skipstjórnamanna send bein hjálparbeiðni né skipverjum sagt að sjósetja björgunarbúnað eða yfirgefa skipið;

að einn gúmmíbjörgunarbatúr frá skipinu fannst á sjónum óuppblásinn í hylki sínu. Var hann tekinn til ítarlegrar rannsóknar hjá Iðntæknistofnun Íslands. Skoðun á bátnum hafði farið fram tveimur mánuðum áður. Við rannsókn kom í ljós að fangalína var slitin frá alveg við bátinn, hafði slitnað í gati á hylkinu, líklega nuddast í sundur og hafði vírinn, sem tengist í loftflöskuna, farið með fangalínunni. Loftflaskan hafði opnast en báturinn ekki náð að blása upp. Við skoðun kom í ljós að slanga milli loftflösku og flothólfa gúmmíbjörgunarbátsins hafði verið lögð saman með 160° til 180° broti þétt við tengistút á loftflöskunni og var ekki hægt að koma lofti í hann fyrr en rétt hafði verið úr slöngunni þótt þrýstingur væri um 30 loftþyngdir (bar). Sjáanleg var greinileg skemmd á slöngunni að utan. Inni í slöngunni hafði við samsetningu slöngunnar við tengistútinn rifnað flipi sem lokaði fyrir frjálst flæði lofts eftir slöngunni frá loftflöskunni og í bátinn. Hefur þetta leitt til þess að aldrei hefur náðst upp nægjanlegur þrýstingur til að sprengja hylkið utan af gúmmíbjörgunarbatnum en loftið lekið út og gegnum afblástursventla á lofthólfi bátsins sem ekki hafa náð að lokast vegna of lítills þrýstings.“

Sameiginleg niðurstaða sjóslysaneftndar er eftirfarandi bls. 33 í skýrslunni (bókinni):

- „1. Óheppileg skipulagning á lestun skipsins fyrir brottför þar sem sjókjölfesta stjórnborðsmegin var verulega umfram þörf. Stjórnborðssiðutankar voru fullir en bakborðssiðutankar tómir, eins og fyrr segir.
2. Samtenging milli austurs- og sjókjölfestukerfis búin renniloka, svo að samgangur var milli lokakistna austurs og kjölfestu í stað skiptiloka sem komið hefði í veg fyrir slíkan samgang.
3. Ein og sama dælan var notuð við austur frá lestum skipsins og dælingu að og frá kjölfestutönkum.
4. Enginn búnaður var til að fylgjast með magni vökva í sjógeymum annar en að mæla vökvahæð frá þilfari.
5. Viðvörðunarkerfi, er gaf til kynna hvort sjór væri í lestum, var ófullnægjandi og eftirlit með sjó í lestum ónógt.
6. Ófullnægjandi verklag varðandi austur frá lestum, þ.e. dælt frá lestum í hálfan fjórða tíma samfellt um einum og hálfum sólarhring eftir að lestarlúkum var lokað án þess að kannað væri hvað ylli.
7. Bilun í austur/sjókjölfestukerfi og/eða röng notkun kerfa.
8. Slæmt veður meðvirkandi þáttur þar sem vind- og sjóálag kom til þess að gera þvert á stjórnborðssiðu samfara flutningi þyngdarpunkts skips yfir í bakborða með tilheyrandi skertum stöðugleika.
9. Innstreymi um lestarlúkuþéttingar og öndunarrör bakborðsvatns- og kjölfestutanka, einkum eftir að skipið flatrak með varanlega slagsíðu.

10. Gat á soglögn austurdælu sem uppgötvaðist eftir að byrjað var að nota dæluna við að dæla frá lestum eftir að skipið flatrak með varanlega slagsíðu.

11. Skipið missir út allar aflvélar til rafmagnsframleiðslu á um og innan við hálfum öðrum tíma eftir að aðgerðir til að bjarga skipinu hefjast. Í skipinu voru þrjár jafnstórar 278 kW hjálparvélasamstæður auk ásráfals.“

Í sérstökum ábendingum sjóslysanevndar segir svo:

„1. Nefndin átelur að breytingar skuli gerðar á austurkerfi skipsins (tenging inn á kjölfestukerfi) án samþykkis flokkunarfélags. Fyrirliggjandi samþykkt gögn um austur- og sjókjölfestukerfi skipsins við afhendingu skips frá skipasmíðastöð sýna aðskilin kerfi með lögboðnum dælubúnaði (aðal-/varadælum) fyrir hvort kerfi.

2. Nefndin telur það röng vinnubrögð að nota kjölfestudælu við austur frá lestum þegar til staðar eru þrjár aðrar dælur til að sinna því verki. Fram kom að ástæða þess að kjölfestudælan var notuð í stað austurdælu hafi verið sú að hún hafi verið afkastameiri, en einnig upplýstist að stimpildælan hafi verið ónothæf sökum bilunar.

3. Nefndin telur að viðvörunarbúnaður um vökvahæð í austurbrunnum lesta, sem var ósamþykktur og gaf misvísandi boð, hafi reynst gagnslaus þar sem ekki var að fullu tekið mark á honum.

4. Nefndin vill benda á að samkvæmt reglum flokkunarfélaga skulu lestar vera vatnspéttar en það voru þær ekki.

5. Nefndin bendir á að ekki hafi verið sent út formlegt neyðarkall frá skipinu. Samkvæmt útskrift um fjarskipti milli skips og Hornafjarðarradíós virðist það hafa verið lagt í mat starfsmanna fjarskiptastöðvar í landi að meta stöðuna. Öll viðskipti milli skips og lands fóru fram á vinnubylgju strandstöðvar þannig að engar upplýsingar um erfiðleika skipsins fóru um neyðarbylgju í rúman klukku tíma nema tilkynningar strandstöðvar um gáma sem fóru fyrir borð. Þegar strandstöð sendi út neyðarkall fyrir skipið náðist ekki samband við þau skip er næst voru fyrr en klukku tíma síðar, eða tæpum hálfum þriðja tíma eftir að fyrst var haft samband við strandstöð frá skipinu. Ljóst er af

þessu að mikið skortir á að skip haldi dygga hlustvörslu á neyðartíðnum.

6. Nefndin telur það einnig athyglisvert að viðbúnaður áhafnar var ekki samkvæmt boðum frá stjórnþalli heldur skv. ákvörðun skipverja sem voru á þilfari. Engin fyrirmæli komu frá stjórnþalli um neyðaraðgerðir vegna áhafnar svo sem um sjósetningu björgunarbáta.

7. Gúmmíbjörgunarbátar m.s. Dísarfells voru skoðaðir héraendis. Nefndin telur það alvarlegt þegar björgunarbúnaður sem þjónustaður er hjá skoðunarstöðvum í landi virkar ekki þegar á reynir.

Nefndin vill beina þeim tilmælum til eftirlitsaðila gúmmíbjörgunarbáta og Siglingastofnunar að gaumur verði gefinn að því hvernig loftslöngur að báti eru

lagðar þannig að komið verði í veg fyrir að brot komi á slöngur sem hindra loftstreymi í lofthólf báta og vísast um það til skýrslu Iðntæknistofnunar.

Í nefndinni hafa komið fram tvö megin sjónarmið um ástæður þess að Dísarfell sökk. Annað sjónarmiðið er, að vegna bilunar í dælukerfum og/eða fyrir mistök hafi sjó verið dælt eða hann runnið inn í lestar um samtengt austur- og kjölfestukerfi. Þetta sjónarmið er rökstutt í álitum Emils Ragnarssonar.

Hitt sjónarmiðið er, að loftrásir lesta og/eða lokunarbúnaður þeirra hafi gefið sig og sjór streymt inn eða þá að bilun hafi orðið í austurkerfi skipsins sem orsakaði innstreymi sjávar í lestar í stað útdælingar. Þetta sjónarmið er rökstutt í álitum Hilmars Snorrasonar.

Við undirritaðir nefndarmenn teljum, að báðar þessar skýringar geti út af fyrir sig staðist. Við teljum tilgátu Emils líklegri en tilgátu Hilmars ekki útilokaða, og jafnvel verið samverkandi.“

III

Stefnandi byggir dómkröfur sínar á, að Óskar heitinn hafi verið beittur ölögmætri meingerð af útgerðinni, sem einnig eigi sök á dauða hans með stórkostlegu gáleysi.

Stefnandi vill taka fram, að maður hennar hafi haft mjög mikla vantrú á skipinu. Hafi hann rætt um það við stefnanda og kviðið fyrir að fara í þá sjóferð sem hann fór og var hans síðasta sjóferð. Taldi Óskar heitinn til dæmis, að það vatn sem hann hafði til afnota fyrir matargerð væri bæði blandað olíu og sjó. Þannig væri greinilega eitthvað að varðandi skipið. Stefnandi kveður, að Óskar heitinn hafi kvartað yfir þessu við yfirmenn sína og útgerðina, en þeir aðilar hefðu þagað þunnu hljóði. Þá hefðu aðrir skipverjar haft vantrú á skipinu og grunað útgerðina um græsku og hefðu umræður um þetta farið fram meðal skipverja.

Stefnandi kveður að skipstjóri hafi ekki haft nokkurt samband við skipverja áður en skipið fór, enda þó nægur tími hafi verið til þess. Þetta komi fram í skýrslu Karls Kristjáns Ágúst Ólafssonar, bátsmanns, í endurriti sjóprófs. Ljóst sé að skipverjar hafi orðið að bjarga sér á eigin spýtur. Ekki verði í fljótu bragði séð hvernig aðstaðan hafi verið hjá Óskari heitnum, áður en skipverjar stukku í sjóinn, en samkvæmt, til dæmis, lýsingu Valdimars Sigþórssonar í læknisvottorði Tómasar Zoëga, frá 24. mars 2003, sé ljóst að aðstaðan hefur verið erfið og hörmuleg. Það sé einnig ljóst að Óskar heitinn dó úr hjartaslagi eftir að í sjóinn var kominn.

Höfuðorsök slyssins hafi verið bilun eða vanbúnaður, bæði sjóbúnaður skipsins og björgunarbúnaður hafi verið í ólagi. Hefðu þessir hlutir verið lagi og undir eðlilegu eftirliti, hefði slysið líklega ekki orðið. Stefnandi byggir dómkröfu sína á að bilun hafi orðið í tæki sem hið stefnda félag hafi borið ábyrgð á og það hafi orsakað slysið. Byggir stefnandi í því efni á þeirri neðangreindu sameiginlegu niðurstöðu sjóslysaneftardar: Að renniloka hafi tengt milli austurs- og

sjókjölfestukerfis í stað renniloku, svo samgangur hafi verið á milli austurloka og kjölfestuloka. En skiptiloka hefði komið í veg fyrir slíkan samgang. Að aðeins ein dæla hafi verið í lagi til dælinga. Að enginn búnaður hafi verið til að fylgjast með magni vökva í sjógeymum, annar en að mæla vökvahæð frá þilfari. Að viðvörunarkerfi sem gefið hafi til kynna hvort sjór væri í lestum hafi verið ófullnægjandi og eftirlit með sjó í lestum ónógt. Að bilun hafi orðið í austur- og sjókjölfestukerfi. Að lestar skipsins hafi ekki verið vatnsþéttar. Að innstreymi hafi verið um lestarlúgubéttingar og öndunarrör, gat hafi verið á soglögn austurdælu. Að aflvélur til rafmagnsframleiðslu hafi bilað.

Stefnandi byggir einnig á að botn skipsins hafi verið orðinn hættulega tærður, eins og fram komi í endurriti sjóprófs. Byggir stefnandi á, eftir lýsingu á því hvernig skipið fór á hliðina og sökk síðan, verði ekki annað séð en að botn skipsins hafi rifnað eða þar hafi komið verulega stórt gat. Hafi sú bilun eða slit verið orsök skipskaðans, ásamt ofangreindum atriðum.

Stefnandi byggir á, að ábyrgð hins stefnda félags, til viðbótar við sök vegna stórkostlegs gáleysis, sé einnig hlutlæg ábyrgð, vegna bilunar í tækjum og vélum. Byggir stefnandi í því efni meðal annars á niðurstöðu sjóslysaneftndar, að sjóslysið hafi orðið af þeirri orsök, að loftrásir lesta og eða lokunarbúnaður hafi gefið sig, bilað, og sjór streymt inn í lestar eða þá að bilun hafi orðið í austurskerfi skipsins, sem orsakað hafi innstreymi sjávar í lestar í stað útdælingar. Byggir stefnandi á, að á þessum atriðum beri hið stefnda félag hlutlæga ábyrgð, en öll hafi þau átt sinn þátt í því að skipið fór á hliðina og sökk.

Stefnandi byggir einnig á að meðorsök slyssins hafi verið að gúmmíbjörgunarbátar skipsins hafi verið bilaðir. Því hafi ekki verið hægt að setja þá á flot til björgunar, heldur hafi skipverjar orðið að stökkva í sjóinn og bíða þar í flotgöllum sínum í þeirri veiku von að þyrla kæmi þeim til bjargar. Þeir hafi ekki vitað það með vissu að í þyrluna hefði náðst og einnig gert sér grein fyrir að engu skipi var vogandi til þeirra, vegna fljótandi og hálfsoökkvandi gáma allt í kringum um þá. Byggir stefnandi á, að hefðu björgunarbátar skipsins verið í lagi og þeir verið notaðir, eins og eðlilegt hefði verið, þá hefði Óskar heitinn ekki beðið bana í þessu slysi.

Önnur höfuðorsök eða meðorsök slyssins hafi einnig verið mistök og rangar ákvarðanir skipstjórnenda. Byggir stefnandi í því efni á sameiginlegri niðurstöðu sjóslysaneftndar:

Að óheppileg skipulagning hafi verið á lestum skipsins fyrir brottför þar sem sjókjölfesta stjórnborðsmegin hafi verið verulega umfram þörf. Stjórnborðssíðutankar hafi verið fullir en bakborðssíðutankar tómir. Einnig hafi gámar nánast verið lausir í lestum skipsins, sem hafi verið vítavert gáleysi bæði af útgerð skipsins og skipstjórnarmönnum þess, en gámarnir hafi getað oltið óhindrað út í þá síðu skipsins sem á hallaði. Viðhöfð hafi verið röng vinnubrögð við dælingu úr lestum.

Stefnandi byggir einnig á, að ein af orsökum fyrir dauða Óskars sé að ekki hafi borist formlegt neyðarkall frá skipinu og ekki hafi verið kallað nægjanlega fljótt á hjálp, en það átelli sjóslysaneftnd einmitt. Þegar fyrst hafi verið sent út neyðarkall hafi ekki náðst samband við þau skip, sem næst voru, fyrir en klukkutíma síðar eða

tæpum hálfum þriðja tíma eftir að ljóst var að skipið var í mikilli hættu statt. Þá hafi einnig verið orsakir fyrir dauða Óskars, að skipstjóri hafi ekki gert ráðstafanir til að sjósetja björgunarbáta og skipuleggja björgun áhafnarinnar nægilega tímanlega, eins og áður segir. Fullyrðir stefnandi að hefðu þessir hlutir verið í lagi og framkvæmdir eðlilega, hefðu skipverjar getað beðið í meira öryggi eftir björgun en raunin varð. Áhafnar meðlimir hafi hins vegar orðið að bjarga sér sjálfir, eftir því sem best þeir gátu. Byggir stefnandi einnig á, að hefðu skipverjar komist í björgunarbát frá skipinu, áður en það sökk, hefði Óskar heitinn ekki beðið bana. Einnig má nefna að hægt hefði verið að kalla á nálæg skip sem komið hefðu bát til skipverja, hefði verið haft samband við stjórnendur þessara skipa í tæka tíð.

Stefnandi byggir einnig á að Óskar heitinn eigi ekki nokkra sök á hvernig fór.

Stefnandi byggir á, að á grundvelli skýrslu sjóslysaneftndar verði sönnunarbyrði þessa máls velt yfir á hið stefnda félag. Sýnt hafi verið fram á, að ýmis mikilvæg stjórnþæki skipsins hafi verið biluð eða í ólagi. Þá liggja fyrir stórfelld vanræksla útgerðar skipsins. Hið stefnda félag verði því að sanna, að bilun í tækjum hafi ekki orsakað slysið og skipstjórnarmenn hafi ekki sýnt af sér vanrækslu og gáleysi sem orsakað hafi slysið. Stefnandi byggir í þessu efni á, að skipið hafi í raun ekki haft sjófæri og hefði það lotið eftirlitsskyldu Siglingastofnunar, hefði þegar verið búið að stöðva skipið eða finna verulega að sjóhæfni þess. Þessi staðreynd leggi og aukna sönnunarbyrði á hið stefnda félag, þ.e. að útgerðin reyni að koma sér undan þeim skyldum, sem útgerðin hefði orðið að bera, hefði skipið verið skráð hér á landi og lotið eftirliti Siglingastofnunar ríkisins. Þá komi það fram í skýrslu sjóslysaneftndar, að útgerðin hafi framkvæmt breytingar á austurkerfi skipsins án samþykkis flokkunarfélags. Þá hafi lestar skipsins ekki verið vatnspéttar, þrátt fyrir reglur flokkunarfélags um að lestar skuli vera vatnspéttar. Þegar svo horfi við sem í þessu máli, sé það ein meginregla skaðabótaréttar að sönnunarbyrðinni hafi verið velt yfir á vinnuveitandann, í þessu tilfelli útgerð skips.

Byggi stefnandi því einnig á sakarlíkindareglu siglingalaga.

Stefnandi byggir á, að hið stefnda félag verði að upplýsa með skýrari hætti, hvað gert hafi verið við skipið fyrir síðustu ferð þess og hvernig, en í næstsíðustu ferð þess hafi komið í ljós alvarlegur leki á lestargólfum skipsins, sem og tæring á botni skipsins.

Stefnandi hefur sundurliðað endanlega dómkröfu sína með eftirgreindum hætti:

Bætur samkvæmt 12. grein skaðabotalaga:

Vinna við heimilisstörf	kr.	1.500.000
Bætur samkvæmt 13. gr.	kr.	3.223.171
Bætur samkvæmt 26. gr.	kr.	4.000.000
Samtals bótafjárhæð	kr.	8.223.171

Hér sé krafist helmings árslauna Óskars árið 1996 að viðbættri vísitöluhækkun miðað við árið er stefna var gefin út. Stefnandi miði við helming þeirrar fjárhæðar sem sé einnig helmingur lágmarksfjárhæðarinnar samkvæmt 13. gr.

Stefnandi tekur fram, að maður hennar hafi verið mjög liðtækur við öll húsverk, enda matreiðslumaður. Þegar hann var heima hafi hann meira og minna séð um heimilið og barnabörn þeirra hjóna, sem oft hafi dvalið hjá þeim. Stefnandi hafi því orðið fyrir miklu framfærslutjóni hvað þetta varði við ótímabært fráfall manns síns, en ekki sé ósanngjarnt að líta svo á að Óskar heitinn hafi tekið þátt í heimilisstörfum að hálfu á móti stefnanda. Bótakrafa þessa liðar sé því helmingur af bótakröfu samkvæmt 13. grein skaðabótalaga.

Bætur samkvæmt 2. ml. 1. mgr. 13. gr., eins og henni var breytt í maí árið 2000, séu að lágmarki 3.000.000 króna, en áður hafi verið lækkunarákvæði í 2. mgr. 13. gr. Útreikningurinn sé eftirfarandi: 3.000.000 kr. + hækkun samkvæmt lánsklaravísitölu samkvæmt 15. gr. skaðabótalaga, eða $3254/3280=3.223.171$ króna.

Stefnandi byggir bótalið samkvæmt 26. gr. á því, að orsök þess að Dísarfellið fórst hafi verið stórfellt gáleysi útgerðar skipsins, sem og skipstjóra þess, eins og rakið sé hér að ofan. Hafi Óskar heitinn verið munstraður á manndrúpsfleytu, sem eigendum útgerðarinnar hafi verið ljóst að gæti sokkið hvenær sem var eða hafi mátt vera það ljóst. Varðandi fjárhæð þessa bótaliðar er meðal annars vísað til þeirra hörmunga, sem sjómenn þeir sem björguðust af Dísarfellinu hafi lent í. Af því megi draga þá ályktun, að Óskar hafi orðið fyrir hroðalegri lífsreynslu fyrir dauða sinn vegna aðstæðna sem útgerð skipsins hafi átt sök á. Hann hafi og sannanlega hlotið kvalafullan dauðdaga, sem hafi verið afleiðing af vanrækslu stjórnenda hins stefnda félags.

Stefnandi byggir einnig því, að samkvæmt meginreglum um sönnun í skaðabótamálum beri tjónvaldur sönnunarbyrði fyrir frádráttarliðum bótakrafna.

Varakröfu sína sundurliðar stefnandi svo:

Bætur samkvæmt 12. gr. skaðabótalaga	kr.	720.000
Bætur samkvæmt 13. gr. skaðabótalaga	kr.	1.547.123
Bætur samkvæmt 26. gr.	kr.	2.000.000
Samtals	kr.	4.267.123

Bætur samkvæmt 13 gr. reiknar stefnandi með eftirgreindum hætti:
 $3.223.171 \times 52\% = 1.676.048$ og $3.223.171 - 1.676.048 = 1.547.123$ krónur. Að öðru leyti vísar stefnandi til rökstuðnings með aðalkröfu.

Um frekari rökstuðning vísar stefnandi til þess að bætur eigi ekki að lækka vegna greiðslna úr launþegatryggingu eða lífeyrissjóði. Á þessu tíma hafi og verið tekið fram í 5. gr. að bætur frá almannatryggingum og þriðja manni yrðu ekki dregnar frá bótum samkvæmt skaðabótalögum.

Um lagarök vísar stefnandi til almennu skaðabótareglunnar og reglu skaðabótaréttar um vinnuveitendaábyrgð og um uppsafnaða sök ótilgreindra starfsmanna. Þá vísar stefnandi til 171. greinar siglingalaga og byggir á að hið stefnda félag hafi verið útgerðaraðili skipsins, það hafi mannað skipið og haft það í förum og gert skipsrúmssamning við stefnanda, samkvæmt lögum nr. 35/1985. Þá vísar stefnandi til laga um eftirlit með skipum nr. 35/1993 og til laga um skráningu skipa nr. 115/1985, sem og meginreglu 172. greinar og 176. greinar siglingalaga.

Stefnandi vísar sérstaklega til reglna vinnuréttarins um fullkomnar og hættulausar vinnuaðstæður og að þar sem hætta geti verið á slysum og vinnuaðstæður séu erfiðar, skuli gæta sérstakrar varúðar. Byggir stefnandi á að skipið í heild verði að skoðast vinnustaður eiginmanns stefnanda. Stefnandi vísar og til tilskipunar Evrópuráðsins 93/103/EBE frá 23. nóvember 1999 um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu um borð í skipum, 1. mgr. 16. greinar tilskipunar nr. 89/391/EBE, reglugerðar nr. 785/1998, 1. mgr. 2. greinar reglugerðarinnar og til greinar 9.8. í I. viðauka. Einnig er vísað til reglugerðar nr. 786/1998, a, b, og c liða 3. mgr. 5. greinar og reglugerðar nr. 431/1997, sbr. 22. grein reglugerðar nr. 786/1998. Þá skírskotar stefnandi til 25. greinar sjómannalaga og til 6. greinar sömu laga. Einnig til 175. greinar siglingalaga og til 178. greinar sömu laga.

IV

Stefndi byggir kröfu sína um sýknu á því að slysið sé ekki að rekja til atvika sem félagið beri skaðabótaábyrgð á. Stefnandi, sem beri sönnunarbyrði um orsök tjóns síns og umfang þess, hafi ekki sannað hið gagnstæða. Atburðurinn verði einungis rakinn til óhappatilviljunar sem stefndi ber ekki skaðabótaábyrgð á. Það liggur fyrir að það var þungur sjór og slæmt veður. Skipið var haffært í skilningi siglingalaga við upphaf ferðar og hafði öll tilskilin leyfi og skoðanir.

Stefndi byggir kröfu sína um sýknu í fyrsta lagi á því að orsök slyssins hafi hvorki verið bilun í tækjum né vanbúnaður skipsins. Einnig mótmælir stefndi því að hann beri ábyrgð á grundvelli sakar vegna stórkostlegs gáleysis og hlutlægrar ábyrgðar vegna bilunar í tækjum og vélum. Ms. Dísarfell hafi á slysdegi uppfyllt allar kröfur um búnað skipa lögum samkvæmt.

Ósannað sé að þau atriði sem stefnandi tefli fram sem rökstuðningi fyrir kröfu sinni hafi verið orsök slyssins. Þá er ósannað að orsök slyssins hafi verið að loftrásir lesta eða lokunarþúnaður hafi gefið sig og að sjór hafi streymt inn í lestar eða þá að bilun hafi orðið í austurskerfi skipsins, sem orsakað hafi innstreymi sjávar í lestar í stað útdælingar. Ekkert liggur fyrir um að þetta hafi verið orsök slyssins og sé einungis um getgátur að ræða.

Sú fullyrðing stefnanda að allir gúmmíbjörgunarbatár skipsins hafi verið bilaðir sé röng og mótmælir stefndi því að bilun allra gúmmíbjörgunarbatanna hafi verið meðorsök meints tjóns stefnanda.

Stefndi byggir á því að ekkert sé fram komið í málinu sem réttlæti að hlutlæg ábyrgð á meintu tjóni stefnanda verði lögð á félagið enda hafi stefnandi ekki fært gild rök fyrir því. Auk þess skorti lagaheimild fyrir því að hlutlæg ábyrgð verði lögð á stefnda.

Stefndi mótmælir því eindregið að stjórnendum Ms. Dísarfells hafi orðið á mistök eða að þeir hafi tekið rangar ákvarðanir sem orsakað hafi meint tjón stefnanda. Því er mótmælt að óheppileg skipulagning hafi verið á lestum skipsins sem og að röng vinnubrögð hafi verið viðhöfð við dælingu úr lestum.

Engu skipti þó að formlegt neyðarkall hafi ekki verið sent frá skipinu. Neyðarkall hafi verið sent um leið og ljóst hafi verið í hvað stefndi. Þá hafi björgunarbátar verið sjósettir um leið og talin var þörf á því.

Stefndi byggir á því að þau atriði sem stefnandi telji hafa verið mistök eða rangar ákvarðanir hafi ekki orsakað slysið og hafi þau engu breytt um hvernig fór og því sé annarri málsástæðu stefnanda alfarið mótmælt.

Stefndi tekur fram að aldrei hafi því verið haldið fram að eiginmaður stefnanda hafi átt nokkra sök á því hvernig fór.

Stefndi byggir á því að samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar um sönnun og sönnunarbyrði beri stefnandi alfarið sönnunarbyrðina um orsök tjóns síns og umfang þess.

Stefndi mótmælir því alfarið að skipið hafi ekki verið haffært á slysdegi sem og að ýmis mikilvæg stjórnþæki hafi verið biluð. Þessar fullyrðingar stefnanda séu rangar og órökstuddar með öllu. Sama eigi við um þá fullyrðingu stefnanda að útgerð skipsins hafi sýnt af sér stórfellda vanrækslu. Ekkert í gögnum málsins styðji að útgerð skipsins hafi sýnt af sér vanrækslu enda ekki um neina vanrækslu að ræða. Yfirlýsingum í stefnu þess efnis að skipið hafi ekki verið haffært er alfarið mótmælt sem röngum, þvert á móti hafi skipið haft öll tilskilin leyfi. Stefndi mótmælir því og, að á grundvelli skýrslu sjóslysaneftndar hafi sönnunarbyrði verið velt yfir á stefnda. Alfarið sé ósannað að tilgátur rannsóknarneftndar sjóslysa varðandi það hvað orsakaði það að Ms. Dísarfell fórst hinn 9. mars 1997 séu réttar. Engin efni séu til að varpa sönnunarbyrði um staðreyndir málsins og orsök meints tjóns stefnanda yfir á stefnda. Stefndi sé ekki í betri aðstöðu en stefnandi til þess að tryggja sér sönnun um það sem gerðist þar sem skipið sé sokkið og þar með sönnunargögn sem annars hefði hugsanlega verið hægt að nálgast. Stefndi hafi ekki neina möguleika á að leggja fram gögn en vísar enn og aftur til þess að skipið hafi verið haffært við upphaf ferðar. Það sé ljóst að ýmislegt geti hafa orsakað það að skipið sökk. T.d. geti eitthvað utanaðkomandi hafa valdið tjóni á skipinu með umræddum afleiðingum.

Í stefnu séu ítrekaðar yfirlýsingar um stefnda og rekstur hans sem ekki eiga við nein rök að styðjast og mótmælir stefndi þeim alfarið, sem röngum ósönnuðum og óstaðfestum. Telur hann yfirlýsingarnar meiðandi og gefa ranga mynd af stefnda, sem hafi ætíð lagt metnað sinn í varúð við rekstur fyrirtækisins og ávallt gætt þess að vinnuumhverfi starfsmanna væri með sem bestum hætti með öryggi þeirra í fyrirrúmi.

Nefnir stefndi eftirfarandi yfirlýsingar í stefnu:

„Stefnandi tekur og fram, að þegar samskipverjar Óskars heitins komu til skýrslutöku við sjópróf, hafi þeir reynt að setja fram eins litla gagnrýni á sjóhæfni skipsins og hægt var. Þeir hafi því frekar dregið úr því hvað skipið var illa úr garði gert.“ Og:

„Stefnandi vill taka fram, að maður hennar hafi haft mjög mikla vantrú á skipin... Þá hefðu aðrir skipverjar haft vantrú á skipinu og grunað útgerðina um græsku og hefðu umræður um þetta farið fram meðal skipverja.“ Einnig:

„Stefnandi byggir þennan bóталиð á því, að orsök þess að Dísarfellið fórst hafi verið stórfellt gáleysi útgerðar skipsins, sem og skipstjóra þess, eins og rakið er hér að ofan. Hafi Óskar heitinn verið munstraður á manndrápsfleytu, sem eigendum útgerðarinnar hafi verið ljóst að gæti sokkið hvenær sem var eða hafi mátt vera það ljóst. Varðandi fjárhæð þessa bóталиðar er meðal annars vísað til þeirra hörmunga, sem sjómenn þeir sem björguðust af Dísarfellinu lentu í. Af því megi draga þá ályktun, að Óskar hafi orðið fyrir hroðalegri lífsreynslu fyrir dauða sinn vegna aðstæðna sem útgerð skipsins átti sök á. Hann hafi og sannanlega hlotið kvalafullan dauðdaga, sem hafi verið afleiðing af vanrækslu stjórnenda hins stefnda félags.“

Telur stefndi lögmann stefnanda fara hér offari. Ummælin séu þess eðlis að ekki verði hjá því komist að óska eftir því að dómari ákvarði lögmanni stefnanda sektir með vísan til 135. gr. laga nr. 19/1991 um meðferð einkamála.

Varakröfu sína byggir stefndi á því, að algert skilyrði bóta samkvæmt 12. gr. skaðabótaga, vegna vinnu eiginmanns stefnanda við heimilisstörf, sé það að eiginmaður stefnanda hefði ekki nýtt vinnugetu sína að fullu á öðrum starfsvettvangi. Eiginmaður stefnanda hafi verið sjómaður í 100% starfi hjá stefnda og á grundvelli starfs síns hafi hann starfað utan heimilis og dvalið langdvölum fjarri heimili sínu. Stefnandi eigi því ekki rétt á bótum vegna vinnu við heimilisstörf eiginmanns síns.

Í 13. gr. skaðabótaganna, eins og hún var fyrir gildistöku laga nr. 37/1999, sé kveðið á um að bætur fyrir missi framfæranda til maka skuli vera 30% af bótum þeim sem ætla megi að hinn látni myndi hafa átt rétt á fyrir algera (100%) örorku, sbr. 5.-8. gr. Bætur skuli þó ekki nema minni fjárhæð en 3.000.000 króna nema sérstaklega standi á. Hafi framfærandi verið orðinn 26 ára gamall lækki bætur eftir reglum 9. gr. Útreikningur á þessum bótaþætti sé því með eftirfarandi hætti:

Árslaun eiginmanns stefnanda samkvæmt skattframtali fyrir árið 1996 hafi verið 2.145.596 kr. x 10 (stuðull skv. 5. gr.) að frádregnum 52%, sem er lækkun skv. 9. gr. vegna aldurs, samtals 10.298.861 kr. Frá þessari fjárhæð dragist 8.931.800 kr. sem er sú fjárhæð sem eiginmaður stefnanda hefði fengið frá VÍS m.v. 100% örorku, samkvæmt upplýsingum frá VÍS. Eftir standi því 1.367.061 kr. Af þessari fjárhæð ætti stefnandi skv. 13. gr. 30% eða 410.118 kr. yrði viðurkennd bótaskylda af hálfu stefnda.

Rétt sé að geta þess að í greinargerð með frumvarpi til skaðabótalaga nr. 50/1993 sé þess getið í umfjöllun um 13. gr., að regla um lækkun bóta skv. 9. gr. taki einnig til bóta sem ákveðnar séu 3.000.000 kr. eftir 2. másl. 1. mgr. Varðandi greiðslur sem tjónþoli fái frá þriðja manni vísast í greinargerðinni til athugasemda við 12. gr. Í greinargerð með 12. gr. sé vísað til athugasemda með 5. gr. og kafla 4.8. í almennum athugasemdum við frumvarpið varðandi frádrátt greiðslna frá þriðja manni. Þannig sé gert ráð fyrir að draga skuli frá greiðslur úr sammings- eða lögbundinni atvinnuslysaftryggingu launþega á hendur vinnuveitanda þeim sem slysaftrygginguna keypti, þ.e. bætur úr sammingsbundinni atvinnuslysaftryggingu stefnda hjá VÍS.

Stefndi byggir varakröfu sína og á því að stefnandi geti ekki átt rétt á bótum samkvæmt 26. gr. skaðabótalaganna, eins og greinin hafi verið hinn 9. mars 1997, þó svo bótaskylda yrði viðurkennd, en 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga hafði ekki tekið gildi þegar slysið varð. Greinin hafi ekki komið til fyrr en eftir gildistöku breytingalaga nr. 37/1999 og skorti því lagaheimild fyrir þessari kröfu stefnanda. Lagagreinin hafi verið breytt með 13. gr. laga nr. 37/1999 og hafi með breytingunni verið opnað fyrir rétt eftirlifenda til miskabóta í vissum tilvikum. Heimild af því tagi er hér um ræði hafi ekki verið fyrir hendi í íslenskum lögum fyrir umrædda lagabreytingu og náði bótaréttur samkvæmt lagagreininni einungis til tjónþola sjálfs.

Einnig mótmælir stefndi því að skilyrðum greinarinnar fyrir bótaskyldu sé fullnægt. Í því sambandi vísist til þess sem áður segi um að tjón megi ekki rekja til gáleysis aðila sem stefndi ber ábyrgð á.

Þá mótmælti stefndi sérstaklega breytingu stefnanda á dómkröfum við endurflutning málsins, að því leyti sem einstaka liðir hennar væru til hækkunar.

Um lagarök vísar stefndi til skaðabótalaga nr. 50/1993, reglna skaðabótaréttar um sönnun tjóns og sönnunarbyrði, reglna um orsakatengsl og sennilega afleiðingu, siglingalaga nr. 34/1985 og laga nr. 35/1993, um eftirlit með skipum.

Kröfu um málskostnað byggir stefndi á XXI. kafla laga nr. 91/1991, um meðferð einkamála.

V

Í máli þessu krefur stefnandi stefnda um bætur vegna missis framfæranda, en eiginmaður hennar, Óskar Guðjónsson, lést er Ms. Dísarfellið sökk 9. mars 1997. Byggir stefnandi á því, að slysið verði rakið til ólögætrar meingerðar af hálfu útgerðarinnar, eins og sagt er í stefnu, sem og stórkostlegs gáleysis sem stefndi beri ábyrgð á. Byggir stefnandi á því að aðalorsök slyssins hafi verið vanbúnaður skipsins og að björgunarbúnaður hafi verið í ólagi, eins og rakið sé í niðurstöðu

rannsóknarnefndar sjóslysa. Þá hafi botn skipsins verið orðinn hættulega tærður og lýsingar á því hvernig skipið sökk sýni fram á að botn skipsins hafi rifnað eða stórt gat verið á skipsbotninum. Einnig byggir stefnandi á hlutlægrri ábyrgð stefnda vegna bilunar í tækjum og vélum skipsins. Þá byggir stefnandi á því, að skipstjórnendur hafi tekið rangar ákvarðanir og ekki staðið sig sem skyldi og meðorsök slyssins hafi verið að björgunarbátar skipsins hafi verið bilaðir svo ekki hafi verið hægt að setja þá á flot til björgunar.

Stefndi hefur hafnað bótaskyldu og byggir á því að slysið verði aðeins rakið til óhappatilviljunar, sem stefndi beri ekki ábyrgð á.

Eins og að framan hefur verið rakið fór fram sjópróf í því skyni að reyna að varpa ljósi á atburði og orsök þess að Ms. Dísarfellið sökk. Í niðurstöðu rannsóknarnefndar sjóslysa er tínt til það sem finna mátti að skipinu en þó liggur fyrir að skipið hafði haffærisskírteini á slysdegi. Ekki er þar komist að neinni niðurstöðu um orsök slyssins, en settar fram tvær tilgátur, þar sem nefndarmenn gátu ekki orðið sammála um líklega orsök skaðans. Er annars vegar talið að bilun í dælukerfum og/eða að fyrir mistök hafi sjó verið dælt eða hann runnið inn í lestar um samtengt austurs- og kjölfestukerfi, sem orsakað hafi að Dísarfellið sökk. Hins vegar kom fram það sjónarmið, að lofrásir lesta og/eða lokunarúnaður þeirra hafi gefið sig og sjór streymt inn eða þá að bilun hafi orðið í austurskerfi skipsins, sem orsakaði innstreymi sjávar í lestar í stað útdælingar. Töldu nefndarmenn báðar þessar skýringar geta staðist og að þær gætu jafnvel verið samverkandi ástæður skaðans.

Undir rekstri málsins voru dómkvaddir matsmennirnir Ásgeir Guðnason vélfræðingur og Daníel Friðriksson skipatæknifræðingur til þess að meta ástæðu sjóslyssins og er matsgerð þeirra dagsett 6. apríl 2006 og viðbótarmatsgerð 17. nóvember 2006. Í niðurstöðu þeirra kemur m.a. fram að skip, þeirrar tegundar sem Dísarfellið var, hefði átt að standast veðurfar og sjólag, sem var á þegar skipið fórst að því gefnu að vaktstöðu og vinnureglum hefði verið framfylgt og skipið hefði verið í fullkomnu lagi og rétt lestað. Þá kemur fram í matsgerðinni, að dælubúnaður (austursbúnaður) skipsins hefði átt að virka þannig að þegar austursdæla væri sett í gang hefði átt að myndast undirþrýstingur við soghlið hennar en yfirþrýstingur við þrýstihlið. Frá þrýstihlið dælu sé röralögn sem liggja að síðuloka og fyrir borð á bakborðssíðu skipsins. Við soghlið austursdælu sé röralögn sem liggja að austurskistu. Austurskista sé til að stjórna því frá hvaða austursbrunni er sogið á hverjum tíma. Austurskista er staðsett framan til í vélarrúmi og frá henni eru röralagnir til allra austursbrunna sem austri á að vera hægt að dæla frá. Austurskista á að vera þannig útbúin að í henni séu keilulokar sem séu lausir á spindli loksins, þannig að keilulokinn opni einungis ef undirþrýstingur frá austursdælu yfirvinni þunga keilulokans, þó svo að spindill lokans sé í opinni stöðu. Einnig séu einstefnulokar á röralögn frá austursbrunnum að austurskistu. Eigi þetta að tryggja að austur geti ekki runnið á milli austursbrunna. Upplýst var talið að þegar Dísarfellið sökk hafi tengilögn á milli austurskerfis og kjölfestukerfis verið opin inn á bæði kerfin samtímis, þar sem á þeirri lögn sé ekki skiptiloki heldur renniloki. Einnig var talið upplýst að þar sem þriðja austursdælan sé tengd við soglögn austursdælu hafi verið tæringargat á suðu sem orsakað hafi að austursdælnar hafi ekki náð að mynda undirþrýsting til að soga að sér sjó frá lestum um austurslögn. Þriðja austursdælan (stimpildæla) hafi verið biluð þegar Dísarfellið sökk og hafði verið biluð og ónothæf um tveggja

mánaða skeið. Ósamþykkt tengilögn sé á milli austurskerfis og kjölfestukerfis sem hafi verið opin þegar skipið sökk. Tengigat hafi verið þar sem sogrör stimpildælu tengist sogröri austursdælu sem orsakaði að austursdælur dældu engum austri. Þá kemur fram í matsgerð, að leki með lestarlúgum hafi ekki verið óeðlilega mikill á siglingu skipsins. Af málsskjölum verði ekki annað séð en að skipið hafi verið í lagi fyrir utan bilaða austursdælu. Renniloka á 80 mm tengilögn milli austurs- og kjölfestulagnar sé í lagi samkvæmt skilgreiningu flokkunarfélags skipsins. Telja matsmenn að ekki verði séð með óyggjandi hætti hverjar orsakir hafi legið til að Dísarfellið sökk umrædda nótt. Margar ástæður geti hafa valdið því að skipið sökk. Líklegt sé að margar samverkandi ástæður séu orsök þess, en ekki verði fullyrð hverjar þær séu nema skipsflakið sé til staðar til nákvæmrar rannsóknar. Hins vegar telja matsmenn að vinnulag, vinnureglur og vaktstaða hafi ekki verið með þeim hætti sem eðlilegt megi telja á siglingu skips eins og Dísarfells. Matsmenn fullyrða hins vegar ekki að rétt vaktstaða og réttar vinnureglur hefðu bjargað því að skipið fórst, en ætla megi að með réttri vaktstöðu og réttum vinnureglum hefði gefist meira ráðrúm til aðgerða en raun bar vitni. Matmenn voru þeirrar skoðunar, þó svo ekkert sé hægt að fullyrða um það, að dælan hafi ekki verið að dæla neinu frá lestum skipsins þann tíma sem hún var í gangi. Dælan hafi hugsanlega dælt sjó frá sjóinntaki og fyrir borð en ekki náð að mynda nægan undirþrýsting vegna tæringargats á tengilögn stimpilaustursdælu við austurslögn sem upplýst sé um. Hvergi hafi verið upplýst að kjölfestudælurnar tvær hafi ekki verið starfhæfar þar til undir lokin hinn 9. mars 1997. Austursdælur hafi verið þrjár og bæði aðal- og varaustursdæla hafi verið óvirkar eftir að tæringargat var komið á soglögn sem tengd sé austurslögn og viðbótaraustursdælu, svonefndri stimpilaustursdælu. Upplýst var talið að flokkunarfélag skipsins hefði samþykkt samtengingu á milli kjölfestulagnar og austurslagnar, ef eftir því hefði verið leitað. Einnig tóku matsmenn fram, að óeðlilegt hafi verið að sigla með bilaða austursdælu mánuðum saman og það séu óvönduð vinnubrögð að sjóða sogrör stimpilaustursdælu við sogrör annarra austursdæla án þess að hafa téstykki sem samtengingu.

Samkvæmt því sem fram er komið liggur ekki fyrir hver var orsök þess að skipið fékk fyrst á sig 20° halla til bakborða og að sjór komst inn í lestar þess aðfaranótt 9. mars 1997. Hvorki veðurskilyrði á svæðinu, 8-9 vindstig og nokkur sjór, né halli sem skipið hafði fengið á sig á bakborða hefðu átt að vera skipinu hættuleg. Kemur þá til skoðunar hvort ástand skipsins og búnaður, sem og mistök skipstjórnenda, hafi valdið því að skipinu hvolfdi. Fram er komið að ein austursdæla skipsins var biluð og virkaði ekki sem skyldi. Hins vegar er ekki, samkvæmt matsgerðinni, unnt að fullyrða að það hefði gert gæfumuninn að hún hefði verið í fullkomnu lagi. Verður því ekki talið að það að sigla skipinu með bilaða dælu hafi haft úrslitaáhrif og valdið því að skipið sökk. Í matsgerð er og komist að þeirri niðurstöðu að bilun í loftrásum lesta og/eða lokunar búnuðum þeirra gæti hafa átt þátt í tjóninu. Hins vegar liggur ekki fyrir að útbúnaður skipsins hafi verið með þeim hætti að saknæmt sé fyrir stefnda þó svo ýmsu hafi verið ábótavant um ástand skipsins, eins og fram kemur í skýrslu sjóslysaneftndar, og líklegt að um samverkandi áhrif þess hafi verið að ræða. Samkvæmt framansögðu liggur ekki fyrir að slysið verði rakið til saknæms vanbúnaðar eða bilunar í tækjum, sem stefndi beri ábyrgð á.

Stefnandi byggir einnig á því að orsök slyssins megi rekja til rangra ákvarðana skipstjórnenda. Hvorki er í matsgerð né niðurstöðu sjóslysaneftndar talið að

stjórnun skipsins hafi verið með þeim hætti að orsakað hafi það að skipið sökk.

Stefnandi hefur bent á að skipstjóri hefði getað sent út neyðarkall fyrr en gert var eða strax og ljóst var að skipið rétti sig ekki af eftir að gámar af lestarlúgum fóru fyrir borð. Fyrir liggur að skipstjóri var vakinn um kl. 02.00 umrædda nótt, eftir að skipið fékk á sig halla. Fyrirskipaði skipstjóri þá að reynt yrði að dæla úr lestum skipsins. Samkvæmt gögnum málsins liggur fyrir að kl. 04.00 umrædda nótt yfirgáfu vélstjórar vélarrúmið, þar sem þeir fengu ekkert við ráðið og skipið hélt áfram að halla. Eftir það var ekkert sem gat bjargað skipinu og er óútskýrt af hverju skipstjórinn beið svo lengi, eða til kl. 4.52 um nóttina, með að gefa út neyðarkall eins og raun varð á, en skipstjóranum mátti vera ljóst að minnsta kosti þá ef ekki löngu fyrr í hvað stefndi og nauðsyn væri á að kalla á hjálp til handa skipshöfninni. Samkvæmt þeim tímaskýrslum sem fyrir liggja um viðbrögð björgunarþyrlunnar hefði þá verið unnt að bjarga skipshöfninni af skipinu áður en skipinu hvolfdi og áður en áhöfnin fór í sjóinn. Með þessari ákvörðun sinni að kalla ekki á hjálp þegar hennar var þörf sýndi skipstjórnandi af sér saknæmt gáleysi. Samkvæmt framlögðu læknisvottorði fékk eiginmaður stefnanda hjartaáfall við það að fara í sjóinn. Verður því að telja yfirgnæfandi líkur á því að rétt viðbrögð skipstjóra á fyrri stigum hefðu leitt til þess að áhöfninni hefði verið bjargað áður en hún lenti í sjónum. Þar sem ekki liggur annað fyrir verður að telja að andlát eiginmanns stefnanda sé bein afleiðing af þessari saknæmu háttsemi.

Með vísan til þess sem að framan er ritað verður ábyrgð á tjóni stefnanda lögð á stefnda á grundvelli húsbóndaábyrgðar.

Verður stefndi því dæmdur til þess að greiða stefnanda bætur vegna missis framfæranda. Samkvæmt 12. gr. skaðabotalaga nr. 50/1993, skal sá er skaðabótaábyrgð ber á dauða annars manns greiða þeim sem misst hefur framfæranda bætur fyrir tjón það sem ætla má að af því leiði fyrir hann. Til framfærslu telst einnig verðmæti vinnu hins látna við heimilisstörf. Um greiðslu frá þriðja manni fer eftir ákvæðum 4. mgr. 5. gr.

Í 13. gr. skaðabotalaganna, eins og hún var fyrir gildistöku laga nr. 37/1999, var kveðið á um að bætur fyrir missi framfæranda til maka skuli vera 30% af bóttum þeim sem ætla megi að hinn látni myndi hafa átt rétt á fyrir algera (100%) örorku, sbr. 5.-8. gr. Bætur skuli þó ekki nema lægri fjárhæð en 3.000.000 króna nema sérstaklega standi á. Hafi framfærandi verið orðinn 26 ára gamall lækki bætur eftir reglum 9. gr.

Samkvæmt 13. gr. þágildandi skaðabotalaga skyldu bætur reiknaðar á grundvelli 5. gr. þeirra laga. Samkvæmt 4. mgr. 5. gr. skyldu greiðslur frá sammings- eða lögbundinni atvinnuslysaftryggingu launþega dregnar frá skaðabótakröfu hans á hendur vinnuveitanda, sem slysaftrygginguna keypti. Fyrir liggur að stefnandi hefði fengið greiddar bætur úr sammingsbundinni atvinnuslysaftryggingu stefnda hjá VÍS 8.931.800 krónur, sem koma eigi til frádráttar, sbr. dóm Hæstaréttar í málinu nr. 283/2003. Þar sem eiginmaður stefnanda aflaði sér atvinnutekna kemur ekki til álita einnig að ákveða bætur vegna vinnu hins látna við heimilisstörf. Þegar af þeirri ástæðu að stefnandi kom fyrst fram með þá kröfu að bætur skyldu reiknaðar samkvæmt ákvæði 15. gr. skaðabotalaga við endurflutning málsins, verður henni ekki beitt um útreikning bóta til handa stefnanda, gegn andmælum stefnda, sem of seint fram kominni.

Bætur til handa stefnanda verða því reiknaðar með eftirgreindum hætti. Árslaun eiginmanns stefnanda samkvæmt skattframtali fyrir árið 1996 voru 2.145.596 krónur x 10 (stuðull skv. 5. gr.) 21.455.960 krónur – 8.931.800 krónur = 12.524.160 krónur x 30% = 3.757.248 krónur, að frádregnum 52%, eða 1.953.768 krónum, sem er lækkun samkvæmt 9. gr. vegna aldurs, samtals 1.803.480 krónur

Ekki eru lagaskilyrði til þess að dæma stefnda til greiðslu miskabóta á grundvelli skaðabótalaga eins og þau voru er slysið varð.

Samkvæmt framansögðu verður stefndi því dæmdur til þess að greiða stefnanda 1.803.480 krónur. Stefndi greiði stefnanda 2% vexti, samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993, frá 9. mars 1997 til 11. janúar 2005, en dráttarvexti samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags, en upphafsdegi dráttarvaxta hefur ekki verið mótmælt sérstaklega.

Stefndi hefur krafist þess að lögmaður stefnanda verði sektaður vegna nánar tilgreindra ummæla hans í stefnu. Ummæli þessi hafa verið tekin upp í dóminum hér að framan. Þó svo fallast megi á að sterkt sé að orði kveðið með ummælunum og þau ekki að öllu leyti viðeigandi þykir ekki ástæða til að beita lögmanninn sektum samkvæmt 135. gr. laga nr. 91/1991.

Eftir þessari niðurstöðu ber að dæma stefnda til þess að greiða stefnanda málskostnað, sem rennur í ríkissjóð og þykir hæfilega ákveðinn 5.697.494 krónur, þ.m.t. útlagður kostnaður 3.767.744 krónur.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, sem greiðist úr ríkissjóði, þykir hæfilega ákveðinn 5.697.494 krónur, þar af þóknun lögmanns stefnanda, Steingríms Þormóðssonar hrl., 1.929.750 krónur, þ.m.t. virðisaukaskattur 379.750 krónur, og útlagður kostnaður 3.767.744 krónur.

Dóminn kvað upp Hervör Þorvaldsdóttir héraðsdómari, sem dómsformaður, ásamt meðdómendunum Guðmundi Tuliníus skipaverkfræðingi og Pálma Hlökkverssýni stýrimanni.

DÓMSORÐ:

Stefndi, Samskip hf., greiði stefnanda, Önnu Þorsteinsdóttur, 1.803.480 krónur, ásamt 2% vöxtum, samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993, frá 9. mars 1997 til 11. janúar 2005, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags.

Stefndi greiði stefnanda 5.697.494 krónur í málskostnað, sem rennur í ríkissjóð. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, 5.697.494 krónur, þar af þóknun lögmanns stefnanda, Steingríms Þormóðssonar hrl., 1.929.750 krónur, þ.m.t. virðisaukaskattur, greiðist úr ríkissjóði.

Hervör Þorvaldsdóttir

Guðmundur Tulinius

Pálmi Hlöðversson