

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 8. desember 2006 í máli nr. E-7803/2005:

Einar Pálsson

(Guðni Á. Haraldsson hrl.)

gegn

Véla- og skipaþjónustunni Framtak ehf.,

(Arnar Þór Stefánsson hdl.)

Eimskipafélag Íslands ehf.

(Einar Baldvin Axelsson hrl.)

Sjóvá-Almennar tryggingar hf. (Réttargæsla)

(Arnar Þór Stefánsson hdl.)

Mál þetta, sem dómtekið var 27. október sl., er höfðað fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur af Einari Pálssyni, Vættaborgum 10, Reykjavík, á hendur Véla- og skipaþjónustunni Framtaksi ehf., Drangahrauni 1b, Hafnarfirði, og Eimskipafélagi Íslands ehf., Kornagörðum 2, Reykjavík, með stefnu þingfestri 15. desember 2005.

Dómkröfur stefnanda eru þessar:

1. Aðallega að stefndu verið in solidum dæmdir til þess að greiða stefnanda skaðabætur að fjárhæð kr. 11.260.301 með 4.5% ársvöxtum frá 6. desember 2001 til 9. september 2005, en frá þeim degi með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 til greiðsludags.
2. Til vara að stefndi, Véla- og skipaþjónustan Framtak ehf., verði dæmdur til þess að greiða stefnda skaðabætur að fjárhæð kr. 11.260.301 með 4.5% ársvöxtum frá 6. desember 2001 til 9. september 2005, en frá þeim degi með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 til greiðsludags, allt að frádregnum kr. 421.232 er greiddar voru 9. ágúst 2005.
3. Til þrautarvara að stefndi, Eimskipafélag Íslands ehf., verði dæmdur til þess að greiða stefnanda skaðabætur að fjárhæð kr. 11.260.301 með 4.5% ársvöxtum frá 6. desember 2001 til 9. september 2005, en frá þeim degi með dráttarvöxtum skv. 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 til greiðsludags.

Í öllum tilvikum er þess krafist að stefndu verði dæmdir til þess að greiða stefnanda málskostnað samkvæmt gjaldskrá Löggarðs ehf., eins og málið væri ekki gjafsóknarmál.

Engar kröfur eru gerðar á hendur réttargæslustefnda Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

Dómkröfur stefnda, Véla- og skipaþjónustunnar Framtaks ehf., eru þessar:

Aðalkrafa:

Stefndi krefst þess aðallega að verða sýknaður af öllum kröfum stefnanda og að stefnandi verði dæmdur til að greiða honum málskostnað samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi eða að mati dómsins.

Varakrafa:

Stefndi krefst þess til vara að dómkröfur stefnanda verði lækkaðar verulega og málskostnaður verði felldur niður.

Dómkröfur stefnda, Eimskipafélags Íslands ehf., eru þær aðallega að félagið verði sýknað af öllum kröfum stefnanda og tildæmdur málskostnaður úr hans hendi að mati dómsins en til vara að sök verði skipt, stefnukröfur verði lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Málsatvik

Stefnandi, sem er lærður vélsmiður, hóf störf hjá stefnda, Véla- og skipaþjónustunni Framtaksi ehf., árið 1997 og vann við almenn járníðnaðarstörf. Að morgni hins 5. apríl 2000 varð stefnandi fyrir slysi er hann var að fara til vinnu um borð í MS Selfossi, er lá við Sundahöfn í Reykjavík. Var hann á leið niður í 6. lest skipsins til að vinna við logsuðu í jafnvægistönkum (botntanki) skipsins. Til þess að komast niður í lest skipsins þurfti að fara um lúgu frá þilfari og niður lóðréttan stiga sem soðinn var fastur við byrðing lestarinnar. Stiginn er tæplega 5 metrar á lengd og 35 cm breiður og þannig búinn að flatjárn er soðið utan í byrðing lestarinnar og rúnnað járnþrep þar á milli. Á leið niður stigann var stefnandi í vetrargalla og með vinnuvettlinga og hélt í flatjárnið en ekki þrepin sjálf að því er fram kemur í lögregluskýrslu. Er hann var komin um einn metra niður stigann missti hann fótanna og féll niður um 4 metra og lenti á fótunum á jarnpalli fyrir neðan stigann. Stefnandi komst af sjálfsdáðum upp aftur eftir fallið og var í kjölfarið fluttur á slysadeild í sjúkrabíl.

Lögregla og fulltrúi Vinnueftirlits ríkisins komu á staðinn samdægurs og teknar voru ljósmyndir af vettvangi. Af hálfu Vinnueftirlitsins voru ekki gerðar athugasemdir við aðstæður á slysstað.

Farið var með stefnanda á slysadeild Landspítalans. Við rannsókn kom fram að hann hafði hlotið áverka á baki, sem aftur leiddu til upphleðslu í liðum. Afleiðingar slyssins í dag eru viðvarandi verkir og óvinnufærni að hluta.

Hinn 21. mars 2005 ritaði lögmaður stefnanda bréf til stefnda, Eimskipafélags Íslands ehf., þar sem óskað var afstöðu félagsins til bótaskyldu vegna slyssins. Með bréfi lögmannna félagsins hinn 19. maí 2005 var bótaskyldu hafnað.

Júlíus Valsson læknir og Jörundur Gauksson lögfræðingur mátu líkamstjón stefnanda vegna slyssins að beiðni aðila og skiluðu um það matsgerð, dags. 21. júní 2005. Þar kemur fram að stefnandi hafi þráláta verki í mjóbbaki sem leiði upp í brjósthrygg. Þessu fylgi höfuðverkir og verkir í hnakkagróf. Hann eigi erfitt með bogur, þungar lyftur og stöður. Þeir töldu þjáningatímabil stefnanda vegna slyssins vera þrjá mánuði, þar af einn rúmliggjandi. Þá töldu þeir varanlegan miska stefnanda vera 15% og varanlega örorku 25%. Stöðugleikapunktur var ákvarðaður 5. ágúst 2000.

Hinn 9. ágúst 2005 greiddi tryggingafélag stefnda, Framtaks ehf., stefnanda 421.232 kr. vegna slysatryggingar launþega. Sá fyrirvari var gerður af hálfu stefnanda að miða ætti uppgjör við varanlega örorku, en ekki varanlegan miska.

Hinn 9. ágúst 2005 var send bótakrafa á hendur Sjóvá Almennum tryggingum hf., en stefndu höfðu báðir keypt ábyrgðartryggingu hjá því félagi. Með bréfi félagsins hinn 7. september 2005 var bótaskyldu hafnað á þeirri forsendu að um væri að ræða óhappatilvik.

Stefndi, Véla- og skipaþjónustan Framtak ehf., var með ábyrgðartryggingu hjá réttargæslustefnda, Sjóvá-Almennum tryggingum hf., á slyssdegi.

Stefndi, Eimskipafélagi Íslands ehf., var með skipið MS SELFOSS á þurrleigu í apríl 2000 og því útgerðarmaður skipsins á þessum tíma. Skipið er skráð í skipaskrá Singapore.

Þar sem stefndu hafa hafnað bótaábyrgð vegna slyss stefnanda hefur hann höfðað mál þetta.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi byggir á því að orsök slyssins hafi verið sú að olía hafi borist úr tönkum skipsins og á pall við enda stigans og þaðan upp á þrep stigans. Starfsmenn Framtaks ehf. hafi verið við störf morguninn áður og nóttina fyrir slysið um borð í skipinu. Þeir hafi unnið í tönkum skipsins og þannig hafi olía og glussi auðveldlega borist um vinnusvæðið. Stefnandi hafi í sinni fyrstu ferð niður stigan ekki áttað sig á þeim hættulegu aðstæðum er sköpuðust. Þá hafi lok lúgu skipsins verið opið til loftunar og þannig hafi rigning og slydda átt greiðan aðgang að stiganum og gert þrep hans enn hálli.

Við svo hættulegar aðstæður hafi átt að vara starfsmenn sérstaklega við. Verkstjóri stefnda, Framtaks ehf., hafi átt að vara undirmenn sína við þar sem hann fór fyrstur niður stigan. Eins hafi borið að útvega þeim sérstakan öryggisbúnað, svo sem eins og líflínur, við slíkar aðstæður.

Þá sé einnig á því byggt að stigin hafi verið vanbúinn og að það hafi verið orsök eða meðvirkandi orsök slyssins. Hann hafi beinlínis verið hættulegur. Þannig hafi verið um að ræða tæplega 5 metra langan lóðréttan stiga. Stigin hafi verið án handriðs og án fallvarnar. Þá hafi starfsmönnum ekki verið útvegaðar líflínur.

Krafa á hendur stefndu in solidum byggist á því að þeir hafi báðir átt sök á slysinu. Þannig hafi stefnda, Eimskipafélagi Íslands ehf., sem útgerðaraðila MS Selfoss, borið að sjá til þess að stigar um borð væru ekki útataðir olíu. Er um það vísað til greinar 1.0.3 í reglum nr. 440/1980 um vinnuöryggi á flutningaskipum:

Lekaolíu og feiti skal fjarlægja sem fyrst og þilfar og gólf hreinsað

vel á eftir.

Einnig er vitnað til gr. 1.1.9 í sömu reglum:

Göngum, stigum og landgangi skal haldið vel hreinum og í góðu lagi

svo öll umferð sé sem öruggust.

Þá er einnig vitnað til greinar 3.0.5 í sömu reglum:

Vélargólf, stigaprepum og handriðum skal haldið vel hreinum.

Þá sé einnig á því byggt að stigin niður í lestina sem var lóðréttur og soðinn við byrðing lestarinnar án handriðs, sé beinlínis hættulegur. Þannig eigi að vera handrið á slíkum stigum, sbr. gr. 1.1.1. í reglum nr. 440/1980. Þannig eiga stigar samkvæmt ákvæðinu að vera búnir handriðum þar sem þess gerist þörf. Stigi sem sé rúmir 5 metrar lóðréttur niður án handriðs, uppfylli ekki slíka varúðarreglu er fram komi í grein 1.1.1. Þrep stigans hafi auk þess ekki verið þannig gerð að þau væru ekki hál í bleytu eins og boðið er í gr. 1.1.2 í sömu reglum. Stefndi, Eimskipafélags Íslands ehf., hafi við þessar aðstæður átt að útvega starfsmönnum Framtaks ehf. líflínur, sbr. gr. 2.0.4. og 3.0.10 í sömu reglum. Þá sé loftun, sem fram fari þannig að regn og slydda eigi greiðan aðgang að þrepum stigans, á ábyrgð stefnda, Eimskipafélags Íslands ehf.

Þá vitnar stefnandi einnig til reglugerðar nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum. Stefndi, Eimskipafélag Íslands ehf., hafi ekki farið eftir þeim varúðarreglum sem þar séu settar. Þannig hafi honum borið að tryggja öryggi starfsmanna um borð við allar aðstæður í vinnu, sbr. 4. gr.

Að lokum byggir stefnandi kröfur sínar á hendur stefnda, Eimskipafélagi Íslands ehf., á 171. gr. siglingarlaga nr. 34/1985.

Kröfu sína á hendur stefnda, Framtaki ehf., byggir stefnandi á því að verkstjóri þess sem fyrstur fór niður stigann hafi átt að vara stefnanda og samstarfsmann hans við stiganum og þeirri olíu sem á honum var og skýrt komi fram á ljósmyndum Vinnueftirlits ríkisins. Þá hafi stefnda, Framtaki ehf., sérstaklega borið að hreinsa stigann og pallinn fyrir neðan stigann eftir þá vinnu sem fram hafði farið fyrir um nóttina. Þá hafi stefnda, Framtaki ehf., einnig borið að útvega stefnanda líflínu eða annan þann fallbúnað sem kæmi í veg fyrir fall úr stiganum.

Sé um þetta vísað til sömu reglna og vitnað sé í hér að framan og fram koma í reglum nr. 440/1980. Þá sé um þetta einnig vitnað til 21. gr., 2. mgr. 23. gr., 1. mgr. 37. gr. og 42. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað og hollustuhætti á vinnustöðum, sbr. 2. mgr. 3. gr. sömu laga.

Þá vitnar stefnandi einnig um ábyrgð stefndu til reglugerðar nr. 786/1998 um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu manna um borð í skipum. Samkvæmt þeirri reglugerð séu settar fram almennar reglur um forvarnir gegn áhættu við störf um borð í skipum og eigi reglugerðin rót að rekja til EBE tilskipunar nr. 89/391 frá 12. júní 1989. Vitnað sé til eftirtalinna greina: 1. mgr. 4. gr., 5. gr., 9. gr. og 15. gr.

Að lokum vitnar stefnandi til almennu sakarreglunnar og skaðabótalaga nr. 50/1993, einkum 3. til 6. gr. þeirra laga. Um málskostnað vitnar stefnandi til 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Stefnukrafan

Skaðabótakrafa stefnanda sundurliðast þannig:

1. Miskabætur 15% varanlegur miski kr. 722.303.
2. Varanleg örorka. kr. 10.537.998.

Meðallaun stefnanda síðustu 3 ár fyrir slysið að viðbættu 6% lífeyrisframlagi, uppfærð með vísitölu, nemi 3.537.725 kr. Stuðull samkvæmt skaðabótalögum er 11.915.

Fari svo að stefndi, Framtak ehf., verði dæmdur bótaskyldur dragist frá kröfu á hendur félaginu greiðsla út úr samningsbundinni slysatryggingu launþega 421.232 kr. sem greiddar voru til stefnda 9. ágúst 2005.

Málsástæður stefnda, Véla- og skipaþjónustunnar Framtaks ehf.

Aðalkrafa:

Aðalkrafa stefnda um sýknu sé reist á því að ekki séu uppfyllt skilyrði almennu skaðabótareglunnar til að stefndi geti borið skaðabótaábyrgð á tjóni stefnanda. Stefnandi beri sönnunarbyrðina fyrir því að þau skilyrði séu uppfyllt í samræmi við almennar reglur skaðabótaréttarins.

Stefndi byggir á því að ósannað sé að aðstæður á vinnustað umrætt sinn hafi verið með þeim hætti að stefndi geti borið skaðabótaábyrgð á tjóni stefnanda vegna þeirra. Stefndi mótmælir því að nokkur þörf hafi verið á, eða skylda borið til að lögum, að útvega starfsmönnum sérstakan öryggisbúnað, eins og líflínur, á leið þeirra niður stigan. Fráleitt sé að ætlast til þess af vinnuveitanda að hann afli starfsmönnum líflína í hvert sinn sem þeir fari niður stiga sem þennan.

Þá byggir stefndi á því að ósannað sé að olía eða glussi hafi verið á þrepum stigans umrætt sinn eða að orsök slyssins sé að rekja til slíkrar olíu en ekki óvarkárni stefnanda. Stefndi bendir í þessu sambandi á skýrslu Vinnueftirlitsins sem gerði engar athugasemdir við aðstæður á vettvangi. Þá byggir stefndi á því að ósannað sé að rigning og slydda hafi átt greiðan aðgang að stiganum, eins og stefnandi byggir á, eða að það atriði hafi haft nokkur áhrif á slys það er varð.

Stefndi mótmælir því að stigin geti með nokkru móti talist hafa verið vanbúinn eða hættulegur. Ekkert bendi til að svo hafi verið enda um að ræða gerð stiga sem víða sé að finna við aðstæður sambærilegar þeim sem þarna voru og ekkert rúm til að hafa aðra gerð stiga á þessum stað. Þá byggir stefndi á því að engin krafa sé til þess að lögum að hafa handrið á stiga sem þessum auk þess sem slíkt handrið hefði engu breytt um að slysið varð enda höfðu menn traust hald í rúnnuðum járnþrepum stigans.

Stefndi mótmælir því sem röngu og ósönnuðu að aðstæður á vettvangi hafi brotið gegn ákvæðum laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum eða reglugerðum settum á grundvelli þeirra, eða að slík ætluð brot hafi leitt til þess slyss er varð. Hið sama eigi við um aðra löggjöf og reglugerðir sem fjalla um öryggi um borð í skipum. Þá byggir stefndi á því að hvað sem öðru líði sé ósannað að ætluð frávik frá slíkum reglum hafi leitt til þess óhapps er varð.

Stefndi mótmælir því sem ósönnuðu að lúga uppi á þilfari skipsins hafi verið opin nóttina fyrir slysið og að bleyta hafi þannig komist niður að stiganum. Þá mótmælir stefndi því sem ósönnuðu að járnþrep stigans hafi verið „löðrandi“ í olíu, eins og segir í stefnu. Myndir þær sem liggja fyrir í málinu benda ekki til að svo hafi verið.

Stefndi byggir á því að tjón stefnanda sé alfarið að rekja til aðgæsluleysis stefnanda sjálfs eða að um hafi verið að ræða óhappatilvik. Augljóst var að það krafðist varúðar að fara um hinn lóðrétt stiga, sem stefnandi féll úr og byggir stefndi á því að stefnandi hafi ekki gætt þeirrar varúðar sem krefjast varð af honum umrætt sinn. Óforsvaranlegt hafi verið af hálfu stefnanda að halda um flatjárn stigans á leið niður hann en ekki rúnuð járnþrep stigans eins og ætlast mátti til af honum. Hér verði m.a. að líta til menntunar og reynslu stefnanda en þau atriði valdi því að gera verði enn ríkari kröfur til hans um aðgæslu en ella. Þá hafi stefnandi verið búinn að fara um stigan fyrir slysið og mátti gera sér grein fyrir legu hans og aðstæðum öllum. Jafnvel þótt stefnandi hafi ekki áður farið um stigan hafi aðstæður blasað við stefnanda sem bar að fara að öllu með gát. Stefndi byggir þannig á því að engin þörf hafi verið á því að verkstjóri varaði menn við aðstæðum sem blöstu við þeim. Þá er byggt á því að ef stefnandi hefur talið aðstæður varasamar hafi hann átt að tilkynna það verkstjóra, sbr. 26. gr. laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum.

Stefndi ítrekar að stefnandi beri sönnunarbyrði um að stigi sá sem stefnandi féll niður um hafi verið vanbúinn eða að slys megi rekja til saknæmrar háttsemi starfsmanna stefnda eða atvika eða aðstæðna sem stefndi beri skaðabótaábyrgð á. Stefnanda hefur ekki tekist slík sönnun og verður því að sýkna stefnda alfarið af öllum kröfum stefnanda og dæma stefnanda til að greiða stefnda málskostnað að skaðlausu.

Varakrafa:

Ef ekki verði fallist á sýknukröfu stefnda er gerð varakrafa um verulega lækkun bóta vegna eigin sakar stefnanda. Vísast um þetta atriði til þess sem fram kemur hér að framan um aðgæsluleysi stefnanda umrætt sinn eftir því sem við á.

Þá byggir stefndi á því að tímabundið og varanlegt líkamstjón stefnanda sé verulega ofmetið í matsgerð þeirra Júlíusar Valssonar læknis og Jörundar Gaukssonar lögfræðings frá 21. júní 2005 í ljósi þeirra gagna sem lögð séu fram í málinu af hálfu stefnda.

Þá krefst stefndi þess að frá dæmdum skaðabótum skuli draga greiðslu réttargæslustefnda til stefnanda úr slysatryggingu, 421.232 kr. hinn 9. ágúst 2005. Einnig skuli draga frá skaðabótum aðrar greiðslur sem stefnandi kunni að hafa fengið, eða eiga rétt á, frá þriðja aðila vegna óhappsins, sbr. 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga.

Stefndi byggir á því að almennir vextir sem féllu á kröfu stefnanda fjórum árum fyrir birtingu stefnu í málinu, þ.e. 6. desember 2001 eða fyrr, séu fyrndir, sbr. 2. tölul. 3. gr. og 11. gr. laga nr. 14/1905 um fyrning skulda og annarra kröfuréttinda.

Stefndi mótmælir því að kröfur stefnanda beri dráttarvexti frá fyrra tímamarki en dómsuppsögudegi.

Um lagarök vísar stefndi til meginreglna skaðabótaréttarins um saknæmi, ólögmati, orsakasamhengi, sönnunarbyrði, tjón og eigin sök, laga nr. 46/1980 um aðbúnað, hollustuhætti og öryggi á vinnustöðum og skaðabótalaga nr. 50/1993. Þá er vísað til laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu og laga nr. 14/1905 um fyrning skulda og annarra kröfuréttinda. Um málskostnað er vísað til XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Málsástæður stefnda, Eimskipafélags Íslands ehf.

I. Aðalkrafa um sýknu.

Af hálfu stefnda, Eimskips, sé öllum kröfum og málsástæðum stefnanda hafnað og þess krafist að félagið verði sýknað af öllum kröfum stefnanda þar sem ábyrgð á slysi stefnanda verði ekki lögð á stefnda, Eimskip, hvorki á grundvelli þess að tilteknar reglur hafi verið brotnar né á grundvelli 171. gr. siglingalaga nr. 34/1995. Slysið sé hins vegar einungis að rekja til eigin sakar stefnanda sjálfs eða samstarfsmanna hans, starfsmanna stefnda, Framtaks, sem stefndi, Eimskip, beri

engna ábyrgð á, eða óhappatilviljunar sem enginn ber ábyrgð á.

1. Sýknukrafan sé í fyrsta lagi á því byggð að sök stefnda, Eimskipum, verði ekki byggð á því að tilvitnuð ákvæði reglna og reglugerðar hafi verið brotin.

a) Stefndi, Eimskip, telur að þau ákvæði sem stefnandi vísar til að hafi verði brotin, hafi ekki átt við um borð í MS SELFOSSI á þeim tíma þegar slysið varð.

Af málatilbúnaði stefnanda megi ráða að sök stefnda, Eimskipa, felist fyrst og fremst í því að tiltekin ákvæði reglna nr. 440/1980 um vinnuöryggi á flutningaskipum og farþegaskipum og reglugerðar 786/1998, um ráðstafanir er stuðla að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum, hafi verið brotin.

Stefndi, Eimskip, hafi þannig brotið gegn tilteknum ákvæðum reglna nr. 440/1980 með því að gæta þess ekki að stigar um borð í skipinu væru ekki útataðir í olíu, ekkert handrið hafi verið á stiganum og þrepin ekki þannig úr garði gerð að þau verði ekki hál í bleytu, hann hafi ekki útvegað stefnanda og öðrum starfsmönnum stefnda, Framtaks, líflínur og ekki farið eftir varúðarreglum reglugerðar nr. 786/1998, án frekari tilgreiningar.

Reglur þessar sem stefnandi vitnar til og heldur fram að hafi verið brotnar með saknæmum hætti af stefnda, Eimskipum, séu settar á grundvelli laga um eftirlit með skipum og séu núgildandi lög nr. 47/2003. Samkvæmt 1. mgr. 1. gr. laganna gildi þau eingöngu um íslensk skip, en það hugtak sé skilgreint í 2. tl. 1. mgr. 2. gr. sem hvert það skip sem skráð sé hér á landi og rétt hafi til að sigla undir íslenskum fána. Ákvæði reglnanna og reglugerðarinnar eigi því einungis við um íslensk skip, eins og þau séu skilgreind í lögnum.

Stefndi, Eimskip, hafi á þessum tíma verið með skipið MS SELFOSS á þurrleigu. Skipið hafi verið í eigu erlends aðila og skráð í Singapore og uppfyllti því ekki það skilyrði laganna að vera íslenskt skip. Af því leiðir að tilvitnuð ákvæði reglnanna og reglugerðarinnar hafi ekki átt við um borð í MS SELFOSSI á þeim tíma þegar slysið varð og verði sök stefnda, Eimskipa, því ekki á því byggð að ákvæði reglna nr. 440/1980 eða reglugerðar nr. 786/1989 hafi verði brotin.

b) Verði ekki fallist á framangreinda málsástæðu er á því byggt að þá sé með öllu ósannað að brotið hafi verið gegn reglunum með saknæmum hætti. Ekkert liggur fyrir í málinu um að stiginn hafi verið útbúinn á annan og verri hátt en almennt tíðkast með slíka stiga en sönnunarbyrðin fyrir því hvílir alfarið á stefnanda.

Stiganum sé lýst í lögregluskýrslu sem lóðréttum og þannig útbúnum að flatjárn sé sodið utan í byrðinginn og rúnnað járnþrep þar á milli. Vinnueftirlitið hafi verið kallað á vettvang og komi fram í skýrslu þess að engar athugasemdir séu gerðar við aðstæður.

Auk þess sé rétt að benda á að umrætt skip hafi alla tíð verið undir eftirliti flokkunarfélagsins Det Norske Veritas sem ekki hafi gert neinar athugasemdir við búnað þess. Askilinn sé réttur til að leggja fram gögn um þetta eftirlit undir rekstri málsins.

Sök Eimskipa verði ekki byggð á því að þrepin hafi verið of hál af olíu þar sem fram komi í gögnum málsins að starfsmenn stefnda, Framtaks, samstarfsmenn stefnanda, hafi verið við vinnu um borð í skipinu og að olíuna á þrepunum sé að rekja til umgangs þeirra í stiganum. Af þeim sökum verði ábyrgð á hálfu vegna olíunnar ekki lögð á stefnda, Eimskip.

2. Sýknukrafa stefnda, Eimskipa, sé í öðru lagi á því byggð að félagið beri ekki ábyrgð á grundvelli 171. gr. siglingalaga nr. 34/1995.

a) Stefndi, Eimskip, telur að 171. gr. siglingalaga eigi ekki við í þessu tilviki. Eins og fram komi í gögnum málsins hafi MS SELFOSS verið leiguskip stefnda, Eimskipa, á umræddum tíma. Skipið hafi ekki verið skráð á Íslandi og sé því ekki íslenskt skip enda ekki skráningarskyld hér á landi. Samkvæmt 1. gr. siglingalaganna gildi lögin um skip sem séu skráð eða skráningarskyld hér á landi. Af því leiði, samkvæmt framangreindu, að lögin hafi ekki átt við um MS SELFOSS þegar stefndi, Eimskip, var leigutaki þess.

b) Verði ekki á það fallist að 171. gr. siglingalaga eigi ekki við, telur stefndi Eimskip samt ekki unnt að byggja ábyrgð á þessari grein þar sem málsástæða þessi sé það vanreifðuð af hálfu stefnanda að sök verði aldrei á henni byggð.

Í stefnu sé ekki reifað nánar hvernig ábyrgð stefnda, Eimskipa, grundvallist á þessari grein. Er því um vanreifaða málsástæðu að ræða og verði því ekki á henni byggt um sök stefnda, Eimskipa, sbr. e lið 80. gr. eml., heldur beri að vísa henni frá ex-officio.

c) Verði ekki á framangreint fallist sé því hafnað að ábyrgð stefnda, Eimskipa, geti byggst á 1. mgr. 171. gr. siglingalaga.

Samkvæmt ákvæðinu beri útgerðarmaður ábyrgð á tjóni sem stafar af yfirsjónum eða vanrækslu í starfi hjá skipstjóra, skipshöfn, hafnsögumanni eða öðrum sem starfa í þágu skips. Ábyrgð samkvæmt 1. mgr. 171. gr. siglingalaga einskorðist við tjón sem valdið sé í starfi í þágu skipsins og sé að rekja til yfirsjóna eða vanrækslu í starfi nánar tilgreindra aðila. Ábyrgðin sé að þessu leyti þrengri en almenn húsbóndaábyrgð þar sem hún taki einungis til ákveðinna aðila sem starfa í þágu skipsins.

Meðal þeirra sem 171. gr. taki til séu aðrir sem starfa í þágu skipsins en þar séu undanskildir starfsmenn sem starfa að viðgerðum á skipum á vegum þriðja aðila enda starfa þeir ekki "í þágu skipsins" eins og krafist sé í ákvæðinu.

Ábyrgð stefnda, Eimskipa, verði því ekki byggð á 1. mgr. 171. gr. siglingalaganna og beri því að sýkna félagið af kröfum stefnanda.

3. Sýknukrafan sé í þriðja lagi á því byggð að slysið sé eingöngu að rekja til eigin sakar stefnanda sjálfs.

Í lögregluskýrslu komi fram að stefnandi hafi misst fótanna þegar hann var að fara niður stigan. Hann hafi haldið um flatjárnið utan með þrepum stigans en ekki um þrep hans þegar hann fór niður. Með því hafi hann sjálfur tekið áhættu og sýnt af

sér gálausa hegðun en líklegt megi telja að það hefði komið í veg fyrir slysið hefði hann haft annan hátt á því að fara niður stigann, með því að halda um þrep hans.

Stefnandi var 34 ára á slysdegi og hefur lokið meistaranámi í vélsmíði. Hann hafði unnið við vélsmíði um nokkurra ára skeið, síðustu þrjú ár fyrir slysið hjá stefnda, Framtaki. Sé af þessu ljóst að stefnandi búi yfir reynslu og verkunnáttu og mátti því vita að honum bar að gæta varúðar þegar hann fór niður stigann.

Einnig megi ganga út frá því að stefnandi hafi vitað eða mátt vita að stiginn kynni að vera háll af olíu og að gæta þyrfti varúðar við að fara um hann þar sem samstarfsmenn hans höfðu verið við vinnu við botntanka skipsins um nóttina og notað þennan sama stiga.

Þá megi ekki horfa fram hjá því að samstarfsmenn stefnanda höfðu farið um stigann áður en slysið átti sér stað án nokkurra vandræða og án þess að gera athugasemd við gerð hans eða annað sem stefnandi byggir á að hafi verið saknæm vanræksla stefnda, Eimskipa.

Samkvæmt framangreindu verði að telja að um eigin sök stefnanda hafi eingöngu verið að ræða og beri því, samkvæmt skýru dómafordæmi Hæstaréttar, að sýkna stefnda, Eimskip, af kröfum stefnanda.

4. Sýknukrafan sé í fjórða lagi á því byggð að slysið sé einungis að rekja til óhappatilviks sem enginn beri ábyrgð á. Stefnandi hafi t.d. stigið illa niður og það leitt til að hann datt en í gögnum komi ítrekað fram að honum hafi skrikað fótur efst í stiganum, misst fótanna og ekki náð að stöðva sig. Um það verður stefnda, Eimskipum, ekki kennt eða gert að bera ábyrgð á eftir þeim bótareglum sem byggt sé á í þessu máli né verður það rakið til vanbúnaðar skipsins. Það styðjist enda við dómaframkvæmd að tjónþoli geti ekki lagt ábyrgð á tjóni sínu á aðra ef tjónið sé að rekja til óhapps.

Varakrafa um sakarskiptingu og lækkun bóta.

Verði ekki fallist á aðalkröfuna og stefndi, Eimskip, sýknaður sé varakrafan á því byggð að lækka beri stefnukröfur og skipta sök.

Grundvallist krafan um sakarskiptingu á sömu sjónarmiðum og eigi við um eigin sök stefnanda og sé vísað til umfjöllunar um það hvað varakröfuna varðar. Telur stefndi, Eimskip, að stefnandi beri í það minnsta $\frac{3}{4}$ hluta tjóns síns sjálfur á grundvelli eigin sakar, sbr. það sem að framan sé rakið um aðalkröfuna.

Kröfu um dráttarvexti sé mótmælt frá fyrri tíma en dómsuppsögudegi. Dráttarvextir eldri en 4 ára fyrir höfðun máls þessa séu fyrndir.

Stefndi, Eimskip, styður kröfur sínar einkum við almennar skaðabótareglur, siglingalög nr. 34/1985, lög um eftirlit með skipum nr. 47/2003 og lög nr. 14/1905 um fyrningu.

Um málskostnað er vísað til 129.-130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Niðurstaða

Stefnandi byggir á því að slys stefnanda megi rekja til þess að stiginn hafi verið háll vegna olíu sem var á þrepum hans. Sú olía hafi borist frá starfsmönnum stefnda Véla- og skipaþjónustunnar Framtaks ehf. sem hafi verið við störf í tönkum skipsins nóttina áður og um morguninn fyrir slysið. Þá hafi lok á lúgu fyrir ofan stigann verið opið og þannig hafi rigning og slydda átt greiðan aðgang að stiganum og gert þrep hans enn hálli.

Fyrir dómi hefur Þór Þórsson, yfirverkstjóri hjá stefnda Véla- og skipaþjónustunni Framtaksi ehf., skýrt frá því að starfsmenn fyrirtækisins hafi verið við vinnu í sjótönkum skipsins. Slysið hafi átt sér stað í upphafi vinnu að morgni á öðrum degi verksins. Taldi vitnið að stiginn hafi ekki verið þannig að það stafaði bein slyshætta af honum. Engin ástæða hafi verið til að breyta neinu verklagi eftir slysið frá því sem verið hafði um morguninn og deginum áður.

Vitnið Guðmundur Eiríksson, fyrrverandi umdæmisstjóri hjá Vinnueftirliti ríkisins, kom á vettvang daginn sem slysið varð. Fyrir dómi skýrði hann frá því að óhreinindi hafi verið á þrepum stigans, en hann kvaðst ekki hafa gert sér grein fyrir því hvort um bleytu eða olíu væri að ræða. Hann kvaðst sjálfur ekki hafa farið niður stigann við vettvangsskoðunina, en kosið að fara aðra leið, þar sem hann hefði verið ógallaður. Í skoðunarskýrslu hans kemur fram að engar athugasemdir hafi verið gerðar við aðstæður.

Ekkert hefur komið fram í málinu, sem sannar eða bendir til að stiginn hafi verið löðrandi í olíu þegar slysið varð. Myndir sem teknar voru á vettvangi samdægurs bera ekki með sér að olía sé í stiganum eða neðan við hann. Um bleytu gæti verið að ræða sem hafi borist af þilfari vegna úrkomu sem var um morguninn. Þrep stigans eru gerð úr prófílstáli, þau eru köntuð og snýr ein brúnin upp. Þessi gerð þrepanna á að koma í veg fyrir að þau verði hál. Verður ekki fallist á þá málsástæðu stefnanda að um svo hættulegar aðstæður hafi verið að ræða að verkstjóri stefnda Véla- og skipaþjónustunnar Framtaks ehf. hafi átt að vara starfsmenn sína sérstaklega við. Þá verður ekki talið að þörf hafi verið á sérstökum öryggisbúnaði við þessar aðstæður. Þá byggir stefnandi einnig á því að stiginn hafi verið vanbúinn og það hafi verið orsök eða meðvirkandi orsök slyssins. Hann hafi beinlínis verið hættulegur. Um sé að ræða tæplega 5 metra langan lóðréttan stiga, sem hafi verið án handriðs og án fallvarnar. Þá hafi starfsmönnum ekki verið útvegaðar líflínur.

Eftir vettvangsskoðun dómsins á umræddum stiga um borð í M/S Selfossi er ljóst að hann er ekki frábrugðinn lestarstigum í gámaskipum af þeirri stærð sem hér um ræðir. Ekkert var athugavert við umbúnað stigans né lúgu. Engar athugasemdir voru gerðar af hálfu vinnueftirlitsins varðandi stigann og flokkunarfélags skipsins hefur ekki gert athugasemdir við búnað þess. Engar kröfur eru gerðar um handrið eða fallvarnar og ekki tíðkast að notaðar séu líflínur við slíka stiga um borð í skipum. Er því ekki fallist á að ákvæði þeirra reglna og laga sem stefnandi vísar til hafi verið brotin með sagnæmum hætti.

Samkvæmt framansögðu liggur ekki fyrir að stigi sá sem stefnandi féll niður um hafi verið vanbúinn eða að slys megi rekja til saknæmrar háttsemi starfsmanna stefndu eða atvika eða aðstæðna sem þeir bera skaðabótaábyrgð á. Þá verður bótaábyrgð á hendur stefnda Eimskipafélagi Íslands ehf. ekki heldur byggð á 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985, þegar af þeirri ástæðu, að tjón stefnanda verður ekki rakið til yfirsjóna eða vanrækslu þeirra sem starfa í þágu skips í skilningi ákvæðisins.

Nauðsynlegt var að sýna sérstaka aðgát er farið var um stigann. Stefnanda, sem var vanur að umgangast stiga, eins og hér um ræðir, mátti vera það ljóst. Fram hefur komið í lýsingu stefnanda að hann hélt í flatjárnið en ekki þrep stigans er hann missti fótanna og féll niður. Miðað við það var tak hans á stiganum ekki nægilega öruggt. Verður því að fallast á með stefndu að orsök slyssins sé að rekja til aðgæsluleysis stefnanda sjálfs.

Samkvæmt framansögðu verða stefndu sýknaðir af kröfum stefnanda í máli þessu, en rétt þykir að málskostnaður verði felldur niður. Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda, samtals 519.324 krónur, greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflytningaþóknun lögmans hans, Guðna Á. Haraldssonar hrl., 500.000 krónur með virðisaukaskatti og útlagður kostnaður samkvæmt reikningum 19.324 krónur.

Eggert Óskarsson héraðsdómari kvað upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnum Pálma Hlöðverssyni, kennara við Fjöltækniskóla Íslands, og Vilbergi Magna Óskarssyni, sviðsstjóra Fjöltækniskóla Íslands.

D Ó M S O R Ð :

Stefndu, Véla- og skipaþjónustan Framtak ehf. og Eimskipafélag Íslands ehf., skulu vera sýkn af kröfum stefnanda, Einars Pálssonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður. Allur gjafsóknarkostnaður stefnanda greiðist úr ríkissjóði, þar með talin málflytningaþóknun lögmans hans, Guðna Á. Haraldssonar hrl., 500.000 krónur.

Eggert Óskarsson

Pálmi Hlöðversson

Vilbergur Magni Óskarsson