

Mál þetta, sem dómtekið var 28. febrúar síðastliðinn, er höfðað 16. júní 2006 af Má Jónssyni, Hjálmholti 4, Reykjavík, gegn Brimi hf., Tryggvagötu 11, Reykjavík, og Vátryggingafélagi Íslands hf. til réttargæslu.

Stefnandi krefst þess að stefndi greiði stefnanda 11.534.102 krónur með 2% vöxtum samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993 frá 20. júní 1996 til 20. júní 2006 en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar samkvæmt málskostnaðarreikningi.

Stefndi krefst aðallega að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda og honum dæmdur málskostnaður úr hendi hans að mati dómsins en til vara að sök verði skipt í málinu, stefnukröfur lækkaðar og málskostnaður felldur niður.

I

Stefnandi varð fyrir vinnuslysi 20. júní 1996, er hann starfaði sem 1. vélstjóri á Hólmadrangi ST-70, en skipið var þá í eigu Hólmadrangs hf. sem sameinaðist stefnda samkvæmt samrunaáætlun 30. maí 2000. Á slysdegi var skipið á leið heim úr Flæmska hattinum við Nýfundnaland. Klukkan 16.45 umræddan dag var skipið stöðvað um það bil 300 sjómílur austur af Nýfundnalandi. Verið var að hífa hlera skipsins um borð og koma þeim fyrri fyrir þegar glussaslanga á þilfarskrana gaf sig. Hafi þá verið leitað til stefnanda og óskað eftir að hann gerði við kranann svo hægt væri að ljúka við að sjóbúa „dekkið“. Stefnandi brást strax við og kallaði til hásetann Jón Álfgeir Sigurðarson sér til aðstoðar.

Þegar umrædd veiðiferð hófst var búið að koma fyrir veiðarfærum í kringum kranann, svokölluðum „rockhopperlengjum“. Staða og stærð veiðarfæra leiddi hins vegar til þess að ekki var hægt að keyra kranabómuna alveg niður að „dekkinu“ þar sem stefnandi hefði undir venjulegum kringumstæðum getað gert við kranann, standandi á „dekki“ skipsins. Þurfti stefnandi því að klifra upp á áðurgreind veiðarfæri, sem hann kveður að hafi verið löðrandi í glussa, og þaðan upp í kranann.

Eftir að hafa komið sér upp á veiðarfærin steig stefnandi upp á slæðu, sem er stór járn þríkrækja með þremur örmum í báða enda, með röri á milli. Í þeirri stöðu náði hann að fjarlægja glussaslönguna á krananum og festa nýja slöngu á hann. Til þess að komast niður af slæðunni varð stefnandi að stíga niður á veiðarfærin, „rockhopperlengjunar“, sem var, eins og áður segir, staflað í nokkurri hæð við kranann. Þegar stefnandi steig af slæðunni niður á eitt hjól lengjunnar kveður hann að hjólið hafi runnið til. Við það kveðst stefnandi hafa misst jafnvægið og fallið aftur fyrir sig og lent illa á bakinu. Kveður stefnandi að hjólið, sem hann hafi stigið niður á, hafi verið endahjól. Hafi hjól hveggjar lengju verið bundin saman en svo hafi virst sem endahjólið, sem hafi verið bundið við lengjuna, hafi losnað með þeim afleiðingum sem áður er lýst.

Stefnandi kveður hafa bent yfirmanni sínum, skipstjóra, svo og stýrimanni og bátsmanni, á að óforsvaranlegt væri að nota vinnusvæðið við „dekkkranann“ sem einhvers konar geymslu fyrir veiðarfæri, sérstaklega í ljósi þess að umræddar „rockhopperlengjur“ hafi aldrei verið notaðar í þeim timum sem farnir voru í Flæmska hattinn.

Við slysið tagnaði stefnandi í hálsi, brjóstbaki og vinstri öxl og hlaut af því varanlegt líkamstjón. Að frumkvæði stefnanda hóf lögreglan í Reykjavík opinbera rannsókn á tildrögum slyssins en með bréfi embættisins 4. febrúar 1998 var stefnanda tilkynnt að málið hefði verið fellt niður með vísan til 112. gr. laga nr. 19/1991 um meðferð opinberra mála. Rannsóknarnefnd sjóslysa tók vinnuslys stefnanda einnig til rannsóknar, sbr. ódagsett álit nefndarinnar er lá fyrir á árinu 1997. Niðurstaða nefndarinnar var sú að orsök slyssins mætti rekja til þess að verið var að vinna við ófullnægjandi aðstæður.

Stefnandi tilkynnti réttargæslustefnda um slysið skömmu eftir það. Með bréfi þáverandi lögmanns stefnanda 15. júní 2000 til réttargæslustefnda var gerð krafa úr ábyrgðartryggingu stefnda með vísan til þess að um bótaskyldt slys væri að ræða þar sem stefnanda hefði verið gert að vinna við óforsvaranlegar aðstæður. Í svarbréfi réttargæslustefnda 23. júní sama ár kom fram sú afstaða réttargæslustefnda að ekki væri að svo stöddu hægt að taka afstöðu til bótaskyldu þar sem gögn og skýringar frá útgerð vantaði inn í málið. Frekari bréfaskriftir áttu sér stað í framhaldinu milli lögmanns stefnanda og réttargæslustefnda án þess að afstaða væri tekin til bótaskyldu útgerðarinnar.

Af hálfu stefnanda er sú skýring gefin á að krafa hans hafi legið óhreyfð um alllangan tíma að líkamlegu ástandi hans hafi hrakað stöðugt vegna afleiðinga áðurgreinds vinnuslyss hans og alvarlegs vinnuslyss á árinu 1991. Hafi stefnandi verið frá vinnu langtímum saman vegna slyssanna og aðeins ráðið við að vera skamman tíma í senn við vinnu þótt hraustur væri. Hafi hann verið í stöðugri meðferð sjúkraþjálfara og lækna allar götur frá slysinu og sé það enn.

Réttargæslustefndi greiddi stefnanda 685.800 krónur, auk vaxta, 3. febrúar 2004 úr kjarasamningsbundinni slysatryggingu sjómanna, sbr. 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Var sú greiðsla byggð á örorkumati Sigurjóns Sigurðssonar bæklunarlæknis sem mat varanlega örorku stefnanda vegna slyssins 18%.

Á síðari hluta árs 2005 leitaði stefnandi til núverandi lögmanns síns. Í ljósi niðurstöðu Rannsóknarnefndar sjóslysa og annarra gagna, sem stefnandi hafði aflað, svo og með hliðsjón af því að senn voru liðin 10 ár frá slysi stefnanda var réttargæslustefndi á ný með bréfi, dagsettu 6. desember 2005, krafinn um afstöðu til bótaskyldu útgerðar vegna áðurgreinds slyss. Með bréfi réttargæslustefnda 14. febrúar 2006 var kröfu stefnanda hafnað með vísan til þess að hún hafi verið fyrnd er áðurgreint bréf stefnanda frá 6. desember 2005 barst félaginu. Í tölvupósti starfsmanns réttargæslustefnda kom fram að afstaða félagsins um fyrningu á kröfu stefnanda byggðist á 29. gr. þágildandi váttryggingasamningalaga nr. 20/1954, sbr. sambærilegt ákvæði í váttryggingasamningi milli útgerðar Hólmadrangs ST-70 og réttargæslustefnda. Stefnandi tjáði réttargæslustefnda í framhaldinu þá skoðun sína að ákvæðið ætti ekki við í málinu enda væri krafa hans um skaðabætur utan samninga en þær kröfur fyrnist á tíu árum. Ætti áður nefnt ákvæði laga nr. 20/1954 ekki við í málinu þar sem ekkert samningssamband væri milli stefnanda og réttargæslustefnda. Breyttu þessar skýringar stefnanda ekki afstöðu réttargæslustefnda.

Með beiðni stefnanda til Héraðsdóms Reykjavíkur 13. mars 2006 var þess óskað að dómkvaddir yrðu tveir sérfræðingar til að meta varanlegar afleiðingar

slyssins. Til verksins voru dómkvaddir Ingvar Sveinbjörnsson hæstaréttarlögmaður og Sigurður Thorlacius læknir. Samkvæmt matsgerð þeirra frá 22. maí 2006 var varanlegur miski stefnanda vegna slyssins metinn 20% og varanleg örorka einnig 20%. Stöðugleikapunktur var ákveðinn 20. júlí 1997.

Með beiðni, sem barst örorkunefnd 31. júlí 2006, óskaði stefnandi mats á varanlegri örorku, miska, þjáningartímabili og tímabundinni örorku vegna slyssins. Þá óskaði stefnandi jafnframt eftir álitni nefndarinnar á stöðugleikapunkti, sbr. 1. mgr. 2. gr. laga nr. 27/1993. Álitni lá fyrir 23. janúar 2007. Samkvæmt því var varanleg örorka stefnanda vegna afleiðinga slyssins metin 25%, varanlegur miski 10%, tímabundin örorka var talin vera 100% frá 20. júní 1996 til 20. október 1996 og þá var stefnandi talinn hafa verið veikur, án þess að vera rúmliggjandi, frá 20. júní 1996 til 20. október sama ár. Stöðugleikapunktur stefnanda vegna afleiðinga slyssins var í álitinu talinn vera 20. október 1996.

II

Stefnandi byggir á því að stefndi beri bótaábyrgð á líkamstjóni því, er hann varð fyrir 20. júní 1996, þar sem rekja megi slysið til vanbúnaðar og/eða óforsvaranlegra vinnuaðstæðna um borð í skipi stefnda. Einnig er á því byggt að ekki hafi verið gerðar nægilegar ráðstafanir af hálfu skipstjórnarmanna og ekki hafi verið gætt nægilegrar varúðar umrætt sinn þegar stefnandi var við vinnu sína í skipi stefnda.

Augljóst sé að mati stefnanda að stefndi beri ábyrgð á þeirri ákvörðun starfsmanna sinna að koma fyrir umfangsmiklum veiðarfærum við þilfarskrana sem gert hafi það að verkum að vinnuaðstaða um borð hafi verið allsendis ófullnægjandi þannig að stefnandi hafi átt óhægt um vik við vinnu sína. Vegna veiðarfæra hafi þilfarskraninn verið í uppreistri stöðu og ekki verið hægt að keyra hann niður að dekkinu þar sem stefnandi hefði undir eðlilegum kringumstæðum getað gert við kranann. Vegna veiðarfæra hafi stefnandi heldur ekki komist hefðbundna leið upp stiga í kranann og ekki hafi heldur verið hægt að koma að stiga eða tröppum til að vinna við viðgerðina á krananum, einkum vegna þess að þilfarið hafi verið hált út af glussa. Lagt hafi verið að stefnanda að gera við slönguna án tafar þar sem verið var að hífa upp hlera skipsins. Hafi því ekki annað komið til greina en að ljúka verkinu hratt og vel svo hægt væri að sjóbúa dekkið. Vegna veiðarfæra og aðstæðna á dekki hafi ekki aðrar leiðir verið tækar til að vinna verkið en sú sem stefnandi fór.

Til að stefnanda væri mögulegt að gera við glussaslöngu kranans hafi hann þurft að stíga af veiðarfærunum, sem staðið hafi nokkuð hátt og verið mikil um sig, upp á slæðu á krananum þar sem hann gat gert við slönguna. Að verki loknu hafi hann orðið að stíga niður á veiðarfærin („rockhopperlengjurnar“). Þegar stefnandi hafi stigið af slæðunni niður á eitt hjól lengjunnar hafi hjólið/lengjan runnið til með þeim afleiðingum að hann hafi misst jafnvægið, fallið aftur fyrir sig og lent illa á bakinu. Hjólið, sem stefnandi hafi stigið niður á, hafi verið endahjól. Hjól hverrar lengju hafi verið bundin saman en í ljós hafi komið að lengjan eða ysti hluti hennar hafi annað hvort losnað frá eða gleymst hafi að binda ysta hluta lengjunnar og hún því runnið til með ádurgreindum afleiðingum. Hafi frágangi veiðarfæra því verið ábótavant. Þá hafi veiðarfærin og þilfarið verið löðrandi í glussa sem gert hafi það að verkum að vinnuaðstæður hafi verið enn hættulegri en ella.

Stefndi beri fulla ábyrgð á ofangreindum aðstæðum. Því til staðfestingar sé bent á álit Rannsóknarnefndar sjóslysa sem skipuð sé sérfræðingum á sviði öryggismála sjómanna. Hafi það verið niðurstaða nefndarinnar að orsök slyssins megi rekja til þess að verið var að vinna við ófullnægjandi aðstæður. Beri stefndi óskoraða ábyrgð á því að komið hafi verið fyrir fyrirferðarmiklum veiðarfærum, sem engin þörf hafi verið á, á vinnusvæði skipverja á þilfari skipsins. Hafi réttargæslustefndi ekki borið því við, fyrr en í máli þessu, að útgerð bæri ekki ábyrgð á þessum aðstæðum heldur einvörðungu að krafa stefnanda væri fyrnd.

Stefnandi telur jafnframt að skipstjórnarmenn í brú skipsins, skipstjóri og stýrimaður, hafi ekki sýnt nægilega aðgæslu umrætt sinn með því að draga ekki verulega úr ferð skipsins þegar þeir sáu eða hefðu átt að sjá að stefnandi var að vinna við kranann við erfiðar aðstæður. Verði að telja að slys stefnanda hefði ekki orðið, eða að minnsta kosti ekki orðið eins alvarlegt og raun ber vitni, hefðu skipverjarnir gætt fyllstu varúðar og dregið verulega úr ferð skipsins þegar stefnandi var að gera við þilfarskranann. Hljóti það að vera eitt af meginhlutverkum yfirmanna í brú að fylgjast náið með því hvað fram fer á dekki skipsins og haga stjórn skipsins í samræmi við það en það hafi ekki verið gert í umrætt sinn. Á þessu aðgæsluleysi beri stefndi ábyrgð á grundvelli meginreglu skaðabótaréttarins um ábyrgð vinnuveitenda á sagnæmri háttsemi og aðgæsluleysi starfsmanna sinna.

Mælt hafi verið fyrir um í 1. tl. 219. gr. siglingalaga nr. 34/1985, sem gilt hafi á þeim tíma er slysið átti sér stað, að halda skyldi sjópróf þegar maður, sem ráðinn var til starfa á skipi, hefði orðið fyrir meiri háttar líkamstjóni þegar skipið var statt utan íslenskrar hafnar. Stefnandi telur að verði litið svo á að ekki sé hægt að leggja framburð hans, sem studdur sé framburði annarra skipverja og álit Rannsóknarnefndar sjóslysa um aðstæður á slysstað umrætt sinn, til grundvallar í málinu verði stefndi að bera hallann af sönnunarskorti vegna þess að sjópróf fóru ekki fram. Hefðu sjópróf verið haldin hefðu þau án vafa upplýst málsatvik og aðstæður á slysstað með fullnægjandi hætti. Ljóst sé af matsgerð að stefnandi hafi hlotið alvarleg meiðsl í slysinu. Stefnandi hafi strax verið kunnugt um slys stefnanda og aðstæður á slysstað. Verði að telja að honum hafi í ljósi þessara upplýsinga verið skylt að óska strax eftir sjóprófi. Þeirri lagaskyldu hafi stefndi ekki sinnt og verði hann að bera hallann af því.

Stefnandi sundurliðar kröfu sína sem hér segir:

a. Tímabundið atvinnutjón – 2. gr. laga nr. 50/1993.

Samkvæmt matsgerð örorkunefndar hafi tímabundið atvinnutjón verið metið að fullu frá 20. júní til 20. október. Ekki hafi fengist staðfestar upplýsingar frá stefnda um hversu háar fjárhæðir stefnandi fékk greiddar í veikindalaun meðan hann var óvinnufær vegna slyssins eða hver staðgengilslaun 1. vélstjóra voru á sama tíma. Af lögskráningavottorði sjáist að stefnandi hafi farið í einn túr að loknum tórnum sem hann slasaðist í. Hafi sá túr verið farinn 27. júní 1996 og varað í 20 daga eða til 16. júlí sama ár. Eftir það sé stefnandi óvinnufær og vinni ekkert það sem eftir var á þessu fjögurra mánaða tímabili.

Af upplýsingum úr staðgreiðsluskrá stefnanda fyrir ofangreint tímabil sjáist að stefnandi fái greiddan túrinn, sem hann slasaðist í, en eins og sjáist af

lögskráningarvottorðum hafi hann hafist 15. maí og honum lokið 26. júní 1996. Stefnandi hafi einnig farið í næsta túr 27. júní sem staðið hafi til 16. júní sama ár. Fyrir þann túr hafi stefnandi fengið greiddar 763.553 krónur. Stefnandi hafi verið óvinnufær í framhaldinu og ekki farið á sjóinn á ný fyrr en í ársbyrjun 1997. Einu slysaupsgreiðslur stefnanda virðast hafa verið inntar af hendi í október 1996, 147.470 krónur, og í desember sama ár, 460.789 krónur, eða samtals 608.259 krónur. Nemi heildarlaunagreiðslur til stefnanda á tímabili óvinnufærni því samtals 1.371.812 krónum.

Stefndi hafi ekki, þrátt fyrir áskorun stefnanda, lagt fram staðfestar upplýsingar um laun 1. vélstjóra á nefndu fjögurra mánaða tímabili óvinnufærni stefnanda. Sé því farin sú leið að miða við meðaltalslaun stefnanda á árunum frá og með 1993 til og með 1995 en þau hafi samkvæmt upplýsingum úr staðgreiðsluskrá numið 13.258.084 krónum á því tímabili, eða 368.280 krónum á mánuði, sem geri 1.473.120 krónur miðað við fjóra mánuði. Samkvæmt því nemi úppgerðar bætur til stefnanda vegna tímabundins atvinnutjóns 101.308 krónum ($1.473.120 - 1.371.812 = 101.308$).

b. Þjáningabætur – 3. gr. laga nr. 50/1993.

Samkvæmt niðurstöðu matsgerðar sé tímabil þjáninga, miðað við tímabil óvinnufærni, fjórir mánuðir, og hafi stefnandi þá verið veikur án þess að vera rúmliggjandi. Geri þetta 700 krónur * 120 dagar * $5.112/3.282 = 130.837$ krónur.

c. Miskabætur – 4. gr. laga nr. 50/1993.

Samkvæmt niðurstöðu matsgerðar sé varanlegur miski 10 stig.

$4.000.000 \text{ kr.} * 0.1 * 5.112/3.282 = 623.035$ krónur.

d. Varanleg örorka – 5. gr. laga nr. 50/1993.

Varanleg örorka sé metin 25% í matsgerð. Bætur fyrir varanlega örorku reiknist á eftirfarandi hátt:

$4.209.795$ krónur (árslaun júlí '05 - júní '06) * $1,06 = 4.462.372$ krónur *
 $5.112/3.282 = 6.950.532$ krónur + $7.5 * 25 = 13.032.247$ krónur - 16%
vegna aldurs (42 ára) $2.085.160$ krónur = $10.947.087$ krónur.

Samkvæmt framansögðu sé krafa stefnanda þessi:

Tímabundið atvinnutjón	kr.	101.308
Þjáningarbætur	kr.	130.837
Miskabætur	kr.	623.035

Varanleg örorka	kr. 10.947.087
Áður greiddar slysabætur	kr. 685.800
Samtals	<u>kr. 11.116.467</u>

III

Stefndi reisir sýknukröfu á því að ekki sé sannað að stefndi eða starfsmenn hans eigi sök á slysi stefnanda sem hins vegar megi rekja til eigin gáleysis stefnanda sjálfs og óhappatilviljunar. Sönnunarbyrði um ætlaða sök stefnda eða starfsmanna hans hvíli alfarið á stefnanda en ekki sé grundvöllur til þess að láta stefnda bera hallann af sönnunarskorti þar sem stefnda hafi ekki verið gerð grein fyrir því að stefnandi hefði orðið fyrir meiri háttar líkamstjóni í skilningi 219. gr. siglingalaga fyrr en löngu eftir óhappið. Hafi stefnandi enda strax eftir óhappið farið í næstu veiðiferð með Hólmadrangi ST-70 sem eftir þá ferð hafi farið í slipp og stefnandi unnið áfram um borð. Þá hafi stefnandi einnig verið á sjó í janúar og febrúar 1997. Hann hafi líka verið á sjó á árunum 1999 og 2000 en 3. október síðarnefnda árið hafi hann meiðst á hné um borð í togaranum Stapafelli. Sé það raunar ekki fyrr en eftir örorkumat Sigurjóns Sigurðssonar læknis, í mars 2001, að stefndu sé gert kunnugt um að varanlegar afleiðingar hafi hlotist af byltunni 20. janúar 1996. Vafi um atvik að slysinu og aðstæður um borð verði því ekki metinn stefnda í óhag þótt sjópróf færu ekki fram.

Ósannað sé að vinnuáðstæður um borð í Hólmadrangi SU-70 eða á flugbrautinni, þar sem slysið varð, hafi brotið í bága við lög eða reglugerðir um vinnuöryggi um borð í togurum og að slysið sé að rekja til þess. Ekki sé bannað að geyma veiðarfæri eða annan búnað á svonefndum flugbrautum um borð í togskipum og ekki óalgengt að það væri gert. Hafi og óhægt verið um vik að koma „hopperalengjunum“ fyrir annars staðar eins og á stóð um borð í skipinu en mikið af veiðarfærum hafi verið sett um borð í skipið við upphaf ferðar. Þá sé ósannað að frágangur „hopperalengjanna“ á flugbrautinni á Hólmadrangi SU-70, er slysið varð, hafi brotið í bága við venjur eða reglur um frágang veiðarfæra. Hafi Rannsóknarnefnd sjóslysa enda engar athugasemdir gert við geymslu „hopperalengjanna“ á flugbrautinni eða við bindingu þeirra og frágang. Eigi sú fullyrðing stefnanda, að gleymst hafi að binda ysta hluta lengjunnar og hún því runnið til og það valdið slysinu, sér enga stöð í gögnum málsins.

Þá sé álit rannsóknarnefndarinnar þess efnis, að orsök slyssins megi rekja til þess að verið var að vinna við „ófullnægjandi aðstæður“, ekki sönnun þess að vinnuástaðan hafi verið saknæm eða að stefndi og starfsmenn hans hafi með saknæmum hætti valdið því að slysið varð. Sé ekki samasem merki milli hugtaksins ófullnægjandi og hugtaksins sök í skilningi skaðabótaréttarins. Hafi nefndin heldur engar athugasemdir gert við geymslu og frágang „hopperalengjanna“ á flugbrautinni. Hins vegar hafi vinnuáðstæður verið ófullnægjandi að því leyti að „hopperalengjunnar“ hafi gert erfiðara um vik en ella að komast að glussaslöngunni, hált var við kranann af glussa og skipið á fullri siglingu í talsverðum sjó og veltingi. Hins vegar sé ósannað, sem stefnandi heldur fram, að ekki hafi mátt koma fyrir stiga eða tröppu til að standa í.

Þá sé ósannað að skipstjóri og stýrimaður í brú hafi, með því að draga ekki úr ferð skipsins meðan stefndi var að vinna við kranann, sýnt af sér saknæmt atferli og með því valdið slysinu. Í fyrsta lagi hafi skipstjórnarmenn í brú ekki vitað um bilunina á glussaslöngunni eða að verið var að vinna við kranann. Í annan stað hafi þeir heldur ekki verið beðnir um að draga úr ferð skipsins og því mátt líta svo á að þess væri ekki þörf, hafi þeir vitað að stefnandi var að vinna við kranann, sem aftur á móti sé ósannað. Loks sé alls ósannað að afstýrt hefði slysinu þótt dregið hefði verið úr ferð skipsins en skipið hefði eftir sem áður stungið sér í öldurnar og „hopperalengjunar“ runnið til eins og gerst hafi er slysið varð.

Yfirlýsingar skipstjóra, háseta og bátsmanns hafi ekkert sönnunargildi. Sé um að ræða eftirá hannaðar skýrslur, dagsettar í nóvember 2005, eða rúmum 9 árum eftir atburðinn. Sé lítt hægt að treysta á minni manna eftir svo langan tíma. Segi skipstjóri líka í yfirlýsingu sinni að langt sé um liðið og í raun muni hann ekki eftir þessu. Verði yfirlýsingar þessar ekki lagðar til grundvallar dómi. Að framangreindu virtu verði ekki séð að stefndi eða starfsmenn hans eigi nokkra sök á slysi stefnanda.

Hins vegar sé ljóst að stefnandi hafi tekið áhættu og eigi sjálfur sök á slysi sínu. Hann hafi verið yfirmaður á skipinu og kosið að fara upp á flugbrautina að krananum til viðgerðar á glussaslöngunni að beiðni bátsmanns þrátt fyrir að veður væri NA 5-6, talsverður sjór og skipið á fullri ferð og stingi sér í öldurnar. Hafi hann ekki beðið um að dregið yrði úr ferð skipsins á meðan og/eða breytt um stefnu né hlutast til um neinar ráðstafanir að öðru leyti til að gera vinnuástöðuna bærilegri. Hafi ekki svo bráð nauðsyn borið til að gera við slönguna að ekki hefði mátt bíða betra veðurs og sjólags eða í öllu falli að biðja um og bíða eftir að dregið yrði úr ferð skipsins og stefnu þess breytt eftir atvikum. Þá hafi stefnandi ekki gætt sín á hreyfingu „hopperalengjunnar“ er hann steig niður á hana og því farið sem fór. Eigi stefnandi því sjálfur sök á slysinu að því leyti sem það sé ekki að rekja til óhappatilviljunar.

Varakrafa stefnda er byggð á því að skipta beri sök í málinu vegna eigin sakar stefnanda á slysinu og lækka bætur í takt við það. Þá er stefnukröfum mótmælt sem of háum. Um eigin sök stefnanda vísist til þess, sem rakið er hér að framan, auk þess sem það athugist að ekkert afsaki áhættutöku stefnanda og gáleysi en hann hafi verið 42 ára að aldri á slyssdegi, yfirmaður á skipinu og þaulvanur sjómaður.

Kröfu um bætur fyrir tímabundið tekjutjón er mótmælt sem ósannaðri en krafa um tímabundið tjón sé áætluð. Sé föst dómvenja fyrir því að aðeins beri að bæta sannað raunverulegt tímabundið vinnutekjutap. Beri því að hafna þessum kröfuflið.

Ekki séu gerðar tölulegar athugasemdir við kröfufliði vegna miska og þjáninga en varðandi útreikning á bótum fyrir varanlega örorku eigi viðmiðunarárslaun að vera laun síðustu 12 mánaði fyrir slys en ekki næsta almanaksárs fyrir slys, sbr. 7. gr. laga nr. 50/1993.

Vaxtakröfum er sérstaklega mótmælt en eldri vextir en 4 ára frá birtingu stefnu séu fyrndir, sbr. 2. mgr. 3. gr. laga nr. 14/1905. Þá er dráttarvöxum mótmælt

frá fyrri tíma en dómsuppsögudegi.

IV

Verður nú gerð grein fyrir framburði vitna fyrir dómi.

Pétur Ægir Hreiðarsson, sem var skipstjóri í umræddri veiðiferð, mundi ekkert eftir atvikum þessa máls. Kvaðst vitnið ekki hafa tekið eftir að kraninn hefði bilað eða stefnandi slasast. Vitnið kvað skipið hafa verið á um það bil 10 mílna hraða greint sinn.

Skúli Jóhannsson, sem var bátsmaður á skipinu í veiðiferðinni, kvaðst hafa náð í stefnanda til að gera við kranann en ekki hafa orðið vitni að slysinu. Hafi veðurspáin verið slæm og því borið nauðsyn til að koma krananum í sjóbúna stöðu. Vitnið kvað menn ekki hafa verið ánægða með að hafa „rockhopperlengjurnar“ á þeim stað sem þær voru.

Við skýrslugjöf hjá lögreglu 9. nóvember 1997 skýrði vitnið mjög á sama veg. Kvaðst vitnið ekki muna nákvæmlega eftir hvernig aðstæður voru á vettvangi umrætt sinn en veður hafi ekki verið eins slæmt og stefnandi hefði greint frá. Vitnið kvaðst muna eftir að verið var að nota kranann og því hafi þurft að skipta um slönguna þótt ekki væri til annars en að ganga frá krananum þar sem hann hafi verið í uppreistri stöðu.

Jón Álfgeir Sigurðarson kvaðst hafa verið settur á vakt greint sinn til að aðstoða vélstjóra. Kvað vitnið einhvern á „dekkinu“ hafa komið og sagt að það þyrfti að gera við kranann og gera „dekkið“ sjóklárt. Kvaðst vitnið hafa aðstoðað við að gera við kranann. Töluverður vindur hafi verið og talsverð olía á „dekkinu“ og á „rockhopperlengjunum“ og mjög sleipt. Hann kvaðst ekki hafa orðið vitni að slysinu en taldi að ekki hefði verið hægt að gera þetta öðruvísi en stefnandi gerði.

Í skýrslu, sem Jón Álfgeir gaf hjá lögreglu 24. nóvember 1997, skýrði hann svo frá atvikum að hann hefði ásamt stefnanda verið að tengja nýju slönguna við kranann öðrum megin er slysið varð. Talsverður öldugangur hafi verið og við eina veltuna hafi stefnandi runnið til og misst takið á röri sem hann hélt sér í, dottið aftur fyrir sig, lent á „hopperalengju“ og fengið högg á bakið. Vitnið kvaðst hafa lokið verkinu undir leiðsögn stefnanda sem hafi verið talsvert aumur í bakinu eftir byltuna. Hafi kraninn verið í notkun er glussaslangan gaf sig og orðið hafi að skipta um hana til að ganga frá krananum í réttri stöðu.

V

Í skipsdagbók Hólmadrangs ST-70 er eftirfarandi skráð á slysdegi:

„Kl. 16.45 var Már vélst að vinna við þilfarskranann. Þegar hann var að fara niður féll hann aftur fyrir sig á olbogann og er hann mjög aumur í honum.“

Svo sem áður greinir skýrði vitnið Jón Álfgeir Sigurðarson frá því í skýrslu hjá lögreglu 24. nóvember 1997 að stefnandi hefði runnið til „við eina veltuna“ og misst takið á röri, sem hann hafi haldið í, dottið aftur fyrir sig, lent á „hopperalengju“ og fengið högg á bakið. Fyrir dómi kvaðst hann hins vegar ekki

hafa orðið vitni að slysinu. Er sá framburður í samræmi við skýrslu stefnanda hjá lögreglu en þar skýrði stefnandi svo frá að vitnið hefði verið á bak við kranann er slysið átti sér stað. Verður að leggja dómsframburð vitnisins til grundvallar við úrlausn málsins. Voru því engin vitni að slysinu.

Þegar umrædd veiðiferð hófst var búið að koma fyrir veiðarfærum í kringum kranann, svokölluðum „rockhopperlengjum“. Vegna staðsetningar veiðarfæra og stærðar þeirra var ekki hægt að keyra kranabómuna alveg niður að „dekkinu“ þar sem stefnandi hefði undir venjulegum kringumstæðum getað gert standandi við kranann. Varð stefnandi því að klifra upp í kranann til að skipta um glussaslöngu á honum. Í skýrslu sinni hjá lögreglu kvað Jóns Álfgeir að ekki hafi verið unnt að framkvæma viðgerðina á annan hátt en stefnandi gerði. Er og fram komið í málinu að „dekkið“ hafi verið löðrandi í olíu en af því verður dregin sú ályktun að ekki hafi verið unnt að nota stiga til verksins. Verður því talið að stefnandi hafi borið sig að við verkið á þann hátt sem mögulegur var miðað við aðstæður.

Stefnandi hefur frá upphafi skýrt svo frá að er hann hafi verið að fara niður úr krananum hafi hann ætlað að stíga á endahjól „rockhopperlengjunnar“ en hjólið þá runnið til með þeim afleiðingum að hann missti jafnvægið og féll aftur fyrir sig og lenti illa á bakinu. Hafi hjól hveirrar lengju verið bundin saman en í ljós hafi komið að lengjan, eða ysti hluti hennar, hafi annað hvort losnað frá eða gleymst hafi að binda ysta hluta lengjunnar og hún því runnið til með áðurgreindum afleiðingum. Þykja ekki vera efni til að draga þessa frásögn stefnanda í efa.

Telja verður að brýnt hafi verið að vinna það verk sem stefnandi vann greint sinn og var í verkahring hans, bæði vegna þess að verið var að hífa inn hlera skipsins um borð og sjóbúa þurfti kranann. Þar sem áðurnefndum veiðarfærum hafði verið komið fyrir á „dekki“ skipsins var ekki mögulegt að keyra kranabómuna niður þannig að stefnandi gæti framkvæmt verkið standandi sem ella hefði verið hægt. Voru þessar aðstæður til þess fallnar að bjóða hættunni heim. Verður orsök slyssins rakin til þessara hættulegu vinnuaðstæðna sem stefndi bar ábyrgð á. Fær þessi niðurstaða stoð í fyrrgreindu áliti Rannsóknarnefndar sjóslysa, sem skipuð er sérfræðingum á sviði öryggismála sjómanna, en svo sem áður greinir komst nefndin að þeirri niðurstöðu að orsök slyssins mætti rekja til þess að umrætt verk hafi verið unnið við ófullnægjandi aðstæður.

Samkvæmt framansögðu ber að fella bótaábyrgð vegna slyssins á stefnda. Þar sem ekki hefur verið sýnt fram á af hálfu stefnda að stefnandi hafi borið sig rangt að við verkið, miðað við aðstæður, og þannig átt sjálfur þátt í því hvernig fór eru ekki efni til að láta hann bera hluta tjóns síns sjálfur.

Verður nú fjallað um einstaka kröfuliði en leggja ber álit örorkunefndar til grundvallar útreikningi bóta.

Gegn mótmælum stefnda þykir stefnandi ekki hafa lagt fyrir dóminn fullnægjandi gögn til sönnunar því að hann hafi orðið fyrir tímabundnu tekjutjóni vegna slyssins. Ber því að sýkna stefnda að þeirri kröfu stefnanda.

Kröfuliðir stefnanda um bætur vegna þjáninga og varanlegs miska verða teknir til greina eins og þeir eru fram settir. Þá verður fallist á kröfu stefnanda um

bætur vegna varanlegrar örorku.

Með vísan til framanskráðs verður stefndi dæmdur til að greiða stefnda samtals 11.015.159 krónur ($130.837 + 623.035 + 10.947.087 - 685.800 = 11.015.159$). Stefna var birt 16. júní 2006 og ber því að ákveða að á hina tildæmdu fjárhæð reiknist 2% vextir samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993 frá þeim degi en vextir fyrir þann tíma eru fyrndir, sbr. 2. mgr. 3. gr. laga nr. 14/1905 um fyrning skulda og annarra kröfuréttinda. Skal fjárhæðin bera þá vexti frá þeim degi til 28. júní 2006, en þann dag var liðinn mánuður frá því stefnandi lagði fram endanlega kröfugerð sína, byggða á áliti örorkunefndar, en frá þeim degi beri fjárhæðin dráttarvexti samkvæmt 9. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtrygginu til greiðsludags.

Eftir þessum úrslitum, og með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, ber að dæma stefnda til greiðslu málskostnaðar sem er hæfilega ákveðinn 1.317.650 krónur og skiptist þannig að málflytningu laun lögmanns stefnanda eru 622.500 krónur, að meðtöldum virðisaukaskatti, og útlagður kostnaður er 695.150 krónur.

Dóminn kvað upp Helgi I. Jónsson dómstjóri.

Dómsorð:

Stefndi, Brim hf., greiði stefnanda, Má Jónssyni, 11.015.159 krónur ásamt 2% vöxtum samkvæmt 16. gr. laga nr. 50/1993 frá 16. júní 2002 til 28. júní 2006 en dráttarvöxtum samkvæmt 9. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags og 1.317.650 krónur í málskostnað.