

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 23. júlí 2007 í máli nr. E-588/2007:

Vilhlem Þ. Árnason

(Hildur Sólveig Pétursdóttir hdl.)

gegn

Sigurði Jónssyni og

Tryggingamiðstöðinni hf. til réttargæslu.

(Guðmundur Pétursson hrl.)

Mál þetta er höfðað 22. janúar 2007 og dómtekið 26. júní 2007. Stefnandi er Vilhlem Þ. Árnason, Skipholt 6, Ólafsvík, Snæfellsbæ. Stefndi er Sigurður Jónsson, Skipholt 8, Ólafsvík, Snæfellsbæ. Tryggingamiðstöðinni hf., Aðalstræti 6-8, Reykjavík, er stefnt til réttargæslu.

Dómkröfur stefnanda, eins og þær voru settar fram við aðalmeðferð málsins, eru þær að stefndi verði dæmdur til að greiða honum skaða-, þjáninga- og miskabætur, auk bóta vegna tapaðra lífeyrisréttinda, að fjárhæð 10.097.391 kr. með 4,5% ársvöxtum skv. 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 af 1.996.450 kr. frá 5. maí 1999 til 8. maí 2000 en frá þeim degi af 10.097.391 kr. til 8. júní 2006, en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 (sic) frá þeim degi til greiðsludags. Þá er krafist málskostnaðar eins og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Af hálfu stefnda er aðallega krafist sýknu og málskostnaðar. Til vara er krafist lækkunar á dómkröfum stefnanda og að málskostnaður verði felldur niður.

Af hálfu réttargæslustefnda eru ekki gerðar kröfur.

I.

Í máli þessu er í fyrsta lagi um það deilt hvort stefnandi hafi orðið fyrir slysi í maímánuði 1999 um borð í skipinu Agli SH-195. Í öðru lagi er um það deilt hvort slysið sé þá að rekja til þess að þilfar skipsins hafi verið vanbúið. Í þriðja lagi er deilt um bótafjárhæðina hvað varðar lífeyrisréttindi og eingreiðsluverðmæti.

Stefnandi hóf störf um borð í Agli SH-195 á árinu 1997. Skipið er í eigu stefnda og gert út frá Ólafsvík. Stefnandi kveðst hafa orðið fyrir slysi um borð í Agli í byrjun maí 1999. Réttargæslustefndi var ábyrgðartryggjandi skipsins.

Stefnandi kveðst hafa verið, ásamt vélstjóra skipsins, við vinnu uppi á dekki við að taka nótina niður. Aðstæður um borð hefðu verið með þeim hætti að allir skipverjar vinni við að taka niður nótina en síðan séu tveir skipverjar eftir uppi á dekki til að snúa nótinni við. Stefnandi hafi í umrætt sinn verið á kúluvængnum, en vélstjórinn á hinum vængnum. Þeir hefðu dregið nótina og velt henni við til þess að hún væri kastklár. Stefnandi hefði þurft að beygja sig til að geta velt nótinni, en í umrætt sinn runnið til á hálu þilfarinu, hrasað og dottið á stytta, sem sé aftan við lúguna á bátapallinum. Stefnandi kveðst hafa dottið á vinstri mjöðm. Hann hefði strax fundið til mikils sársauka og því legið stutta stund eftir fallið sökum kvala, en síðan hefði verkurinn dofnað nokkuð og hann risið á fætur og haldið vinnu sinni áfram. Stefnandi kveðst hafa látið stefnda vita af slysinu strax sama dag og það gerðist og talið að það hefði verið fært í skipsdagbók.

Stefnandi segir að hann hafi í fyrstu haldið að ekki væri um alvarlegt slys að ræða og haldið áfram að stunda vinnu sína, sem honum hefði tekist með herkjum með því að taka sterk verkjalyf. Um þremur vikum eftir slysið hefði stefnandi leitað til læknis. Fyrir liggur samskiptaseðill vegna komu stefnanda á Heilsugæslustöðina í Ólafsvík hinn 27. maí 1999 vegna verks í vinstri mjöðm. Þar kemur fram að stefnandi hafi dottið um borð í bát fyrir þremur vikum síðan. Stefnandi var sendur í röntgenmyndatöku og fór síðar til Hauks Árnasonar bæklunarsérfræðings. Í læknisvottorði hans, dags. 13. desember 2000, segir að við skoðun á stefnanda hinn 19. júlí 1999 hefði komið í ljós að stefnandi væri með byrjandi slitbreytingar í vinstri mjöðm. Hafi hann verið settur á biðlista til aðgerðar vegna breytingar í mjaðmarliðnum.

Stefnandi gekkst undir mjaðmaaðgerð hinn 4. febrúar 2000 þar sem sett var plastskál í augnakarlinn og stálkúla með skafti í lærlegginn. Í vottorði Hauks Árnasonar bæklunarsérfræðings, dags. 14. júní 2002, segir að ekki sé hægt að segja að aðgerð stefnanda sé bein afleiðing af kastlosi sem gert var við á mjöðm hans er hann var 12 ára gamall. Þá liggur fyrir læknabréf yfirlæknis á Heilsugæslustöðinni Ólafsvík, dags. 18. nóvember 2001, þar sem segir að í sjúkraskýrslu stefnanda sé hvergi að sjá að hann hafi leitað til heilsugæslunnar vegna einkenna frá vinstri mjöðm eða kvartana, fyrr en 27. maí 1999. Einnig liggur fyrir vottorð Björns Zoëga, setts yfirlæknis á bæklunarskurðeild Landspítala háskólasjúkrahúss, dags. 11. október 2004, þar sem fram kemur að hann hafi farið í gegnum sjúkrasögu stefnanda. Stefnandi hafi verið með kastlos í mjöðm er hann var 12 ára. Það hefði verið lagað með aðgerð og hann engin einkenni haft frá mjöðminni fyrir umrætt slys. Jafnframt liggur fyrir læknisvottorð Sigurjóns Sigurðssonar, dags. 1. mars 2005, þar sem fram kemur að hann telji að fall stefnanda í byrjun maí 1999 sé orsök þeirra einkenna sem hann hafi í dag frá vinstri mjöðm og að kastlos sem hann hefði fengið 12 ára eigi ekki hlut að máli. Í vottorði Hauks Árnasonar, dags. 3. maí 2005, segir að hann telji að kastlos stefnanda eigi ekki hlut að máli.

Stefnandi gaf skýrslu hjá lögreglu hinn 4. september 1999 þar sem hann greindi frá því að hann hefði orðið fyrir slysi hinn 26. maí 1999 um borð í Agli SH-195. Kvaðst hann ekki hafa gefið skýrslu fyrr þar sem hann hefði ekki gert sér grein fyrir alvarleika málsins, en útgerðarmaðurinn hefði bent honum á að gefa skýrslu um það. Fyrir liggur ljósrit af blaðsíðu úr dagbók þar sem segir að mánudaginn hinn 26. maí 1999 hafi stefnandi dottið kl. 11.15 um uppstillingu á afturdekki og meitt sig í mjöðm. Af ljósritinu verður ráðið að viðeigandi mánuður hefur verið

afmáður úr dagbókinni og þar vélritað „MAÍ“ fyrir framan ártalið 1999.

Hinn 21. febrúar 2000 tilkynntu stefndi og Jens Brynjólfsson skipstjóri Tryggingastofnun ríkisins að stefnandi hefði orðið fyrir slysi 26. maí 1999, er hann rann til og hrasaði. Hefði hann lent á vinstri mjöðminni á stytta. Þá segir að hann hafi leitað til læknis þremur vikum seinna.

Í örorkumati sem Ragnar Jónsson gerði, dags. 27. mars 2001, var tímabundin læknisfræðileg örorka stefnanda metin 100% í eitt ár og varanleg læknisfræðileg örorka 25%. Á grundvelli matsgerðarinnar sendi lögmaður stefnanda réttargæslustefnda kröfu, dags. 3. júlí 2001, um greiðslu úr slysatryggingu. Félagið var reiðubúið til þess að greiða bætur úr tryggingunni og greiddi 264.027 kr. í dagpeninga og 1.459.800 kr. í örorkubætur, eða samtals 1.723.827 kr.

Í framhaldi af þessu fékk réttargæslustefndi upplýsingar um það að áhöld kunni að vera uppi um það hvort stefnandi hefði yfirleitt orðið fyrir slysi um borð í skipinu. Að beiðni réttargæslustefnda voru stefndi og Jens Brynjólfsson skipstjóri boðaðir til skýrslugjafar hjá lögreglu og kannaðist hvorugur við að stefnandi hafi orðið fyrir slysi um borð í bátnum í maí 1999. Lögmaður stefnanda fór þess þá á leit að teknar yrðu skýrslur af öðrum skipverjum og var það gert. Vegna þess ágreinings sem upp var kominn fór fram sjópróf við Héraðsdóm Vesturlands hinn 12. apríl 2002 þar sem stefndi og skipstjórinn héldu fast við fyrri framburð um að ekkert slys hefði átt sér stað. Stefndi skýrði svo frá að stefnandi hefði komið að máli við sig um mánaðamótin ágúst/september 1999 þar sem hann þyrfti að fara í mjadmakúluadgerð í janúar og honum hefði verið bent á að ef hann gæti sagt að hann hefði lent í slysi þá fengi hann slysabætur hjá bátnum. Stefndi hefði gefið skýrslu hjá lögreglu og útvegað læknisvottorð. Þá hefði stefndi útbúið dagbók og látið skipstjórann skrifa undir blað til Tryggingastofnunar ríkisins. Stefndi taldi að stefndi skýrði frá með þessum hætti vegna launadeilu sem skipverjar ættu í við hann. Fór sá ágreiningur fyrir dómstóla og í dómum Hæstaréttar í málum nr. 24/2002 og nr. 25/2002, uppkveðnum 6. júní 2002, var fallist á kröfur skipverja.

Í kjölfar sjóprófsins lagði stefnandi fram kæru á hendur stefnda fyrir rangar sakargiftir, skjalafals og ærumeiðingar. Ríkissaksóknari gaf út ákæru á hendur stefnda og með dómi Héraðsdóms Vesturlands í máli nr. S-550/2003: Ákærvaldið gegn Sigurði Pétri Jónssyni, sem kveðinn var upp 28. maí 2004, var stefndi sýknaður þar sem ekki þótti sannað gegn eindreginni neitun ákærða að hann hefði gegn betri vitund haldið því fram við sjópróf að ekkert slys hefði orðið.

Með bréfi lögmanns stefnanda, dags. 2. febrúar 2004, var þess krafist að bótaskylda stefnanda yrði viðurkennd, en réttargæslustefndi hafnaði bótaskyldu vegna meints slyss í bréfi, dags. 15. mars 2004. Mál vegna þessa var svo þingfest í Héraðsdómi Reykjavíkur hinn 8. júní 2006, á grundvelli örorkumats Ragnars Jónssonar, en var síðan fellt niður í þinghaldi 19. janúar 2007, en þá hafði verið aflað matsgerðar þeirra Björns Danielssonar lögfræðings og Stefáns Dalberg læknis, dags. 20. nóvember 2006. Voru niðurstöður matsmanna þær að tímabundið atvinnutjón næði til tímabilsins frá 2. janúar 2000 til 8. maí sama ár. Stöðugleikapunktur væri ákveðinn 8. maí 2000. Þjáningabætur næðu til tímabilsins frá byrjun maí 1999, tjónsdegi, til 8. maí 2000. Án rúmlegu, þó með rúmlegu frá 3. febrúar 2000 til 16. febrúar sama ár. Varanlegur miski teldist 25% og varanleg

fjárhagsleg örorka 60%. Matsmenn töldu að það fall sem stefnandi hefði orðið fyrir í byrjun maí 1999 væri orsök þeirra einkenna sem hann hafi í dag frá vinstri mjöðm.

Réttargæslustefndi hefur neitað allri bótaskyldu og telur stefnandi því nauðsynlegt að höfða mál þetta vegna þess tjóns sem hann hafi orðið fyrir.

Við aðalmeðferð málsins gáfu aðilaskýrslu stefnandi og stefndi. Þá gáfu skýrslu Jens Brynjólfsson skipstjóri, fyrrum skipverjar hjá stefnda, þeir Árni Guðjón Aðalsteinsson, Vagn Ingólfsson, Halldór Jónsson og Stefán B. Birgisson. Einnig kom fyrir dóminn Sigurjón Sigurðsson bæklunarlæknir. Verður framburður þeirra rakinn síðar eftir því sem ástæða þykir til.

II.

Stefnandi byggir á því að stefndi beri skaðabótaábyrgð á því líkamstjóni sem hann kveðst hafa orðið fyrir um borð í Agli SH-195 í umrætt sinn. Stefnandi reisir kröfur sínar á almennu sakarreglunni í skaðabótarétti og telur að stefndi hafi með saknæmri og ólögmati háttsemi valdið sér tjóni og að tjónið sé sennileg afleiðing af þeirri háttsemi.

Stefnandi telur að hann hafi staðið að öllu leyti rétt og eðlilega að því að taka niður nótina, sem hann hafi unnið við í umrætt sinn ásamt vélstjóra bátsins. Stefnandi og samverkamenn hans hafi framkvæmt verkið á þann eina hátt sem mögulegt hafi verið og á þann hátt sem þeim hafi verið fyrir lagt. Ekkert óeðlilegt hafi verið við verklagið í umrætt sinn og verði slysið ekki rekið til neins annars en vanbúnaðar skipsins og þess hversu hált þilfarið á skipinu hafi verið.

Stefnandi vísar til þess að Árni Guðjón Aðalsteinsson, sem var yfirvélstjóri hjá stefnda er slysið varð, hefði gefið lögregluskýrslu í kjölfar slyssins og tekið í öllu undir málsástæður stefnanda um slæmt ástand þilfarins og aðgerðarleysi skipstjórnenda um úrbætur, þrátt fyrir áskoranir áhafnarmedlima.

Um vanbúnað skipsins byggir stefnandi á því að orsök slyssins sé alfarið að rekja til þess að þilfar bátsins hafi verið úr sléttu áli, sem sé mjög hált, sérstaklega þegar það sé blautt. Þilfar bátsins sé nánast alltaf blautt við veiðarnar og hafi það verið til vandræða fyrir áhafnarmedlimi. Þilfar bátsins hafi verið málað þegar það fór í slipp og það orðið stamara, en sú aðgerð hafi dugað skammt, einungis í örfáar vikur. Er slysið hafi átt sér stað hefði málningin verið farin af og þilfarið því mjög hált. Við skýrslutöku hjá lögreglu komi fram hjá Árna, aðspurður um ástand þilfarsins, að það hafi verið „úr sléttu áli, málning hafi verið farin af því og það hafi verið hálla en svell“.

Bent er á að í sjóprófi hafi komið fram hjá stefnanda, sem og öðrum áhafnarmedlimum, að slétt þilför séu mjög fátíð, ef ekki einsdæmi. Stefnandi byggir á því að þilfarið hafi verið mjög hættulegt og vanbúið til þeirra starfa sem þar voru unnin. Stefndi beri því alla ábyrgð á þeim vanbúnaði. Stefnda hafi borið að sjá til þess að allur útbúnaður bátsins væri þannig að af honum stafaði eins lítil hætta fyrir skipverja og mögulegt væri. Vísar stefnandi til 2. mgr. 57. gr. siglingalaga nr. 35/1985 þar sem skýrt komi fram að þeim manni er verkum stjórnar sé skylt að gæta þess að fylgt sé nauðsynlegum varúðarreglum gegn slysum. Stefnandi telur að

stefndi hafi með athafnaleysi sínu, við að tryggja öryggi starfsmanna sinna á vinnustað, gerst sekur um vítavert gáleysi og þannig bakað sér skaðabótaábyrgð gagnvart stefnanda. Stefnandi telur að rík ábyrgð hvíli á vinnuveitendum til að tryggja öryggi starfsmanna sinna á vinnustað og sú ábyrgð vegi sérstaklega þungt þegar starfsmenn hafi ítrekað kallað eftir úrbótum á vinnustað til að tryggja öryggi sitt við vinnu. Með vísan til 2. mgr. 57. gr. siglingalaga sé því ljóst að aðgerðarleysi stefnda sé ekki einungis saknæmt heldur einnig ólöglegt.

Stefnandi segir að í sjóprófi komi fram að skipverjar hafi margsinnis rætt við stefnda, sem og skipstjórnann, að mikilvægt væri að breyta aðstæðum á þilfarinu þannig að ekki væri eins mikil hálfka á því, en ekki hefði verið orðið við þeim beiðnum. Á veturnum hefði þurft að gera sérstakar ráðstafanir eins og að hafa spúl á þilfarinu til þess að takmarka hálkuna á því.

Stefnandi byggir á því að stefndi hafi verið fyllilega meðvitaður um að útbúnaður bátsins hefði ekki verið fullnægjandi og aukið hættu á slysum um borð og gert alla vinnu uppi á dekki mun erfiðari en ella. Stefnandi telur ljóst að tjón sitt verði að rekja til vanbúnaðar skipsins, sem ekki hafi verið bætt úr með fullnægjandi hætti þrátt fyrir óskir áhafnarinnar þar um. Stefnandi telur auk þess að í þessu sambandi verði einnig að líta til þess, sem fram kemur í álitserð Guðjóns Jónssonar, að draga hefði mátt úr hálfku á gólfi lestarinnar með því að setja á það málningu með hálkuvörn, en fyrir liggi að málning á gólfinu hafi verið nokkuð tekin að flagna. Samkvæmt þessu verði stefndi að bera skaðabótaábyrgð á tjóni áfrýjanda.

Stefnandi segir að verulegar endurbætur hafi verið gerðar á þilfari bátsins eftir slyss stefnanda því þá hefði stefndi látið setja rifflað ál á þilfarið. Stefnandi telur að í endurbótunum felist viðurkenning stefnda á því að þilfarið, eins og það var þegar slysið átti sér stað, hafi verið hættulegt og beinlínis verið slysgildra.

Stefnandi byggir einnig á því að aukin áhætta hafi fylgt því að vera á veiðum við svo slæm skilyrði sem raun hafi borið vitni og beri stefndi ábyrgð á öllu tjóni sem af slíku leiði. Stefnandi telur að ítrekað hafi verið staðfest af dómstólum að þeir sem hafi með höndum atvinnustarfsemi sem feli í sér hættulegar aðstæður fyrir starfsmenn beri ríkari bótaábyrgð gagnvart þeim sem slasist við framkvæmd starfa í þeirra þágu. Auk þess hvíli á atvinnurekendum sú skylda að tryggja öryggi starfsmanna sinna eftir fremsta megni, en stefndi hafi brugðist þessari skyldu sinni.

Þá byggir stefnandi á því að stefndi hafi viðurkennt að um bótaskyldt slyss hafi verið að ræða, með því að tilkynna slysið til Tryggingastofnunar ríkisins og móttaka greiðslu á grundvelli þeirrar skráningar. Stefnandi byggir á því að stefndi hafi ekkert skráð um slysið í skipsdagbók, eins og vera ber, og því verði að túlka allan vafa um tildrög slyssins stefnanda í hag. Leitt sé í ljós, með vitnisburði stefnda í sjóprófi, að stefndi falsaði skipsdagbók og móttók greiðslur frá Tryggingastofnun. Stefnandi telur að tjón hans megi rekja til óforsvaranlegra aðstæðna um borð, sem stefndi beri ábyrgð á samkvæmt reglum skaðabótaréttar.

Miskabótakröfu sína styður stefnandi því að slysið hafi valdið honum ómældum þjáningum. Hann hafi þurft að undirgangast aðgerð á mjöðm og þurft að bíða lengi kvalinn eftir þeirri aðgerð. Hann hafi fengið takmarkaðan bata. Þá sé framkoma stefnda í sjóprófinu með þeim hætti að valdið hafi stefnanda andlegum

Þjáningum og tafið málarekstur hans verulega. Afleiðingar slyssins hafi haft alvarlegar afleiðingar í för með sér og færni stefnanda bæði til vinnu og tómstunda sé verulega skert. Hafi stefnandi þurft að láta af ýmsu sem hann hafði ánægju af.

Stefnandi vísar til skaðabótalaga nr. 50/1993 til stuðnings bótakröfu sinni og þeirra læknisfræðilegu gagna sem eru meðal gagna málsins. Útreikningur stefnu fjárhæðar styðjist við örorkumat Stefáns Dalbergs bæklunarlæknis og Björns Daníelssonar hdl. Niðurstaða þeirra sé sú að örorka stefnanda væri 60% og miski 25% sem sé sami miski og Ragnar Jónsson bæklunarskurðlæknir hafi metið.

Við upphaf aðalmeðferðar voru af hálfu stefnanda lagðar fram breyttar dómkröfur sem sundurliðast þannig:

Þjáningabætur:

369 dagar, þ.e. frá 5. maí 1999 til 8. maí 2000

Rúmliggjandi 13 dagar kr. 27.040

Án rúmlegu 368 dagar kr. 412.160

Varanlegur miski skv. 4. gr.

$6.229.000 * 25\%$ kr. 1.557.250

Varanleg örorka skv. 5.-8. gr.

Árslaun $2.692.153 * 7,18500 * 60\%$ kr. 11.605.871

Árið 1996 1.687.773, uppreiknað 2.221.054

Árið 1997 1.841.058, uppreiknað 2.298.920

Árið 1998 2.715.292, uppreiknað 3.099.320

Skaðabótakrafa samtals kr. 13.602.321

Lífeyrisréttindi kr. 3.514.000

Eingreiðsluverðmæti v. lífeyrissjóðs og TR kr. 5.559.130

Slysatrygging sjómanna

kr. 1.459.800

Kr. 10.097.391

Við aðalmeðferð málsins var bókað að ekki væri ágreiningur um ofangreinda kröfuliði, að því frátöldu að stefndi mótmælir kröfulið um lífeyrisréttindi að fjárhæð 3.514.000 kr. og stefnandi mótmælir frádrætti vegna eingreiðsluverðmætis að fjárhæð 5.559.130 kr.

Stefnandi byggir kröfu sína vegna tapaðra ellilífeyrisréttinda á útreikningi Vigfúsar Ásgeirssonar hjá Talnakönnun, dags. 8. febrúar 2006. Réttindin séu reiknuð út frá þeirri forsendu að stefnandi hefði unnið sér inn jafn há réttindi árin 1999-2006 og hann gerði árið 1998 og síðan greitt iðgjald frá og með 1. janúar 2006 af sömu launum og hann hafði árið 1998, eftir að þau hafa verið hækkuð sem nemur hækkun á vísitölu neysluverðs. Vaxtaútreikningur sé í samræmi við vaxtaforsendur hjá lífeyrissjóðunum. Samtals séu töpuð ellilífeyrisréttindi stefnanda 3.514.000 kr. Máli sínu til stuðnings vísar stefnandi til dóms Hæstaréttar í máli nr. 279/1992 sem kveðinn var upp 14. september 1994.

Stefnandi mótmælir því að til frádráttar eigi að koma samtals 5.559.130 kr. samkvæmt útreikningi Ragnars Þ. Ragnarssonar tryggingastærðfræðings, dags. 21. apríl 2007, vegna eingreiðsluverðmætis bóta frá Tryggingastofnun ríkisins og lífeyrissjóðum vegna slyss. Stefnandi segir að ekki verði séð í útreikningum hjá stefnda við hvaða stuðul sé miðað. Honum sé mótmælt sem allt of háum, enda beri skattframtöl með sér að því fari fjarri að stefnandi hafi fengið greiddar þær fjárhæðir sem krafa stefnda miði við.

Stefnandi telur að bætur fyrir tímabundið atvinnutjón, þjáningarbætur og bætur fyrir varanlegan miska, skuli bera 4,5% vexti frá tjónsdegi, 5. maí 1999 til greiðsludags, sbr. 16. gr. skaðabótalaga. Bætur fyrir varanlega örorku beri 4,5% vexti frá upphafsdegi metinnar örorku, hinn 8. maí 2000, sbr. sömu lagagrein.

Upphafstími dráttarvaxta miðist við að mál hafi verið þingfest 8. júní 2006, en það fellt niður með samkomulagi aðila og höfðað aftur.

Um lagarök vegna bótaábyrgðar vísar stefnandi til almennra meginreglna skaðabótaréttarins, auk 171. og 172. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Um fjárhæð skaða- og miskabóta vísast til skaðabótalaga nr. 50/1993 með síðari breytingum, einkum laga nr. 37/1999. Um málskostnað vísast til XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála, sérstaklega 130. og 131. gr.

Um varnarþing vísast til 3. tl. 42. gr. laga 91/1991 en aðilar séu sammála um að reka málið fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur.

III.

Stefndi hafnar því að um sagnæman vanbúnað skipsins hafi verið að ræða sem stefndi beri ábyrgð á sem útgerðarmaður og eigandi. Stefnandi vísar til þess að

aðila málsins greini á um það hvort stefnandi hafi yfirleitt orðið fyrir einhverjum meiðslum um borð í skipinu í maí 1999, eins og stefnandi heldur fram. Stefndi fullyrði að frumgögn málsins hafi verið útbúin gegn betri vitund, að beiðni stefnanda, í þeim tilgangi að svíkja út bætur frá Tryggingastofnun ríkisins og réttargæslustefnda. Þá hafi skipstjórinn, Jens Brynjólfsson, skrifað undir tilkynningu til Tryggingastofnunar, dags. 21. febrúar 2002, að beiðni stefnda, þvert gegn vilja sínum, enda hafi honum sem skipstjóra verið allsendis ókunnugt um að stefnandi hefði orðið fyrir einhverjum meiðslum í starfi sínu um borð í skipinu.

Stefndi segir að í lögregluskýrslunni sem stefnandi gaf 4. september 1999 sé rangur tjónsdagur gefinn upp, 26 maí 1999, en fyrir liggi að þá hafi skipið ekki verið á sjó. Þetta sé einkennilegt svo ekki sé meira sagt í ljósi þess stutta tíma sem þá hafi liðið frá meintu atviki.

Stefndi telur að framburður skipverja hjá lögreglu, við sjóprófi og í máli ákærvaldsins gegn stefnda, þar sem fullyrt er að slys hafi orðið, sé ekki marktækur í máli þessu, þar sem skipverjarnir hefðu þá átt í harðvítugri kjaradeilu við stefnda. Hljóti því að verða skoðað framburð þeirra í því ljósi og er honum mótmælt.

Það er því að mati stefnda ósannað að stefnandi hafi orðið fyrir slysi um borð í Agli SH-195 í maí 1999. Þegar af þeirri ástæðu beri að sýkna stefnda af kröfum stefnanda í máli þessu, enda vafalaust að um þetta hafi stefnandi sönnunarbyrðina.

Fari hins vegar svo að ekki verði fallist á framangreind sjónarmið stefnda er bótaskyldunni engu að síður mótmælt.

Um meintan vanbúnað skipsins heldur stefndi því fram að þilfarið hafi ekki verið hálla en gengur og gerist í bátum af því tagi sem hér um ræðir. Báturinn hafi verið byggður eftir ströngustu kröfum Siglingamálastofnunar og af hennar hálfu hafi aldrei verið gerðar athugasemdir við búnað þilfarsins. Stefndi telur óhjákvæmilegt að undir vissum kringumstæðum geti myndast háлка á dekkinu, en hér sé ekkert óvanalegt á ferð og fráleitt að um geti verið að ræða saknæman vanbúnað eins og stefnandi heldur fram. Er því sérstaklega mótmælt að vatn eða bleyta valdi háلكu á þilfarinu eins og stefnandi haldi fram. Stefndi bendir á að þilfarið hafi verið sett í bátinn 1994, eða 5 árum fyrir meint óhapp stefnanda. Í gögnum málsins komi fram að menn reki minni til þess að í einu tilviki hafi skipverji fallið á þilfarinu og hlotið einhver meiðsl. Að mati stefnda segir þetta allt sem segja þarf um meintan vanbúnað.

Þá segir stefndi að slys það sem hér um ræðir eigi að hafa orðið í maímánuði þegar aðstæður séu hvað bestar á Íslandsmiðum. Því sé a.m.k ekki haldið fram að þarna kunni að hafa verið ísing eða háлка, sem vissulega geti orðið um borð í skipum yfir vetrarmánuðina. Jafnframt beri skipverjum saman um það að til að koma í veg fyrir háلكu á veturna sé smúllinn notaður, þ.e. sjó sprautað á dekkið til að koma í veg fyrir að frjósi. Að sama skapi sé augljóst að dekkið sé rennblautt, sem ekki hafi orðið til vandræða svo vitað sé, þrátt fyrir að oft hafi veður verið válynd og veltingur mikill.

Stefndi telur að hafa beri í huga að stefnandi hafi verið þrælvanur sjómaður og verið að framkvæma einfalt verk, sem hann hafi margsinnis unnið áður. Ekkert

við framkvæmd þess hefði átt að geta komið honum á óvart. Samkvæmt gögnum málsins hafi stefnandi hafið störf um borð skipinu 1. júní 1997, eða því sem næst tveim árum fyrir meint óhapp.

Stefndi mótmælir því að dómstólar hafi staðfest ríkari ábyrgð atvinnurekanda þar sem aðstæður hafi verið hættulegar og er því sérstaklega mótmælt að þetta geti átt við í máli þessu.

Jafnframt mótmælir stefndi því að hann hafi viðurkennt að bótaskyldt slys hafi orðið um borð í bátnum með tilkynningu til Tryggingastofnunar ríkisins, dags. 21. febrúar 2000, og vísar til þess sem fyrr er rakið varðandi þetta atriði, þ.e. að tilkynningin hafi verið útbúin gegn betri vitund að beiðni stefnanda. Augljóst sé að slík tilkynning geti aldrei skapað stefnanda nokkurn rétt.

Stefndi telur að því fari fjarri að lögfull sönnun liggi fyrir í máli þessu um að málsástæður stefnanda eigi við rök að styðjast og því telur stefndi að fallast beri á kröfur hans um sýknu.

Eins og áður hefur verið rakið var við aðalmeðferð málsins bókað að ekki væri ágreiningur um kröfuliði, eins og þeir eru sundurliðaðir í dómkröfu sem lögð var fram við aðalmeðferð, að því frátöldu að stefndi mótmælir kröfuliði um lífeyrisréttindi að fjárhæð 3.514.000 kr. og stefnandi mótmælir frádrætti vegna eingreiðsluverðmætis að fjárhæð 5.559.130 kr.

Stefndi telur að ekki séu lagaskilyrði fyrir kröfu stefnanda um töpuð lífeyrisréttindi að fjárhæð 3.514.000 kr. Hér vanti því lagagrundvöllinn. Auk þess sé forsendum öllum í útreikningi stefnanda mótmælt. Máli sínu til stuðnings vísar stefndi til dóms Hæstaréttar í máli nr. 520/2002, uppkveðnum 18. september 2003.

Um frádrátt vegna eingreiðsluverðmætis er vísað til 2. mgr. 2. gr. og 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga og útreiknings Ragnars Þ. Ragnarssonar tryggingastærðfræðings, dags. 21. apríl 2007.

Verði ekki fallist á sýknukröfu stefnda og talið að bótaréttur sé hér fyrir hendi telur stefndi að stefnandi hljóti að verða að bera verulegan hluta tjóns síns sjálfur vegna eigin sakar. Byggist það á því að stefnandi hafi verið vanur sjómaður og hann unnið einfalt verk, sem hann hefði margsinnis unnið áður. Honum hefðu verið allir hnútar kunnugir um borð og hann vitað manna best hvað helst bæri að varast. Samkvæmt gögnum málsins hefði veður verið gott og allar aðstæður hinar bestu. Stefndi fullyrðir að með eðlilegri aðgæslu, sem krefjast megi af reyndum sjómanni eins og stefnanda, hefði auðveldlega mátt koma í veg fyrir óhappið og á því beri stefnandi sjálfur ábyrgð. Eigin sök sé því augljós að mati stefnda.

Vaxtakröfu er mótmælt þar sem vextir, áfallnir fyrir 8. júní 2002 séu fyrndir, sbr. 3. gr. 2. tl. laga nr. 14/1905.

IV.

Ágreiningur er um það hvort stefnandi hafi orðið fyrir slysi um borð í Agli SH-195. Vitnið Árni Guðjón Aðalsteinsson, sem var vélstjóri á bátnum, hefur borið að stefnandi hafi dottið um borð með þeim hætti sem hann heldur fram. Þá hafa

önnur vitni, sem voru skipverjar í bátnum, borið að hafa heyrt af atvikinu skömmu eftir að það hefði átt sér stað. Þótt stefndi og skipverjar hafi átt í launadeilu, eftir atburð þann sem deilt er um í þessu máli, telur dómurinn ekki efni til að virða framburð þeirra að vettugi, enda hefur framburður þeirra stoð í gögnum málsins. Fyrir liggur samskiptaseðill vegna komu stefnanda á Heilsugæslustöðina í Ólafsvík hinn 27. maí 1999 vegna verks í vinstri mjöðm. Þar kemur fram að hann hefði dottið um borð í bát þremur vikum áður. Að mati dómsins hefur þetta skjal ríkt sönnunargildi í málinu. Einnig liggja fyrir vottorð sérfræðinga um að stefnandi hafi ekki haft nein einkenni frá mjöðm fyrir slysið og að kastlos, sem gert var við á mjöðm hans er hann var 12 ára, sé ekki ástæðan fyrir einkennum hans nú. Í matsgerð Björns Daníelssonar lögfræðings og Stefáns Dalberg læknis telja þeir að fall stefnanda sé orsök einkenna frá vinstri mjöðm sem hann hafi í dag. Enn fremur er til þess að líta að í forsendum áðurnefnds dóms Héraðsdóms Vesturlands, í máli nr. S-550/2003, segir að sannað sé að stefnandi hafi fallið um borð í bátnum við vinnu sína væntanlega þegar skammt var liðið á maímánuð 1999. Að öllu þessu virtu er sannað að stefnandi hafi í maí 1999 dottið um borð í Agli SH-195 með þeim afleiðingum að hann meiddist í vinstri mjöðm.

Stefnandi byggir málatilbúnað sinn á því að þilfar skipsins hafi verið vanbúið. Í stefnu segir að orsök slyssins sé alfarið að rekja til þess að þilfar bátsins hafi verið úr sléttu áli, sem sé mjög hált, sérstaklega þegar það sé blautt. Við munnlegan flutning málsins var af hálfu stefnanda vísað til þess að á þilfari skipsins hefði oft verið mikil olía eða glussi. Af hálfu stefnda var þessu mótmælt sem nýrri málsástæðu og of seint fram kominni. Í stefnu er í engu vikið að því að þilfarið kunni að hafa verið hált vegna olíu eða glussa. Gegn mótmælum stefnda og með vísan til 5. mgr. 101. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála verður ekki á þessu byggt í málinu.

Fyrir liggur að Egill SH-195 hafði gilt haffærisskírteini. Á skírteininu kemur ekkert fram um að athugasemdir hafi verið gerðar við þilfarið við eftirlit á skipinu. Ósannað er að þilfarið hafi verið svo óvenjulegt, eða hálla en gengur og gerist á skipum, að sök verði felld á stefnda. Verður slíkt ekki staðhæft af framburði þriggja vitna. Þá er ekki sýnt fram á að skipverjar hafi kallað eftir úrbótum, sem ekki hafi verið brugðist við, þannig að um sök kunni að vera að ræða af hálfu stefnda. Vitnið, Árni G. Aðalsteinsson, sagði að þilfarið væri „soldið sérstakt“. Það hefði komið fyrir að skipverjar ræddu um að það væri erfiðara að vinna á þilfarinu en öðrum. Vitnið kvaðst hins vegar ekki muna eftir því að þetta hefði verið rætt sérstaklega við stefnda og skipstjóran. Vitnið, Stefán B. Birgisson, taldi að allir hefðu gert athugasemdir við stefnda og skipstjóran vegna þilfarsins. Um það hvernig það hefði verið rætt sagði vitnið að það hefði „bara verið rætt svona lauslega aðallega.“ Vagn Ingólfsson sagði að þilfarið væri „óvenjulegra en gengur og gerist“ og hálla. Það hefði einhvern tímann verið rætt um að sjóða ætti „riffur“ í annan bát og hugur staðið til þess að gera það sama í Agli SH-195. Vitnið, Halldór Jónsson, sagði um þilfarið að það væri „náttúrulega betra að hafa það riffað.“ Yfirleitt væri álið aðeins sleipara og erfitt að láta málningu loða við. Aðspurður hvort þilfarið hefði yfirleitt verið hált sagði vitnið að það hefði ekki alltaf verið hált. Það væri „bara eins og gengur út á sjó“ og sagði vitnið að sjór og annað liggi á dekkinu. Vitnið sagði að einhvern tímann hefði verið rætt um breytingar á þilfarinu, þ.e. að sjóða punkta á dekkið. Svo hafi verið settur sandur í málninguna. Vitnið minnti að kvartanir um þilfarið hefðu borist stefnda og skipstjóranum til eyrna og sagði: „Þetta hefði bara verið rætt svona í borðsalnum“. Vitnið kvaðst ekki hafa starfað í

mörgum skipum, en nokkrum og þilfar „yfirleitt“ verið rifflað eða slétt að hluta.

Það liggur í hlutarins eðli að bleyta er óhjákvæmileg við veiðar og að málning fari að flagna af þegar veiðarfæri og annað er dregið til á þilfarinu. Fram hefur komið að báturinn fór reglulega í slipp og var málaður.

Að öllu þessu virtu er ekki sannað að þilfarið hafi verið vanbúið þannig að það verði metið stefnda til sakar. Samkvæmt þessu verður stefndi sýknaður af kröfum stefnanda.

Eftir atvikum þykir rétt að láta hvorn aðila bera sinn kostnað af málinu. Stefndandi fékk útgefið leyfi til gjafsóknar vegna rekstur málsins í héraði. Því greiðist gjafsóknarkostnaður hans úr ríkissjóði. Lagður hefur verið fram málskostnaðarreikningur að fjárhæð 3.608.907 kr. sem sundurliðast þannig að lögmannspóknun er 3.092.580 kr., vegna 207 klukkustunda vinnu, og útlagður kostnaður nemur 516.327 kr. Frumrit reikninga vegna útlagðs kostnaðar liggja ekki fyrir dóminum. Viðbrögð stefnda við slysi stefnanda hafa leitt til þess að mikla vinnu hefur þurft að leggja í málið og gagnaöflun verið umfangsmikil. Vinna vegna sjóprófs og kærú á hendur stefnda, sem leiddi til áðurnefnds sakamáls í Héraðsdómi Vesturlands, getur hins vegar ekki talist til málskostnaðar í skilningi 129. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Þykir þóknun lögmanns hæfilega ákveðin 1.650.000 krónur. Hefur þá ekki verið tekið tillit til virðisaukaskatts.

Dóm þennan kveður upp Sandra Baldvinsdóttir, settur héraðsdómari.

D ó m s o r ð:

Stefndi, Sigurður Jónsson, er sýkn af kröfum stefnanda, Vilhelms Þ. Árnasonar.

Málskostnaðar fellur niður.

Gjafsóknarkostnaður stefnanda, þar með talin málflutningsþóknun lögmanns hans, Hildar Sólveigar Pétursdóttur hæstaréttarlögmanns, að fjárhæð 1.650.000 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Sandra Baldvinsdóttir