

## D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur 6. mars 2009 í máli nr. E-588/2007:

**Vilhelm Þ Árnason**

*(Hildur Sólveig Pétursdóttir hrl.)*

**gegn**

**Sigurði Jónssyni**

**Tryggingamiðstöðinni hf. (Réttargæsla)**

*(Guðmundur Pétursson hrl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var 12. febrúar s.l., var höfðað með stefnu birtri 22. janúar 2007.

Stefnandi er Vilhelm Þ. Árnason, Skipholti 6, Ólafsvík, Snæfellsbæ. Stefnandi er Sigurður Jónsson, Skipholti 8, Ólafsvík, Snæfellsbæ. Tryggingamiðstöðinni hf., Aðalstræti 6-8, Reykjavík, er stefnt til réttargæslu.

Endanlegar dómkröfur stefnanda eru að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda skaða-, þjáninga- og miskabætur að fjárhæð kr. 10.221.355 með 4,5% ársvöxtum skv. 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 af kr. 1.981.890 frá 5. maí 1999 til 8. maí 2000 en frá þeim degi af kr. 10.221.355 til 8. júní 2006 en með dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla vaxtalaga nr. 25/1987 frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst stefnandi málskostnaðar samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi auk virðisaukaskatts eins og mál þetta væri ekki 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.

Dómur var áður kveðinn upp í málinu 23. júlí 2007, en hann ómerktur í Hæstarétti og málinu vísað heim í hérað til aðalmeðferðar og dómsálagningar á ný.

**Málavextir:**

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. Skipið var tryggt hjá réttargæslustefnda.

Í stefnu er málvöxtum lýst þannig að stefnandi hafi, þegar slysið varð, verið ásamt vélstjóra skipsins við vinnu uppi á dekki við að taka nótina niður. Verkaskipting um borð hafi verið með þeim hætti að allir skipverjar hafi unnið við að taka niður nótina en tveir skipverjar orðið eftir uppi á dekki til að snúa henni við. Stefnandi hafi í umrætt sinn verið á kúluvængnum, en vélstjórinn á hinum vængnum. Þeir hafi dregið nótina og velt henni við þannig að hún væri kastklár. Stefnandi hafi þurft að beygja sig til að geta velt nótinni, en hafi 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 hafi strax fundið til mikils sársauka og því legið stutta stund eftir fallið, síðan hafi verkurinn dofnað nokkuð og hann haldið áfram vinnu. Stefnandi kveðst hafa látið stefnda vita af slysinu strax sama dag og talið að það hefði verið fært í skipsdagbók.

Stefnandi 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 hafi stefnandi leitað til læknis. Í málinu liggur frammi 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 þremur vikum áður. Stefnandi var sendur í röntgenmyndatöku og síðar til Hauks Árnasonar bæklunarsérfræðings. Í vottorði hans, dags. 13. desember 2000, segir að við skoðun hinn 19. júlí 1999 hafi komið í ljós að stefnandi væri með byrjandi slitbreytingar í vinstri mjöðm. Hafi hann verið settur á biðlista til aðgerðar.

Stefnandi gekkst undir aðgerð á mjöðm hinn 4. febrúar 2000 og var sett plastskál í augnakarlinn og stálkúla með skafti í lærlegginn. Í málinu hafa verið lögð fram nokkur læknisvottorð, til viðbótar þeim sem áður getur, þar sem m.a. kemur fram að læknar telji ekki að kastlos sem gert var við á mjöðm stefnanda þegar hann var 12 ára gamall sé orsök þeirra vandamála sem hann átti í og enduðu með ofangreindri aðgerð. Þá kemur fram að stefnandi hafi ekki haft einkenni frá vinstri mjöðm fyrir hið meinta slys í maí 1999.

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. Fyrir liggur ljósrit af blaðsíðu úr dagbók þar sem segir að mánudaginn 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.

Í tilkynningu til Tryggingastofnunar ríkisins, dagsettri 21. febrúar 2000, sem undirrituð er af stefnda og Jens Brynjólfssyni skipstjóra, kemur fram að stefnandi hafi orðið fyrir slysi 26. maí 1999, er hann rann til og hrasaði. Hafi hann lent á vinstri mjöðminni á stytta. Þá segir að hann hafi leitað til læknis þremur vikum síðar.

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 réttargæslu stefnda 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 að áhöld kynnu 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 hefði 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 en þar héldu stefndi og skipstjórinn fast við fyrri framburð um að ekkert slys hefði orðið. Stefndi skýrði svo frá að stefnandi hefði komið að máli við sig um mánaðamótin ágúst/september 1999 þar sem hann þyrfti að fara í mjaðmakúluaðgerð 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. Stefnandi hefði gefið skýrslu hjá lögreglu og útvegað læknisvottorð. Þá hefði stefndi útbúið dagbók og látið skipstjórann skrifa undir blað til Tryggingastofnunar ríkisins. Stefnandi taldi að stefndi skýrði frá með þessum hætti vegna launadeilu sem skipverjar ættu í við hann. Fór sá ágreiningur fyrir dómstóla og lauk 6. júní 2002, með dómum Hæstaréttar í málum nr. 24/2002 og nr. 25/2002.

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 P. Jónssyni, 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 lögmans stefnanda, dags. 2. febrúar 2004, var þess krafist að bótaskylda stefnanda yrði viðurkennd, en réttargæslustefndi hafnaði bótaskyldu 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 fellt niður 19. janúar 2007. Þá hafði verið aflað matsgerðar þeirra Björns Daníelssonar lögfræðings og Stefáns Dalberg læknis, dags. 20. nóvember 2006. Voru niðurstöður matsins að tímabundið atvinnutjón væri frá 2. janúar til 8. maí 2000. Stöðugleikapunktur væri 8. maí 2000. Þjáningabætur næðu til tímabilsins frá 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 fallið sem stefnandi hefði orðið fyrir í byrjun maí 1999 væri orsök þeirra einkenna sem hann hefði frá vinstri mjöðm.

**Málsástæður og lagarök stefnanda:**

Af hálfu stefnanda er á því byggt að stefndi beri skaðabótaábyrgð á því líkamstjóni sem hann hafi 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 rakið til neins annars en vanbúnaðar skipsins og þess hversu hált þilfarið á skipinu hafi verið.

Stefnandi vísar til þess að Árni Guðjón Aðalsteinsson, yfirvélstjóri um borð þegar slysið varð, hafi gefið lögregluskýrslu í kjölfar slyssins og tekið í öllu undir málsástæður stefnanda um slæmt ástand þilfarins og aðgerðarleysi skipstjórnenda um úrbætur, þrátt fyrir áskoranir skipverja.

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 skipverja. 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 hafi málningin verið farin af og þilfarið því mjög hált. Við skýrslutöku hjá lögreglu komi fram hjá Árna, er hann var spurður 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 skipverjum, 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 alla ábyrgð á þeim vanbúnaði. Stefndi 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, 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 bæði saknæmt og 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 hálka á því, en ekki hefði verið orðið við þeim beiðnum. Á vetrum hefði þurft að gera sérstakar ráðstafanir eins og að hafa smúl 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 hans verði að rekja til vanbúnaðar skipsins, sem ekki hafi verið bætt úr með fullnægjandi hætti þrátt fyrir óskir áhafnarinnar. Stefnandi telur að í þessu sambandi verði einnig að líta til þess, sem fram kemur í álitargerð Guðjóns Jónssonar, að draga hefði mátt úr hálfu á gólfi lestarinnar með því að setja á það málningu með hálkuvörn, en fyrir liggja að málning á gólfinu hafi verið nokkuð tekin að flagna. Samkvæmt þessu verði stefndi að bera skaðabótaábyrgð á tjóni stefnanda.

Stefnandi segir að verulegar endurbætur hafi verið gerðar á þilfari bátsins eftir slyss stefnanda því þá hafi stefndi látið setja rífflað 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.

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 störf 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 tómsunda 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 stefnufjárhæðar styðjist við örorkumat Stefáns Dalbergs bæklunarlæknis og Björns Daníelssonar hdl. Niðurstaða þeirra sé sú að örorka stefnanda sé 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:**

368 dagar þ.e. frá 5. maí 1999 til 8. maí 2000

Rúmliggjandi 13 dagar kr. 27.040

Án rúmlegu 355 dagar kr. 397.600**Samtals þjáningabætur kr. 424.640**

Varanlegur miski 4.gr.

6.229.000 \* 25% kr. 1.557.250

Varanleg örorka 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 1.841.508, uppreiknað 2.298.920

Árið 1998 2.715.292, uppreiknað 3.099.320

Skaðabótakrafa samtals **kr. 13.587.761**

Lífeyrisréttindi kr. 3.514.000

Eingreiðsluverðmæti v. lífeyrissj. og TR kr. 5.420.606

Slysatrygging sjómanna kr.1.459.800**10.221.355****Kr.**

Við aðalmeðferð málsins kom fram að ekki væri ágreiningur um ofangreinda kröfu liði, að því frátöldu að stefndi mótmælir kröfulið um lífeyrisréttindi að fjárhæð 3.514.000 krónur og stefnandi mótmælir frádrætti vegna eingreiðsluverðmætis að fjárhæð 5.420.606 krónur.

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 mikil 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 lifeyrissjóðunum. 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 5.420.606 krónur samkvæmt útreikningi Ragnars Þ. Ragnarssonar tryggingastærðfræðings, dagsettum 8. maí 2008, vegna eingreiðsluverðmætis bóta frá Tryggingastofnun ríkisins og lifeyrissjóðum 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 miðist 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.

### **Málsástæður og lagarök stefnda:**

Stefndi hafnar því að um saknæman 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. Stefnandi fullyrðir 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 hafi þá átt í harðvítugri kjaradeilu við stefnda. Hljóti að verða skoðað 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.

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 kunní 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. Stefndi hafi 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 bótaskyld 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 kröfulið um

lífeyrisréttindi að fjárhæð 3.514.000 kr. og stefnandi mótmælir frádrætti vegna eingreiðsluverðmætis að fjárhæð 5.420.606 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, sem kveðinn var upp 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. 8. maí 2008.

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 hafi 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.

### **Forsendur og niðurstaða:**

Stefnandi byggir málalíbúnað sinn á því að stefndi hafi með saknæmum og ólögumætum hætti valdið stefnanda tjóni, þar sem hann hafi ekki uppfyllt skyldur sínar sem útgerðarmaður að því er varðar útbúnað og aðstæður á vinnustað. Stefndi telur ljóst að ástæða þess að hann slasaðist við störf sín í þágu stefnda, hafi verið að þilfar bátsins Egils SH-195, hafi verið vanbúið og of hált, en stefnandi og samstarfsmaður hans í umrætt sinn hafi framkvæmt vinnu sína með þeim eina hætti sem mögulegt var og í samræmi við fyrirmæli. Af hálfu stefnanda er því haldið fram að óforsvaranlegt sé að hafa þilfar bátsins úr sléttu áli og að margoft hafi starfsmenn um borð talað um þetta vandamál við útgerðarmann og skipstjóra og óskað eftir úrbótum, en því ekki verið sinnt.

Stefndi hafnar því að um saknæman vanbúnað skipsins hafi verið að ræða sem stefndi beri ábyrgð á sem útgerðarmaður og eigandi. Hann heldur því fram að þilfar bátsins 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, sem aldrei hafi gert athugasemdir við þilfarið. Óhjákvæmilegt sé að undir vissum kringumstæðum myndist hálla á dekkinu, en hér sé ekki neitt óvanalegt á ferð og fráleitt að um geti verið að ræða saknæman vanbúnað. Þá mótmælir stefndi því að bótaskyld slys hafi yfirleitt orðið í þetta sinn.

Í skýrslum fyrir dómi kom fram af hálfu stefnda og Jens Brynjólfssonar, sem var skráður skipstjóri í umræddri ferð, að aldrei hefði verið kvartað við þá um að

þilfarið væri of hált. Fram kom að upphaflega hefði verið ætlunin að þilfarið væri úr rífluðu áli, en þegar til kom hafi það ekki verið mögulegt. Að þeirra mati var algennt á þessum tíma að þilför væru slétt og ekkert sérstakt við þilfarið að þessu leyti. Stefnandi og aðrir skipverjar sem báru vitni í málinu, töldu að þilfarið hefði verið allt of hált, og að margoft hefði verið talað um það við útgerðarmann og skipstjóra og að nær einsdæmi væri að þilför væru úr sléttu áli. Ekki kom þó beint fram að kvartað hefði verið markvisst vegna þessa, frekar að þetta hefði verið í umræðunni um borð og ekki gæti annað verið en að yfirmenn vissu af þessu.

Fyrir liggur í málinu haffærisskírteini vegna Egils SH-195 gefið út án athugasemda. Ekki hafa verið gerðar athugasemdir við þilfarið eða útbúnað þess af hálfu Siglingamálastofnunar. Þá er það mat dómsins að gera verið ráð fyrir að reyndir sjómenn hagi vinnu sinni með tilliti til aðstæðna og séu meðvitaðir um þær hættur sem skapast þegar þilfar verður hált.

Það er því niðurstaða málsins að ekkert hafi komið fram sem sýni fram á að þilfarið á skipi stefnda, Agli SH-195, hafi verið vanbúið með þeim hætti, þegar umræddir atburðir áttu sér stað, að það verði metið stefnda til sakar í skilningi skaðabótalaga og almennu sakarreglunnar í skaðabótarétti. Um óhappatilviljun hafi því verið að ræða sem stefndi geti ekki verið talinn ábyrgur fyrir og verður hann því sýknaður af kröfum stefnanda í málinu.

Með vísan til 2. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 og til atvika málsins þykir rétt að málskostnaður á milli aðila í máli þessu falli niður. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, málskostnaður lögmanns hans sem telst hæfilega ákveðinn 504.000 krónur og 35.642 króna útlagður kostnaður vegna vitna, samtals 539.642 krónur, greiðist úr ríkissjóði.

Dóminn kvað upp Anna M. Karlsdóttir, settur héraðsdómari, ásamt sérfróðu með dómsmönnum, Vilbergi Magna Óskarssyni, skólastjóra Skipstjórnarskóla Tækni skólans, og Vilmundi Víði Sigurðssyni, stýrimanni.

### **Dómsorð:**

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

Málskostnaður fellur niður. Gjafsóknarkostnaður stefnanda, samtals 539.642 krónur greiðist úr ríkissjóði.

Anna M. Karlsdóttir

Vilbergur M. Óskarsson

Vilmundur V. Sigurðsson