

## D Ó M U R

**Héraðsdóms Reykjavíkur 15. desember 2010 í máli nr. E-10673/2008:**

**Valdimar H. Sigbórsson**

*(Steingrímur Þormóðsson hrl.)*

**gegn**

**Samskipum hf.**

*(Lilja Jónasdóttir hrl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var 8. nóvember 2010 að loknum munnlegum málflutningi, er höfðað 5. nóvember 2008 af Valdimari H. Sigbórssyni á hendur Samskipum hf., Kjalarvogi 7-15, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær aðallega að stefndi verði dæmdur til að greiða stefnanda 24.742.982 krónur ásamt 2% ársvöxtum frá 9. mars 1997 til 5. mars 2004, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 frá þeim degi til greiðsludags. Til vara krefst stefnandi þess að stefndi verði dæmdur til að greiða honum 12.850.034 krónur með sama vaxtafæti og í aðalkröfu. Þá krefst stefnandi málskostnaðar að skaðlausu, samkvæmt málskostnaðaryfirliti, þar sem hliðsjón verði höfð af því að stefnandi sé ekki virðisaukaskattskyldur og þeim kostnaði sem stefnandi hefur orðið fyrir vegna málsins.

Stefndi krefst þess aðallega að hann verði sýknaður af kröfum stefnanda og að stefnanda verði gert að greiða honum málskostnað samkvæmt framlögðum málskostnaðarreikningi eða samkvæmt mati dómsins. Til vara krefst stefndi þess að krafa stefnanda verði lækkuð frá því sem fram kemur í stefnu og málskostnaður felldur niður.

Mál þetta var þingfest 28. nóvember 2008. Stefnda var veittur frestur til að skila greinargerð til 13. janúar 2009. Í þinghaldi þann dag skilaði stefndi greinargerð og aðilum var veittur sameiginlegur frestur til gagnaöflunar. Málinu var úthlutað til Allans Vagns Magnússonar héraðsdómara sem boðaði til þinghalds 23. febrúar sama ár en þá var málinu frestað til gagnaöflunar og síðan aftur í þrjú skipti. Undirritaður dómari var settur héraðsdómari í leyfi Allans Vagns frá september 2009 til 1. mars 2010 og annaðist rekstur málsins þann tíma. Á þeim tíma var málið tekið fyrir sjö sinnum og m.a. kvaddir til meðdómarar í október 2009. Hinn 15. maí sl. var undirrituðum dómara úthlutað málinu að nýju og var það tekið fyrir 15. júní sl. Málið var tekið fyrir fjórum sinnum eftir það. Aðalmeðferð fór loks fram 8. nóvember sl. Þá setti stefnandi fyrst fram fyrrgreinda varakröfu.

## I.

Stefnandi var háseti á flutningaskipinu ms. Dísarfelli þegar það sökk að morgni 9. mars 1997 nærri miðja vegu milli Hornafjarðar og Færeyja. Stefndi gerði út Dísarfell og leigði það af dótturfélagi sínu. Skipið hafði látið úr höfn í Reykjavík 7. mars 1997 með viðkomu í Vestmannaeyjum og var á siglingu áleiðis til Færeyja. Tólf skipverjar voru um borð og lentu allir í sjónum með þeim afleiðingum að tveir þeirra létust en öðrum var bjargað um borð í þyrlu Landhelgisgæslunnar.

Sjópróf fóru fram 12.-13. mars og 28. mars. 1997. Þá fór fram rannsókn á aðdraganda og orsökum slyssins á vegum Rannsóknarnefndar sjóslysa og er niðurstöðu nefndarinnar að finna í skýrslu nefndarinnar fyrir árið 2007.

Verður nú gerð grein fyrir atvikum samkvæmt gögnum málsins, einkum með hliðsjón af skýrslu nefndarinnar fyrir árið 1997 um það sem fram kom við rannsókn og álit nefndarinnar. Í skýrslunni kemur fram að skipið ms. Dísarfell hafi farið frá Reykjavík áleiðis til Vestmannaeyja þann 7. mars 1997. Veður: sunnan eða suðvestan 7-9 vindstig. Komið var til Vestmannaeyja um kl. 04:00 nóttina 8. mars þar sem lestaðir voru 17 gámar og fóru þeir allir á lestarlúkur. Farið var frá Vestmannaeyjum um kl. 09:00 þann 8. mars og stefnan tekin austur með landinu í átt til Færeyja eftir að skipverjar höfðu gengið frá farmi um borð. Talsverður vindur var eða 8-9 vindstig að sunnan eða suðsuðvestan og þungur sjór. Siglt var með flatskellu á stjórnborðssíðu og var talsverð ágjöf. Ekkert óvenjulegt gerðist um daginn.

Um kl. 22:00 um kvöldið fór fyrsti vélstjóri í vélarrúm til venjubundinna starfa fyrir nóttina og til dælinga í samráði við vakthafandi stýrimann. Dælt var á tank nr. 2 og dæling hafin úr lestum um kl. 22:00. Um og upp úr miðnætti 9. mars töldu sumir skipverjar sig hafa orðið vara við óeðlilegar hreyfingar skipsins án þess að átta sig á því fullkomlega. Um kl. 01:30 þann 9. mars hætti vélstjórinn dælingu úr lestum þar sem mælar sýndu að dælan var hætt að taka. Gaumljós, er sýndi vökva í lestum, var þó enn logandi. Vélstjórinn yfirgaf síðan vélarrúmið.

Skömmu síðar urðu skipverjar varir við að umtalsverð bakborðsslagsíða var komin á skipið eða um 20°. Vakthafandi stýrimaður ræsti skipstjórnann um kl. 02:00 og gerði honum grein fyrir ástandi skipsins. Skipstjóri fór á stjórnþall, sló af ferð skipsins og lét skipverja kanna aðstæður í lestarrymum skipsins. Boðum var komið í vélarrúmið um að dæla sjó í kjölfestutanka og austri frá lestum skipsins. Yfirvélstjóri var þá kominn niður í vélarrúm og hóf strax dælingu úr lestum. Fyrsti vélstjóri fór stuttu síðar í vélarrúm og unnu vélstjórar eftir það saman við dælingar. Annar stýrimaður og bátsmaður, sem sendir voru til að kanna aðstæður í lestum, fluttu þau skilaboð til skipstjóra að sjór væri í báðum lestum en þó meiri í afturlestinni. Einnig höfðu gámar í afturlest skipsins færst til yfir í bakborðssíðu skipsins. Var um að ræða raðir sex gáma þvert yfir lestina, þrjár gámar í hæðina og þrjár 40 feta lengdir í lestinni. Samkvæmt frásögn stýrimannsins höfðu gámastæðurnar færst 30-40 cm. yfir til bakborða eða sem nam því rými sem var á milli gámastæða og síðu lestarinnar. Í framlest höfðu gámar færst úr stað eða hallast.

Fljótlega eftir að dælur voru ræstar kom í ljós að þær dældu litlu sem engu úr lestum skipsins. Það sást m.a. á þrýstimælum við dælurnar. Þar sem vitað var að sjór var í lestum skipsins hófu vélstjórar að leita að orsökum þessa. Fundu þeir gat á soglögn sem olli því að dælan dró loft þar í gegn og náði því ekki að mynda nægan undirþrýsting í kerfinu til að ná að dæla vökva frá lestum. Var reynt að gera við gatið sem var á samskeytum rörs sem tengdi austurkerfið við kjölfestukerfið. Að sögn vélstjóra var erfitt að komast að til viðgerða. Halli skipsins jókst jafnt og þétt. Klukkan 03:37-39 er haft samband við Hornafjarðarradíó og er bókað svo í dagbók radiósins kl. 03:37: „Skipið er með 20-30° halla. Láta flatreka og eru að dæla olíu (svo í skeytinu, en á að vera: sjór) á milli tanka til að rétta af skipið en gengur hægt. Misstu út 13 40 feta frystigáma og 2 20 feta ferskfiskgáma fulla.“

Í sjóprófum kom fram að það virtist ekki hafa nein sýnileg áhrif á slagsíðuna að missa þessa gáma af afturlúku. Á stjórnþalli (A-þilfari) voru þá skipstjóri og yfirstýrimaður, í vélarrúmi voru yfirvélstjóri og fyrsti vélstjóri en aðrir skipverjar voru á E-þilfari og biðu þar fyrirmæla. Kl. 03:44 og 03:45 var Slysavarnarfélagi Íslands og Landhelgisgæslunni tilkynnt um ástandið. Skipverjar, sem voru á E-þilfari, reyndu að sjósetja gúmmíbjörgunarbat en misstu hann strax frá sér. Fleiri gúmmíbatar losnuðu frá skipinu vegna sjógangs og slitnuðu fangalínurnar svo að bátana rak frá skipinu. Jókst hallinn jafnt og þétt og tóku hjálparvélar að stöðvast hver af annari. Vélstjórar yfirgáfu vélarrúmið um kl. 04:00 þegar ljóst var að þeir gátu ekki gert neitt frekar þar niðri. Eftir það voru þeir með öðrum skipverjum á E-þilfari. Þeir sem voru á stjórnþalli voru í sambandi við Hornafjarðarradíó og gerðu grein fyrir ástandi. Klukkan 04:08 er bókað í dagbók radiósins: „4 40 feta gámar farnir til viðbótar við þá 13 sem áður voru farnir. - Telur að þeir sökkvi fljótlega en þó ekki strax. Veður SV - 7-8. Eru að vinna í því að rétta skipið en gengur frekar hægt.“ Klukkan 04:16 er tilkynnt: „Misstum út björgunarbatinn. Biður um að athuga hvort eitthvað skip sé nálægt til að vera hjá sér ef eitthvað kæmi upp.“ Klukkan 04:19 reyndi Hornafjarðarradíó að ná sambandi við nærstödd skip án árangurs. Klukkan 04:44 er bókað: „Biður um aðstoð STRAX. Halli kominn í 60° og fer vaxandi.“ Klukkan 04:48 er bókað: „Ástandið rætt við skipstjórnarmann um borð í Dísarfelli. Afgreiðslumaður TFT leggur til, í ljósi aðstæðna, að sent verði MAYDAY, sem skipstjórnarmaður samþykkir.“ Klukkan 04:52 sendi Hornafjarðarradíó út MAYDAY - RELAY. Klukkan 05:11 var tilkynnt að allir skipverjar 12 að tölu væru í flotgöllum, staðsettir uppi í brú. Klukkan 05:34 var skipinu tilkynnt að þyrta yrði væntanleg á slysstað um kl. 07:30. Um leið var tilkynnt að skipverjar hefðu skotið upp alls 5 neyðarflugeldum, án sýnilegra viðbragða. Skipið hélt áfram að hallast þar til því hvolfði og lentu skipverjar í sjónum. Voru skipverjar í sjónum innan um gáma og brak úr gámum auk þess sem talsverð olíubrák var á sjónum. Náðu flestir skipverjarnir að halda hópinn í sjónum meðan þeir biðu eftir björgun. Skipið flaut með botninn upp og var enn á floti þegar skipverjum var bjargað af þyrlusveit Landhelgisgæslunnar. Tveir skipverjar létust í slysinu.

Í skýrslu rannsóknarnefndarinnar kemur fram að nefndin hafi verið sammála um að eftirfarandi þættir hafi skipt verulegu máli um örlög skipsins:

1. Óheppileg skipulagning á lestun skipsins fyrir brottför þar sem sjókjölfesta stjórnborðsmegin var verulega umfram þörf. Stjórnborðssíðutankar voru fullir en bakborðssíðutankar tómir, eins og fyrr segir.

2. Samtenging milli austurs- og sjókjölfestukerfis búin renniloka, svo að samgangur var milli lokakistna austurs og kjölfestu í stað skiptiloka sem komið hefði í veg fyrir slíkan samgang.
3. Ein og sama dælan var notuð við austur frá lestum skipsins og dælingu að og frá kjölfestutönkum.
4. Enginn búnaður var til að fylgjast með magni vökva í sjógeymum annar en að mæla vökvahæð frá þilfari.
5. Viðvörðunarkerfi, er gaf til kynna hvort sjór væri í lestum, var ófullnægjandi og eftirlit með sjó í lestum ónógt.
6. Ófullnægjandi verklag varðandi austur frá lestum, þ.e. dælt frá lestum í hálfan fjórða tíma samfellt um einum og hálfum sólarhring eftir að lestarlúkum var lokað án þess að kannað væri hvað ylli.
7. Bilun í austur/sjókjölfestukerfi og/eða röng notkun kerfa.
8. Slæmt veður meðvirkandi þáttur þar sem vind- og sjóálag kom til þess að gera þvert á stjórnborðssíðu samfara flutningi þyngdarpunkts skips yfir í bakborða með tilheyrandi skertum stöðugleika.
9. Innstreymi um lestarlúkubéttingar og öndunarrör bakborðsvatns- og kjölfestutanka, einkum eftir að skipið flatrak með varanlega slagsíðu.
10. Gat á soglögn austurdælu sem uppgötvaðist eftir að byrjað var að nota dæluna við að dæla frá lestum eftir að skipið flatrak með varanlega slagsíðu.
11. Skipið missir út allar aflvélar til rafmagnsframleiðslu á um og innan við hálfum öðrum tíma eftir að aðgerðir til að bjarga skipinu hefjast. Í skipinu voru þrjár jafnstórar 278 kW hjálparvélasamstæður auk ásráfals.

Í sérstökum ábendingum rannsóknarnefndarinnar segir svo:

1. Nefndin átelur að breytingar skuli gerðar á austurkerfi skipsins (tenging inn á kjölfestukerfi) án samþykkis flokkunarfélags. Fyrirliggjandi samþykkt gögn um austur- og sjókjölfestukerfi skipsins við afhendingu skips frá skipasmíðastöð sýna aðskilin kerfi með lögboðnum dælubúnaði (aðal-/varadælum) fyrir hvort kerfi.
2. Nefndin telur það röng vinnubrögð að nota kjölfestudælu við austur frá lestum þegar til staðar eru þrjár aðrar dælur til að sinna því verki. Fram kom að ástæða þess að kjölfestudælan var notuð í stað austurdælu hafi verið sú að hún hafi verið afkastameiri, en einnig upplýstist að stimpildælan hafi verið ónothæf sökum bilunar.
3. Nefndin telur að viðvörðunarbúnaður um vökvahæð í austurbrunnum lesta, sem var ósamþykktur og gaf misvísandi boð, hafi reynst gagnslaus þar sem ekki var að fullu tekið mark á honum.

4. Nefndin vill benda á að samkvæmt reglum flokkunarfélaga skulu lestir vera vatnsþéttar en það voru þær ekki.
5. Nefndin bendir á að ekki hafi verið sent út formlegt neyðarkall frá skipinu. Samkvæmt útskrift um fjarskipti milli skips og Hornafjarðarradíós virðist það hafa verið lagt í mat starfsmanna fjarskiptastöðvar í landi að meta stöðuna. Öll viðskipti milli skips og lands fóru fram á vinnubylgju strandstöðvar þannig að engar upplýsingar um erfiðleika skipsins fóru um neyðarbylgju í rúman klukkutíma nema tilkynningar strandstöðvar um gáma sem fóru fyrir borð. Þegar strandstöð sendi út neyðarkall fyrir skipið náðist ekki samband við þau skip er næst voru fyrir en klukkutíma síðar eða tæpum hálfum þriðja tíma eftir að fyrst var haft samband við strandstöð frá skipinu.
6. Nefndin telur það einnig athyglisvert að viðbúnaður áhafnar var ekki samkvæmt boðum frá stjórnþalli heldur skv. ákvörðun skipverja sem voru á þilfari. Engin fyrirmæli komu frá stjórnþalli um neyðaraðgerðir vegna áhafnar svo sem um sjósetningu björgunarbáta.
7. Gúmmíbjörgunarbátar ms. Dísarfells voru skoðaðir hérlendis. Nefndin telur það alvarlegt þegar björgunarbúnaður sem þjónustaður er hjá skoðunarstöðvum í landi virkar ekki þegar á reynir.

Þá kemur fram í skýrslunni að í nefndinni hafi komið fram tvö **meginsjónarmið um ástæður þess að Dísarfell sökk**. Annað sjónarmiðið er, að vegna bilunar í dælukerfum og/eða fyrir mistök hafi sjó verið dælt eða hann runnið inn í lestir um samtengt austur- og kjölfestukerfi. Þetta sjónarmið var rökstutt í álitni Emils Ragnarssonar nefndarmanns og skipaverkfræðings en hann skilaði skýrslu í desember 1998 um hleðslu og stöðugleika skipsins 8.-9. mars 1997, aðdraganda og endalokum. Hitt sjónarmiðið er, að loftrásir lesta og/eða lokunarþúnaður þeirra hafi gefið sig og sjór streymt inn eða þá að bilun hafi orðið í austurkerfi skipsins sem orsakaði innstreymi sjávar í lestir í stað útdælingar. Þetta sjónarmið var rökstutt í álitni Hilmars Snorrasonar. Meirihluti nefndarmanna var þeirrar skoðunar að báðar þessar skýringar gætu út af fyrir sig staðist. Þeir töldu tilgátu Emils líklegri en tilgátu Hilmars ekki útilokaða og jafnvel hafa verið samverkandi.

Í upphafi árs 2005 höfðuðu, stefndi, Elísa Pálsdóttir, dóttir skipverja er lést þegar m.s. Dísarfell sökk og enn fremur Anna Þorsteinsdóttir, sem var eiginkona annars skipaverja er lést í slysinu, hvert um sig skaðabótamál á hendur stefnda fyrir Héraðsdómi Reykjavíkur. Máli Önnu Þorsteinsdóttur lauk með dómi Hæstaréttar 23. apríl 2008 í máli nr. 425/2007 þar sem stefndi var sýknaður af kröfum ekkjunnar. Í framhaldinu eða þann 8. maí s.á. var mál stefnanda á hendur stefnda fellt niður í Héraðsdómi Reykjavíkur með vísan til dóms Hæstaréttar og 2. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Ágreiningurinn í máli þessu lýtur að því hvort stefndi beri skaðabótaábyrgð á tjóninu sem stefnandi varð fyrir þegar flutningaskipið Dísarfell fórst að morgni 9. mars 1997. Deilt er um orsakir slyssins og hvort þær verði raktar til atvika sem stefndi beri skaðabótaábyrgð á og enn fremur hvort og þá að hvaða marki beri að leggja dóm Hæstaréttar frá 23. apríl 2008, í máli nr. 425/2007, til grundvallar niðurstöðu í málinu samkvæmt 4. mg. 116. gr. laga nr. 91/1991.

## II. Málsástæður aðila

Krafa stefnanda á hendur stefnda byggir á því að stefndi beri skaðabótaábyrgð og húsbóndaábyrgð á tjóni, sem hann hafi hlotið við slysið, bæði varanlegum líkamlegum og andlegum áverkum. Aðalkrafa stefnanda er byggð á matsgerð dómkvaddra matsmanna, Björns Daníelssonar lögfræðings og Bjarna Valtýssonar læknis frá 22. mars 2005 og m.a. þeim niðurstöðum þeirra að miski stefnanda vegna áverkanna sem hann hlaut í slysinu væri 30% en varanleg örorka 50%. Varakrafa stefnanda byggir á yfirmati læknanna Ríkarðs Sigfússonar og Torfa Magnússonar og Jörundar Gaukssonar lögfræðings frá 4. nóvember 2005 sem komust að þeirri niðurstöðu að varanlegur miski stefnanda vegna afleiðinga slyssins væri 20 stig og varanleg örorka 25%.

Undir rekstri fyrrgreinds máls Önnu Þorsteinsdóttur á hendur stefnda voru að hennar beiðni dómkvaddir matsmennirnir Ásgeir Guðnason vélfræðingur og Daníel Friðriksson skipatæknifræðingur til að meta orsakir slyssins. Þeir skiluðu matsgerð 6. apríl 2006 og tveimur viðbótarmatsgerðum 16. nóvember s.á. Stefnandi hefur lagt fram matsgerðina frá 6. apríl 2006 og stefndi viðbótarmatsgerðirnar. Þá lagði stefndi fram endurrit af skýrslutökum í héraði vegna máls Önnu Þorsteinsdóttur. Þá komu eftirtalin vitni fyrir dóminn og gáfu skýrslu: Karl Kristján Ágúst Ólafsson, fyrrum bátsmaður á Dísarfelli, Gunnar Þór Hilmarsson, fyrrum háseti á Dísarfelli, Þorvaldur B. Sigurjónsson rafmagnsverkfræðingur, Stefán Guðsteinsson skipaverkfræðingur og Hjörtur Emilsson skipatæknifræðingur.

### A. Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi kveðst byggja á að skýrsla Rannsóknarnefndar sjóslysa sé mikilvægt sönnunargagn í máli þessu enda sé nefndin óháð rannsóknarnefnd, sem þannig hafi starfað frá árinu 1986, samkvæmt lögum nr. 21/1986.

**1. Líkamstjón stefnanda megi rekja til þess að vélstjórar skipsins hafi sýnt af sér vítavert gáleysi við störf sín** með því að dæla svo lengi, sem gert hafi verið með öflugri dælu, án þess að tilkynna upp í brú hvað dælingin tók langan tíma og að ekkert lát var á dælingunni þrátt fyrir hinn langa tíma sem hún hafi tekið. Vélstjórnarnir hafi einnig sýnt af sér vítavert gáleysi með því að hætta dælingu eftir þrjá og hálfan tíma, enda þótt viðvörunarljós, sem hafi gefið til kynna sjó í lestum skipsins, hafi enn logað. Stefnandi telur að ef það hefði verið kannað í tæka tíða hverju hin mikla dæling á sjó úr lestum skipsins sætti hefði örugglega verið hægt að bregðast tímanlega við bilun á dælukerfi skipsins, sem síðar kom í ljós, og gera aðrar öryggisráðstafanir áður en skipið fór á hliðina.

Stefnandi telur að vélstjórnarnir hafi brotið gegn verklagsreglum sem þeim hafi borið skylda til að starfa eftir, almennt séð og sérstaklega við þessar aðstæður, sbr. t.d. reglugerð nr. 599/2001 sem byggir á alþjóðasamþykkt sem Ísland hafi undirgengist 10. maí 1995. Dælingin hafi byrjað kl. 22.00 þann 8. mars og lokið kl. 01.30 þann 9. mars. Ef þessi mikla og óeðlilega dælingarþörf hefði verið tilkynnt í

brú skipsins kl. 23.00 hlytu orsakir dælingarinnar að hafa verið athugaðar, einnig kl. 24.00 ef tilkynnt hefði verið á þeim tíma og að sama skapi einnig þótt fyrst hefði verið tilkynnt um hið óeðlilega ástand við dælingu kl. 01.00 þann 9. mars. Hvernig sem á þessi vinnubrögð vélstjórnanna sé litið verði ekki hjá því komist að meta hegðun þeirra sem vítavert gáleysi. Þá komi hér einnig til að dælt hafi verið með kjölfestudælu eins og fram komi í gögnum málsins.

## **2. Orsök sjóslyssins hafi verið bilun og vanbúnaður sjóbúnaðar skipsins.**

Breyting hafi verið gerð á dælubúnaði skipsins án þess að beðið hafi verið um úttekt flokkunarfélags skipsins á þeirri breytingu. Þar með hafi útgerð skipsins sýnt af sér sök. Bilun hafi orðið í tæki (skipinu) sem stefndi hafi borið ábyrgð á. Það hafi orsakað slysið, sem og vanbúnaður ýmissa öryggistækja í skipinu, svo sem gámafestinga, svo dæmi sé nefnt. Ábyrgð stefnda vegna bilunar sé byggð á þeirri niðurstöðu sjóslysaneftndar, að slysið hafi orðið vegna þess að loftrásir lesta og/eða lokunarbúnaður hafi gefið sig, bilað, og sjór streymt inn í lestir eða þá að bilun hafi orðið í austurkerfi skipsins, sem orsakað hafi innstreymi sjávar í lestir í stað útdælingar. Orsök slyssins geti ekki verið önnur en bilun í sjóbúnaði skipsins og vanbúnaður. Það hafi ekki verið veður eða vont sjólag, brotsjór eða því um líkt, sem hafi sett skipið á hliðina. Skipið hafi smátt og smátt hallast meira á bakborða þar til því hafi hvolfi. Hefði skipið verið í lagi, m.ö.o. sjófært, hefði það átt að þola það sjólag og veður er var á slysstaðnum, án þess að velta á hliðina og fara á hvolf. Þótt sjór hefði komist í lestir í þeim mæli sem upplýst hafi verið hefði það ekki átt að hafa það í för með sér að skipið tæki bakborðsveltu, heldur aðeins að skipið skriði dýpra í sjó. Að skipið hafi farið á hliðina hafi því ekki getið orsakast af öðru en bilun í sjóbúnaði og kjölfestukerfi skipsins. Stefnandi byggir einnig á að gúmmíbjörgunarbatar skipsins hafi verið bilaðir (meðorsök) þannig að þá hafi ekki verið hægt að setja á flot til björgunar. Skipverjar hafi orðið að stökkva í sjóinn og bíða þar í flotgöllum sínum í þeirri veiku von að þyrla kæmi þeim til bjargar.

## **3. Önnur meðorsök slyssins hafi verið mistök og rangar ákvarðanir við stjórn skipsins**

eins og fram komi í niðurstöðum Rannsóknarnefndar sjóslysa. Nánar tiltekið að óheppileg skipulagning hafi verið á lestum skipsins fyrir brottför, þar sem sjókjölfesta stjórnborðsmegin hafi verið verulega umfram þörf. Stjórnborðssíðutankar hafi verið fullir en bakborðssíðutankar tómir. Hafi því komið meiri slinkur en ella er skipið fór yfir í bakborða. Einnig hafi gámar nánast verið lausir í lestum skipsins. Það hafi verið vítavert gáleysi, bæði af útgerð skipsins og skipstjóra þess, en gámarnir hafi getað oltið óhindrað út í þá síðu skipsins sem á hallaði. Þetta hafi einkum verið gáleysislegt þar sem gámarnir hafi verið allavega að einhverju leyti notaðir til að rétta skipið af. Röng vinnubrögð hafi verið viðhöfð við dælingu úr lestum og vaktstöðu eins og áður hafi verið lýst.

Stefnandi byggir einnig á að orsök áverkanna sem hann hlaut hafi verið sú að ekki hafi borist nægilega fljótt formlegt neyðarkall frá skipinu og ekki verið kallað nægjanlega fljótt á hjálp frá nærsiglandi skipum. Þetta átelji sjóslysaneftnd. Þegar fyrst hafi verið sent út neyðarkall hafi ekki náðst samband við skipin sem næst voru fyrir en klukkutíma síðar eða tæpum hálfum þriðja tíma eftir að ljóst var að skipið var í mikilli hættu statt og í sjávarháska. Stefnandi byggir á að skipið hafi verið í hættu statt/í sjávarháska, a.m.k. þegar kl. 02.30, er ljóst hafi verið að 440 tonn af sjó hafi verið komin í lestir skipsins og það hallaðist verulega á bakborða. Þá þegar hafi átt að kalla eftir björgun m.a. samkvæmt 1. mgr. 11. greinar siglingalaga. Þá hafi borið að kalla þegar á þyrlu Landhelgisgæslunnar. Hægt hefði verið að

afturkalla hjálparbeiðnina strax og ljóst hefði orðið að skipstjórinn gæti ráðið bug á þeim hættuerfiðleikum sem skipshöfn skipsins hafði ratað í kl. 02.00. Á skipinu hafi logað ljós á þilfari þar til skipið sökk í hafið og vararafhlöður hafi verið í skipinu fyrir slíkan ljósabúnað eins og í öllum skipum af þeirri stærð og gerð sem Dísafellið var. Þannig hafi verið hægt að bjarga skipverjum af þilfari skipsins þar til því hvolfdi hefði þyrlan verið komin á vettvang, sem verði hefði ef kallað hefði verið í hana kl. 02.30 þann 9. mars 1997 eða fyrr.

Þá megi rekja áverka stefnanda til þess að skipstjóri hafi ekki gert ráðstafanir til að sjósetja björgunarbáta og skipuleggja björgun áhafnarinnar nægilega tímanlega. Hefðu þessir hlutir verið í lagi og framkvæmdir eðlilega hefðu skipverjar getað beðið í meira öryggi eftir björgun en raunin varð þótt þeir hefðu auðvitað áfram verið í ákveðinni hættu. Áhafnar meðlimir hafi hins vegar orðið að bjarga sér sjálfir eftir bestu getu. Byggir stefnandi einnig á, að hefðu skipverjar komist í björgunarbát frá skipinu, áður en það sökk, hefði andleg líðan þeirra verið mun skárri þar til björgun hefði borist. Eins hefði verið hægt að kalla á nálæg skip, fyrr en gert var, sem hefðu getað komið bát til skipverja eða í nálægð við skipið, sem hefði skapað meira öryggi hjá hinni hrjáðu skipshöfn. Þetta hefði auðveldlega verið tækt í stöðunni hefði verið haft samband við stjórnendur nálæggra skipa í tæka tíð sem skylt hefði verið að koma á vettvang.

Stefnandi kveðst byggja á því að þótt aðeins hefði verið staðið rétt að því að kalla á hjálp nægilega tímanlega og gera björgunarbátana sjóklára, sem hvort tveggja séu öryggisatriði sem skipstjóra hafi borið skylda til að tryggja, þá hefði stefnandi ekki hlotið þá líkamlegu áverka sem hann fékk og ekki orðið fyrir slíku andlegu áfalli sem hann varð fyrir.

**4. Vanræksla útgerðar skipsins varðandi eftirlit með búnaði þess þar sem breyting hafi verið gerð á dælubúnaði skipsins, án þess að flokkunarfélag skipsins hafi verið látið yfirfara breytinguna og taka hana út.** Hefði slík úttekt farið fram sé ekki loku fyrir það skotið að gerðar hefðu verið athugasemdir við dælubúnað skipsins, eins og hann var í kjölfar þessarar breytingar, og kröfur gerðar um ákveðnar lagfæringar til frekara öryggis. Vafasamt sé að skipið hafi í raun haft sjófærni. Það komi fram í skýrslu sjóslysanevndar að útgerðin hafi gert breytingar á austurkerfi skipsins án samþykkis flokkunarfélags og úttektar þess á breytingunni. Mótmaelir stefnandi því að eftir á fengið samþykki fyrir slíkri breytingu frá flokkunarfélagi geti upphafið sök hins stefnda félags en úttekt á slíkri breytingu á aðalstjórn tæki skipsins skipti höfuðmáli. Þá hafi lestir skipsins verið óvatnspéttar þrátt fyrir að reglur flokkunarfélags segi að lestir skuli vera vatnspéttar. Þegar svo horfi við sem í þessu máli sé það ein meginregla skaðabótaréttar að sönnunarbyrðinni hafi verið velt yfir á vinnuveitandann, í þessu tilfelli útgerð skips. Byggir stefnandi þar að auki einnig á sakarlíkindareglu siglingalaga, sem einmitt eigi við í þessu tilviki, samkvæmt eðli máls.

**5. Um sönnun.** Stefnandi byggir á því að á grundvelli skýrslu sjóslysanevndar verði sönnunarbyrðinni í málinu velt yfir á hið stefnda félag en samkvæmt skýrslunni hafi mikilvæg stjórn tæki skipsins ekki verið í fullkomnu lagi, eins og fram komi einnig í gögnum málsins. Stefnandi byggir að síðustu á að þó að hann geti ekki sannað af hverju skipið fór í bakborða og hvolfdi síðan og óvissa sé um þau atriði sé jafnframt ljóst að slíkt hefði aldrei getað orðið, öðruvísi en vegna vanbúnaðar eða bilunar í búnaði skipsins eða vegna rangra vinnubragða við stjórn skipsins

(hegðun vélstjóra). Af þeim sökum verði að leggja alla sönnunarbyrði í þessu máli á hið stefnda félag. Byggir stefnandi sérstaklega á að þau 440 tonn sem verið hafi í lestum skipsins, kl. 02.30 þann 9. mars hefðu einungis átt að hafa þau áhrif, að skipið risti dýpra í sjóinn, en ekki að skipinu hvolfdi. Ástæða þess að þyngdarpunktur skipsins hafi færst svo skyndilega yfir í bakborða, geti ekki verið önnur en bilun í búnaði skipsins og kjölfestukerfi þess.

## 6. Forsendur fjárhæða dómkragna

**Aðalkrafa stefnanda** er byggð á niðurstöðu matsgerðar dómkvaddra matsmanna frá 22. mars 2005 og sundurliðast svona:

1. Miskabætur:  $5.751.500 \times 30\%$   
1.725.450 kr.
2. Bætur f. varanlega örorku:  
 $4.937.079 \times 10 \times 50\%$  24.685.395  
kr.  
Lækkun vegna aldurs 16% - 3.949.663  
kr.
3. Bætur samkvæmt 26. grein skaðabótalaga  
2.000.000 kr.
4. Þjáningabætur:  $1010 \times 180$   
181.800 kr.
5. Annað fjártjón: 100.000  
kr.

Samtals bótaskrafa: 24.742.982 kr.

Eru kröfur þessar frekar rökstuddar með neðangreindum hætti:

1. Bætur fyrir miska eru grundvallaðar á matsgerð dómkvaddra matsmanna og 4. grein skaðabótalaga.
2. Bætur fyrir varanlega örorku: Byggt er á að stefnandi er að skipta um vinnu fyrir slysið. Er um það vísað til skattframtala stefnanda. Er því tekið mið af tekjum stefnanda þrjú ár fyrir slysið, þ.e. árin 1996, 1995 og 1994. Í samræmi við ákvæði 2. mgr. 7. greinar þágildandi skaðabótalaga. Árið 1996 voru laun stefnanda 2.434.000 kr. og er hækkun samkvæmt launavísitölu  $5.710/3239 = 4.290.873$  kr. Laun 1995  $3.085.000 \times 5.710/3440 = 5.120.741$  kr. Laun 1994  $2.704.000 \times 5.710/3385 = 4.561.252$  kr. Meðallaun árin 1996 til og með 1994 eru því 4.657.622 kr. Hækkun um iðgjaldaframlag atvinnurekanda 106% gera viðmiðunarlaunin 4.937.079 kr.
3. Stefnandi byggir þennan bótaskra á 26. grein skaðabótalaga. Á því að útgerðin hafi beitt hann ólögumætri meingerð, samanber ofangreindar málsástæður

undir liðum a og b. Miðað við ástand skipsins hafi útgerðin sýnt af sér stórkostlegt gáleysi með því að halda skipinu til siglinga.

4. Þjáningabætur eru reistar á 3. grein skaðabótalaga og matsgerð dómkvaddra matsmanna.

5. Annað fjártjón byggir stefnandi á 1. grein skaðabótalaga og þeim staðreyndum að stefnandi hefur mikið þurft að leita til lækna vegna þeirra áverka sem hann fékk í sjóslýsinu. Þar hefur hann greitt komugjöld og auðvitað þurft að greiða bensín og símkostnað vegna slíkra heimsókna. Þá hefur hann keypt mikið af lyfjum sem kostað hafa drjúgan skilding. Hefur stefnandi ekki haldið þessum kostnaði saman en ljóst megi vera að hann er töluverður, svo að meta verður þennan bóталиð að álitum.

Stefnandi styður vaxtakröfu sína við 16. grein skaðabótalaga. Kröfu sína um dráttarvexti miðar stefnandi við kröfubréf sitt frá 5. mars 2004 til hins stefnda félags og ákvæði vaxtalaga.

**Varakrafa stefnda** er byggir á yfirmatsgerð frá 4. nóvember 2005 er sundurliðuð svona:

Miskabætur: 5.978.000 kr. x 20 stig kr.	1.195.600
Varanleg örorka. 4.680.166 kr. x 10 x 25% kr.	11.700.400
Frádráttur vegna aldurs skv. 9. grein kr.	1.053.036
Þjáningatímabil ein vika 7 x 1.010 7.070 kr.	
Bætur skv. 26. grein kr.	1.000.000
Samtals varakrafa 12.850.034 kr.	

Stefnandi segir að miski samkvæmt yfirmati frá 4. nóvember 2005 sé 20 stig þann 4. nóvember 2005. Miskinn sé reiknaður samkvæmt 15. gr. laga nr. 50/1993 án breytinga á þessa leið: Fjárhæðir bóta, sem greindar séu í 3. gr., 1. mgr. 4. gr., 3. mgr. 7. gr. og 2. másl. 1. mgr. 13. gr., breytist mánaðarlega í hlutfalli við breytingar sem verði á lánskjaravísitölu frá gildistöku laganna. Fjárhæð skuli hverju sinni hækka eða lækka þannig að hún standi á heilu eða hálfu þúsundi króna. Bótafjárhæðirnar, sem greini í 1. másl. 3. gr., skuli þó hækka eða lækka svo að fjárhæð standi á heilum tug króna. Bætur skv. 1. mgr. skuli ákveða á grundvelli fjárhæða sem gilda þegar bótafjárhæð er ákveðin.

Bætur fyrir varanlega örorku skuli umreikna miðað við breytingar á lánskjaravísitölu frá því að tjón varð og þar til bótafjárhæð er ákveðin. Miski

reiknist því þannig: 4.000.000 kr. x lánskjaravísitala nóv. 2005, 4905/3282 = 5.978.000 kr.

Varanleg örorka: Launaárið 1996, tekjur skv. skattframtali 2.434.000 kr., eins og fram komi m.a. í yfirmati, bls. 3, þar við bætist 6% iðgjald í lífeyrissjóð, þannig að árslaun verði  $2.580.000 \times 5901/3253 = 4.680.166$  kr. Stefnandi heldur því fram að dómvenja hafi myndast vegna þessa bótaútreiknings að miða við tekjur árið fyrir slysið, ef slysið var til dæmis snemma árs. En ef það hafi verið seint á ári, t.d. í desember, hafi verið miðað við tekjur þess árs, þar sem ógerningur var að reikna tekjur, til dæmis til miðs mánaðar o.s.frv. Þá hafi iðgjaldaframlagi vinnuveitanda verið bætt við. Á þessum tíma hafi bætur úr launþegatryggingu ekki verið dregnar frá.

**7. Lagarök.** Stefnandi styður dómkröfur sínar við almennu skaðabótaregluna og reglu skaðabótaréttar um vinnuveitendaábyrgð. Varðandi vinnuveitendaábyrgð vísar hann sérstaklega til reglna sem mótast hafi er slys hafa hlotist af bilun í tækjum og vélum. Einnig vísar hann til sönnunarreglna sem hafi myndast ef leitt er í ljós að tæki og vélar séu að einhverju leyti vanbúin og slys verði við slíkar aðstæður. Í því efni sé vísað til reglna um stranga ábyrgð vegna óforsvaranlegs fyrirkomulags á vinnustað og reglu skaðabótaréttar um uppsafnaða sök ótilgreindra starfsmanna. Í þessu sambandi skírskotar stefnandi einnig til hertrar sakarreglu varðandi aðgát í atvinnustarfsemi og reglunnar „res ipsa loquitur“, þ.e. að mjög ólíklegt sé að tjónsatburðurinn hafi orðið af öðrum orsökum en vanbúnaði eða bilun í sjóbúnaði skipsins þegar vinnuveitandi grafist ekki fyrir um raunverulegar orsakir vinnuslyss. Þá vísar stefnandi til 171. greinar siglingalaga og byggir á að stefndi hafi verið útgerðaraðili skipsins, mannað skipið og haft það í förum og gert skipsrúmssamning við stefnanda samkvæmt lögum nr. 35/1985. Þá vísar stefnandi til laga um eftirlit með skipum nr. 35/1993 og til laga um skráningu skipa nr. 115/1985. Þá vísar stefnandi og til meginreglu 172. greinar og 176. greinar siglingalaga.

Stefnandi kveðst sérstaklega vísa til almennra reglna vinnuréttarins um fullkomnar og hættulausar vinnuaðstæður og að þar sem hætta geti verið á slysum og vinnuaðstæður erfiðar, skuli vinnuveitandi gæta sérstakrar varúðar. Byggir stefnandi á að skipið í heild verði að skoðast vinnustaður stefnanda sem og vinnutæki. Er í þessu sambandi einnig vísað til eftirfarandi laga og reglugerðarákvæða og meginreglna Evrópuréttar um hættulausar vinnuaðstæður:

- 1) laga nr. 35/1993 um eftirlit með skipum með áorðnum breytingum,
- 2) tilskipunar Evrópuráðsins 93/103/EBE frá 23. nóvember 1999 um lágmarkskröfur er varða öryggi, hollustuhætti og heilsu um borð í skipum,
- 3) 1. mgr. 16. greinar tilskipunar nr. 89/391/EBE,
- 4) reglugerðar nr. 785/1998, til 1. mgr. 2. greinar reglugerðarinnar og til greinar 9.8. í I. viðauka,
- 5) reglugerðar nr. 786/1998, a, b, og c liða 3. mgr. 5. greinar reglugerðarinnar,
- 6) reglugerðar nr. 431/1997, sbr. 22. grein reglugerðar nr. 786/1998.

Þá skírskotar stefnandi til 25. greinar sjómannalaga og til 6. greinar sömu laga. Einnig til 175. greinar siglingalaga og til 178. greinar sömu laga. Enn fremur vísar stefnandi til sönnunarreglna á sviði líkamstjónaréttar um að dregið sé úr sönnunarkröfum þegar um tjón á líkama (persónutjón) sé að ræða. Varðandi bótafjárhæð vísar stefnandi til skaðabótalaga nr. 50/1993, samanber lög nr. 42/1996.

## **B. Málsástæður og lagarök stefnda**

### **1. Stefndi byggir á því að úrlausn Hæstaréttar í máli nr. 425/2007 hafi fullt sönnunargildi um atvik og málsástæður sem þar hafi verið tekin afstaða til.**

Um hafi verið að ræða sams konar mál vegna sama atviks og hafðar hafi verið sömu málsástæður og nú að því undanskildu að stefnandi byggir nú jafnframt á því sem sérstakri málsástæðu að vélstjórar skipsins hafi sýnt af sér vítavert gáleysi við störf sín. Því beri að leggja úrlausnina til grundvallar dómi í máli þessu að því leyti sem við á í samræmi við meginreglu íslensks réttarfars um jákvæð áhrif dóma samkvæmt 116. gr. laga nr. 91/1991. Jafnframt beri að leggja niðurstöður matsgerða Ásgeirs Guðnasonar vélfræðings og Daníels Friðrikssonar skipatæknifræðings frá 6. apríl 2006 ásamt viðbótarmatsgerðum þeirra frá 16. nóvember s.á., sem aflað var undir rekstri fyrra málsins, til grundvallar dómi í máli þessu, enda varði þær sakarefnið sem hér sé til umfjöllunar. Jafnframt hafi skýrslur sem teknar hafi verið af ýmsum aðilum, þar á meðal matsmönnum, við aðalmeðferð fyrrgreinds máls í héraði, fullt sönnunargildi í máli þessu.

**2. Orsakir þess að skipið fórst liggja ekki fyrir.** Í niðurstöðu Rannsóknarnefndar sjóslysa sé ekki komist að nokkurs konar niðurstöðu um orsök slyssins heldur settar fram tvær tilgátur eða sjónarmið. Það sé því ekki ljóst af skýrslu nefndarinnar af hvaða ástæðum skipið fórst en af áliti nefndarinnar verði ráðið að slysið verði ekki rakið til atvika sem stefndi ber ábyrgð á. Stefndi áréttar að nefndin hafi ekki komist að sameiginlegri niðurstöðu um það hvað hafi leitt til þess að skipið fórst. Í skýrslunni séu einungis getgátur og nefndir þættir sem nefndin telur skipta máli. Hvað varðar „sérstakar ábendingar rannsóknarnefndarinnar“ sé eingöngu um að ræða ábendingar nefndarinnar til ýmissa aðila um atriði sem betur mega fara, en ekki niðurstöðu nefndarinnar um orsakir slyssins. Stefnandi beri sönnunarbyrði fyrir orsökum tjóns síns og umfangi þess, en hann hefur ekki sýnt fram á að um bótaábyrgð stefnda sé að ræða. Slysið verður eingöngu rakið til óhappatilviljunar. Því verði að sýkna stefnda af kröfu stefnanda.

Í stuttu máli sé í fyrrgreindum matsgerðum þeirra Ásgeirs Guðnasonar vélfræðings og Daníels Friðrikssonar skipatæknifræðings komist að þeirri niðurstöðu, sem jafnframt hafi verið lögð til grundvallar fyrrgreindum dómi Hæstaréttar í máli nr. 425/2007, að ekki verði séð með óyggjandi hætti hvaða orsakir hefðu legið að baki því að skipið sökk umræddan morgun. Matsgerðirnar hafi ótvírætt sönnunargildi í máli þessu enda lúti þær að sama atviki og mál þetta sé spröttið af. Matsgerðunum hafi ekki verið hnekk.

**3. Stefndi byggir sýknukröfu sína á því að slysið verði ekki rakið til atvika sem félagið beri skaðabótaábyrgð á.** Málsástæður stefnanda lúti einkum að þremur

atriðum sem stefnandi telur að leiða eigi til bótaábyrgðar stefnda. Í fyrsta lagi sé byggt á því að vélstjórar skipsins hafi sýnt af sér vítavert gáleysi við dælingarstörf og að tjón stefnanda sé að rekja til þessa. Í öðru lagi sé byggt á því að slysið verði rakið til bilunar og vanbúnaðar skipsins sem stefndi beri ábyrgð á. Í þriðja lagi sé byggt á því að meðorsök slyssins hafi verið mistök og rangar ákvarðanir sem teknar hafi verið við stjórn skipsins og sem stefndi ber ábyrgð á.

Því hafi verið slegið föstu með endanlegum dómi Hæstaréttar í máli nr. 425/2007 að þessar málsástæður eigi ekki við rök að styðjast. Hæstiréttur hafi fallist á það með stefnda að ekki hafi verið færðar sönnur á að orsakir slyssins megi rekja til saknæms vanbúnaðar skipsins sem stefndi beri ábyrgð á. Þá hafi því jafnframt verið hafnað að öryggisbúnaður skipsins hefði verið í ólagi eða að vinnulag, vinnureglur og svokölluð vaktstaða hafi verið með ófullnægjandi hætti. Þessi niðurstaða hafi verið rökstudd með vísan til fyrirliggjandi matsgerða Ásgeirs Guðnasonar vélfræðings og Daníels Friðrikssonar skipatæknifræðings, svo og með vísan til forsendna héraðsdóms. Ekki hafi heldur verið talið í ljós leitt að slysið yrði rakið til mistaka og rangra ákvarðana skipstjórnenda.

Stefndi byggir á því að leggja verði þessa úrlausn til grundvallar dómi í máli þessu, sbr. 2. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991, enda hafi henni ekki verið hnekkt og stefnandi ekki sýnt fram á nokkuð sem dregur gildi hennar í efa.

**4. Vélstjórar hafi ekki sýnt af sér saknæma háttsemi.** Stefndi mótmælir því að tjón stefnanda megi rekja til þess að vélstjórar skipsins hafi sýnt af sér saknæma háttsemi við dælingarstörf. Í fyrrgreindu máli Önnu Þorsteinsdóttur gegn stefnda hafi verið byggt á því af hálfu stefnanda að röng vinnubrögð hefðu verið viðhöfð við dælingu úr lestum skipsins eins og fram kom í stefnu þess máls. Með dómi Hæstaréttar hafi verið tekin afstaða til þessarar málsástæðu og komist að þeirri niðurstöðu að ekki hefði verið sýnt fram á að vinnulag, vinnureglur eða vaktstaða hefði verið með ófullnægjandi hætti. Að mati stefnda hefur því verið tekin afstaða til þessarar málsástæðu og skiptir engu máli þó að stefndi klæði hana nú að einhverju leyti í annan búning, enda í báðum tilvikum byggt á því að um saknæma háttsemi við dælingu sé að ræða sem stefndi beri bótaábyrgð á. Stefndi gerir sér ekki grein fyrir því við hvað stefnandi á með athugasemd sinni um að „hér komi einnig til að dælt hafi verið með kjölfestudælu“. Austurkerfi skipsins er þannig upp byggt að miðað er við að kjölfestudælan sé notuð ef þörf krefur. Vélstjórar notuðu umrædda dælu og aðrar dælur jöfnum höndum og ekkert sé óeðlilegt við notkun kjölfestudælunnar. Stefndi byggir á því að leggja verði þessa úrlausn til grundvallar dómi í máli þessu, sbr. 2. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991, og hafna því að stefndi beri bótaábyrgð á þessum grundvelli.

Verði ekki fallist á að hafna beri bótaábyrgð stefnda þegar af þessari ástæðu byggir stefndi á því að vélstjórar skipsins hafi hagað dælingu í samræmi við eðlilegar faglegar kröfur og ekki sýnt af sér gáleysi. Engin gögn hafa verið lögð fram til stuðnings þessari málsástæðu en stefnandi ber sönnunarbyrði fyrir því að um saknæma háttsemi hafi verið að ræða. Þannig fær slíkt enga stoð í fyrirliggjandi matsgerðum eða öðrum gögnum. Hvað varðar tilvísun stefnanda til reglugerðar nr. 599/2001 um vaktstöður um borð í íslenskum farþegaskipum og flutningaskipum er tekið fram að reglugerðin hafi ekki verið í gildi á slysdegi. Því geti hún ekki haft þýðingu við mat á háttsemi vélstjóra skipsins. Í sjóprófum komi skýrt fram að áhöfnin hafi í hvívetna beitt góðum venjum og kunnáttu í siglingum og

sjómennsku, auk þess sem farið hafi verið eftir neyðaráætlun, sbr. vitnisburð Steins Omars Sveinssonar skipstjóra. Jafnvel þótt talið yrði að vélstjórar hafi sýnt af sér einhvers konar gáleysi við dælingarstörf hafi ekki verið sýnt fram á að slysið og tjón stefnanda megi rekja til þess. Þvert á móti liggja fyrir að Rannsóknarnefnd sjóslysa og hinir dómkvöddu matsmenn Ásgeir Guðnason og Daníel Friðriksson hafi ekki talið unnt að segja til um orsakir þess að skipið fórst. Stefnandi hafi ekki sýnt fram á að uppfyllt sé meginskilyrði bótaábyrgðar um orsakatengsl.

**5. Hvorki bilun né vanbúnaður sem stefndi beri ábyrgð á hafi leitt til þess að skipið fórst.** Stefnandi byggir í fyrsta lagi á því að hafna verði bótaábyrgð á grundvelli þessarar málsástæðu þar sem Hæstiréttur hafi nú þegar slegið því föstu að slysið verði ekki rakið til saknæms vanbúnaðar skipsins eða til þess að öryggisbúnaður þess hafi verið í ólagi. Lágu öll þau sömu gögn þessari niðurstöðu til grundvallar og sem liggja til grundvallar máli þessu. Með vísan til 2. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991 verði því að hafna því að stefndi beri bótaábyrgð á þessum grundvelli. Verði ekki fallist á að hafna beri bótaábyrgð stefnda þegar af þessari ástæðu er vísað til þess að stefnandi hafi ekki sýnt fram á að slysið verði rakið til saknæms vanbúnaðar skipsins eða bilana í tækjum sem stefndi beri ábyrgð á. Þá sé ljóst að jafnvel þó talið yrði að búnaði skipsins hafi að einhverju leyti verið áfátt hafi ekki verið sýnt fram á orsakatengsl á milli þess og tjóns stefnanda. Verður bótaábyrgð því ekki lögð á stefnda á þessum grundvelli.

Hið rétta sé að skipið var haffært við upphaf ferðar og uppfyllti á slysdegi allar kröfur um búnað skipa lögum samkvæmt, eins og fram komi í yfirlýsingum flokkunarfélagsins Germanischer Lloyd og viðbótarmatsgerðum Ásgeirs Guðnasonar og Daníels Friðrikssonar frá 16. nóvember 2006. Flokkunarfélagið Germanischer Lloyd hafi haft eftirlit með skipinu og skoðað það reglulega frá því að smíði þess hófst og þar til það fórst. Þá hafi skipið verið skoðað af hafnareftirliti Svíþjóðar 18. janúar og 1. febrúar 1997 á grundvelli samningsbundins hafnarríkiseftirlits samkvæmt svokölluðum Parísarsáttmála og ekki verið gerðar athugasemdir.

Stefnandi virðist byggja á því að breyting hafi verið gerð á dælubúnaði skipsins án þess að beðið hafi verið um úttekt flokkunarfélags skipsins, en þar með hafi útgerð skipsins sýnt af sér sök. Þessu er harðlega mótmælt, enda hafi breytingar á dælibúnaði skipsins verið gerðar áður en útgerðin tók við því, sbr. skýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa þar sem þetta kemur skýrt fram. Þá liggja fyrir að flokkunarfélagið Germanischer Lloyd hafi staðfest að umrædd tengilögn er í fullu samræmi við reglur flokkunarfélagsins og hefði verið samþykkt af því hefði verið leitað eftir því, sbr. bréf flokkunarfélagsins frá 11. maí 2006. Tekið hafi verið tillit til þessa í viðbótarmatsgerð þeirra Ásgeirs Guðnasonar og Daníels Friðrikssonar frá 16. nóvember 2005 þar sem fram komi að skoða verði umrædda lögn sem leyfilega í ljósi þessarar afstöðu flokkunarfélagsins.

Þá byggir stefnandi á því að bilun í skipinu sem stefndi beri ábyrgð á hafi orsakað slysið, sem og vanbúnaður ýmissa öryggistækja. Þessar staðhæfingar stefnanda eru að hans sögn byggðar á „sameiginlegri niðurstöðu sjóslysanefndar“ og segir orðrätt í stefnu að nefndin hafi komist að þeirri niðurstöðu að slysið hafi orðið „af þeirri orsök, að loftrásir lesta og eða lokunarbúnaður hafi gefið sig, bilað, og sjór streymt inn í lestar eða þá að bilun hafi orðið í austurkerfi skipsins, sem orsakað hafi innstreymi sjávar í lestar í stað útdælingar“.

Tilvísunum í stefnu til skýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa er alfarið mótmælt. Ekki er um „sameiginlega niðurstöðu“ nefndarinnar að ræða svo sem stefnandi staðhæfir, heldur er ítrekað á bls. 32 -33 í skýrslunni að um sé að ræða þætti sem nefndin telur að skipt hafi máli. Stefnandi fari þannig með rangt mál þegar hann vísar til þess að nefndin hafi komist að þeirri niðurstöðu að orsök slyssins hafi verið sú að loftrásir lesta og/eða lokunarþúnaðar hafi bilað. Nefndin hafi ekki komist að þessari niðurstöðu, heldur hafi verið um að ræða aðra tveggja getgáta, eða sjónarmiða, sem settar voru fram í skýrslunni um hugsanlegar orsakir þess að skipið fórst. Mótmælt sé villandi framsetningu stefnanda og ítrekað að Rannsóknarnefnd sjóslysa hafi ekki komist að niðurstöðu um ástæður þess að skipið sökk.

Allir björgunarbátar skipsins hafi verið skoðaðir af viðurkenndum skoðunaraðila, þ.e. Gúmmíbátþjónustunni, þann 22. desember 1996 án athugasemda. Bátarnir hafi verið skoðaðir árlega og hafi sú skoðun farið fram í samræmi við alþjóðlegar siglingareglur, en auk þess hafði stefndi látið bæta við nýjum neyðarsendum í alla bátana þannig að þeir uppfylltu jafnframt séríslenskar reglur. Því hafi ekki verið rökstutt með haldbærum hætti hvernig bilun í björgunarbátum hafi verið meðorsök að tjóni stefnanda.

Það veki furðu að stefnandi skuli ekki vísa til fyrirbyggjandi matsgerða Ásgeirs Guðnasonar vélfræðings og Daníels Friðrikssonar skipatæknifræðings. Umræddar matsgerðir hafa skýrt sönnunargildi vegna máls þessa enda varða þær sakarefni málsins, þ.e. orsakir þess að skipið fórst og ástand þúnaðar þess. Stefnandi hafi ekki óskað eftir yfirmati og því beri að byggja niðurstöðu málsins á umræddum matsgerðum. Í matsgerðunum komi fram að skipið hafi verið haffært og skoðað lögum samkvæmt. Ekkert í matsgerðinni styðji að um saknæman vanþúnað eða bilun í tækjum skipsins hafi verið að ræða.

Í stuttu máli hafi skipið uppfyllt alla skoðanaskilmála og kröfur um þúnað skipa við upphaf ferðar sem og á slysdegi. Það hafi ekki aðeins uppfyllt allar kröfur flaggríkis skipsins, heldur einnig alla skilmála íslenskra reglna. Þá hafði öryggisþúnaði og sjóbúnaði verið bætt við skipið umfram skyldu. Ekki hefur verið sýnt fram á að nokkuð hafi verið að skipinu og hafi stefndi í öllu falli engar upplýsingar um slíkt.

**7. Skipsstjórnendum urðu hvorki á mistök né tóku þeir rangar ákvarðanir sem leiddu til þess að skipið fórst.** Stefnandi byggir í fyrsta lagi á því að hafna verði bótaábyrgð á grundvelli þessarar málsástæðu þar sem því hafi verið slegið föstu með dómi Hæstaréttar í máli nr. 425/2007 að slysið yrði ekki rakið til saknæmrar háttsemi skipstjórnenda. Leggja verði þessa niðurstöðu til grundvallar dómi í máli þessu, sbr. 2. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991, enda hafi stefnandi ekki reitt fram nokkuð nýtt máli sínu til stuðnings eða hnekkt þessari niðurstöðu. Verði ekki fallist á að hafna beri bótaábyrgð þegar af þessari ástæðu byggir stefndi á því að ekki hafi verið sýnt fram á að stjórnendum skipsins hafi orðið á mistök eða að þeir hafi tekið rangar ákvarðanir sem orsakað hafi tjón stefnanda. Hvorki sé í niðurstöðu Rannsóknarnefndar sjóslysa né í matsgerðum talið að slysið verði rakið til mistaka eða rangra ákvarðana stjórnenda skipsins. Stefnandi hafi ekki lagt nokkuð fram til stuðnings staðhæfingum sínum, en hann ber að sjálfsögðu sönnunarbyrði fyrir þeim. Því er í öllu falli mótmælt að óheppileg skipulagning hafi verið á lestum

skipsins sem og að röng vinnubrögð hafi verið viðhöfð við dælingu úr lestum. Þá er því mótmælt sem tilhæfulausu að skipstjóri hafi ekki gert ráðstafanir til að sjósetja björgunarbáta og skipuleggja björgunaraðgerðir tímanlega, enda ekkert fram komið sem styðji það að skipstjórinn hafi sýnt af sér saknæma háttsemi í tengslum við björgunaraðgerðir. Því er harðlega mótmælt að skipstjóri hafi ekki sent út neyðarkall nægilega fljótlega, enda var því endanlega slegið föstu í fyrrgreindum dómi Hæstaréttar að skipstjórinn sýndi ekki af sér gáleysi með því að kalla ekki á aðstoð fyrir en raun bar vitni.

Samkvæmt öllu þessu telur stefndi ljóst að ekki hafi verið færð nokkur haldbær rök fyrir því að skipstjórnendur hafi sýnt af sér saknæma háttsemi í umrætt sinn. Þá skal tekið fram að jafnvel þó talið yrði að um saknæma háttsemi hefði verið að ræða liggur ekkert fyrir til stuðnings því að slík háttsemi hafi verið orsök slyssins og tjóns stefnanda. Í þessu sambandi skal tekið fram að mun hættulegra hefði verið að bjarga fólki með þyrlu úr sökkvandi skipi, við þær aðstæður sem uppi voru á slysdegi, heldur en úr sjó. Auk þess var ekki til nætursjónauki til notkunar við björgunaraðgerðir á þeim tíma sem slysið varð. Þannig eru hvorki uppfyllt grunnskilyrði skaðabótaábyrgðar um sök né um orsakatengsl. Er þessi málsástæða því með öllu tilhæfulaus og verður að hafna bótaábyrgð stefna á þessum grundvelli.

**8. Sönnunarbyrði.** Stefndi ítrekar að samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar um sönnun og sönnunarbyrði beri stefnandi alfarið sönnunarbyrðina fyrir orsökum tjóns síns og umfangi þess. Er því mótmælt að sönnunarbyrði hafi verið varpað yfir á stefnda vegna skýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa eða af öðrum ástæðum. Staðhæfingum stefnanda, um að með skýrslu rannsóknarnefndar sjóslysa hafi verið sýnt fram á að mikilvæg stjórnþæki hafi verið biluð og stórfellda vanrækslu útgerðar skipsins með eftirliti og búnaði þess, er mótmælt. Eins og fyrr greinir eru þessar fullyrðingar rangar enda var skipið haffært á slysdegi, auk þess sem eftirlit hafði verið lögum samkvæmt. Þá kemur hvergi fram í umræddri skýrslu að nokkur stjórnþæki skipsins hefðu verið biluð eða að útgerð skipsins hafi sýnt af sér stórfellda vanrækslu. Þvert á móti var viðhaldi skipsins sinnt af mikilli samvirkusemi af stefnda og hafa verið lögð fram fullnægjandi gögn varðandi haffærni skipsins, viðgerðir og skoðanir á því.

Fullyrðingu um að í skýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa komi fram að útgerðin hafi framkvæmt breytingar á austurkerfi skipsins án samþykkis flokkunarfélags er einnig harðlega mótmælt, enda kemur ekkert slíkt fram í skýrslunni. Hins vegar kemur réttilega fram í skýrslunni að breytingar höfðu verið gerðar á dælubúnaði og lögnum skipsins áður en útgerð stefnda tók við skipinu. Jafnframt kemur réttilega fram í skýrslunni að útgerðin hafði ekki vitneskju um þær breytinga, þ.e. þær voru ekki framkvæmdar af hennar hálfu, sbr. skýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa þar sem þetta kemur skýrt fram. Þá liggi fyrir að flokkunarfélagið Germanischer Lloyd hafi staðfest að umræddar breytingar séu í fullu samræmi við reglur flokkunarfélagsins og hefðu verið samþykktar ef eftir því hefði verið leitað, sbr. bréf flokkunarfélagsins frá 11. maí 2006. Tekið hafi verið tillit til þessa í viðbótarmatsgerð þeirra Ásgeirs Guðnasonar og Daníels Friðrikssonar þar sem fram komi að skoða verði umrædda lög sem leyfilega í ljósi þessarar afstöðu flokkunarfélagsins.

Tilvísun stefnanda til þess að skipinu hefði aldrei getað hvolft nema vegna vanbúnaðar, bilunar í búnaði skipsins eða vegna rangra vinnubragða við stjórn

skipsins er sérstaklega mótmælt með vísan til fyrrgreinds rökstuðnings. Þessi staðhæfing er með öllu ósönnuð og á sér enga stoð í gögnum málsins. Stenst því ekki að halda því fram að varpa eigi sönnunarbyrði á stefnda af þessum sökum.

Í stuttu máli séu engin efni til að varpa sönnunarbyrði um staðreyndir málsins og orsök meints tjóns stefnanda yfir á stefnda. Engin rök standa til að beita öfugri sönnunarbyrði í ljósi þeirra gagna og upplýsinga sem liggja fyrir, enda hefur engin vanræksla átt sér stað af hálfu stefnda. Stefndi er ekki í betri aðstöðu en stefnandi til þess að tryggja sér sönnun um það sem gerðist þar sem skipið sökk og þar með sönnunargögn sem annars hefði hugsanlega verið hægt að nálgast. Stefndi áréttar að skipið var haffært við upphaf ferðar og að ekkert haldbært liggur fyrir um af hvaða ástæðum það fórst. Stefndi ber sönnunarbyrði fyrir því að um annað en óhappatilviljun hafi verið að ræða.

**9. Varakrafa.** Verði ekki fallist á aðalkröfu stefnda um sýknu er þess farið á leit að dómkrafa stefnanda verði lækkuð verulega. Þó svo að fyrir liggja yfirmatsgerð þeirra Torfa Magnússonar læknis, Ríkarðs Sigfússonar læknis og Jörunds Gaukssonar lögmanns, byggir stefnandi bótakröfu sína á undirmatsgerð Björn Daníelssonar lögfræðings og Bjarna Valtýssonar læknis. Það fái ekki staðist enda hafi niðurstöðum undirmatsmanna verið hnekkt með yfirmatsgerðinni og ekki verið sýnt fram á nokkuð sem rýri sönnunargildi yfirmatsins. Af þessari ástæðu telur stefnandi ljóst að lækka verður kröfu stefnanda til samræmis við yfirmatsgerðina.

Stefndi byggir á því að miða verði við að miskastigið sé 20% í samræmi við yfirmatsgerðina en ekki 30% eins og gert er í stefnu. Stefndi telur ekki unnt að miða við að varanleg örorka stefnanda sé hærri en í mesta lagi 25%, sbr. niðurstöðu yfirmatsmanna. Raunar telur stefndi líkur á því að varanleg örorka stefnanda sé minni, enda er hann nú í fullu starfi hjá stefnda og verður því ekki séð að geta hans til að afla sér tekna hafi raskast við slysið.

Að auki er því mótmælt að nota eigi sem viðmiðunarlaun laun síðustu þriggja ára fyrir slysið svo sem gert er í stefnu. Samkvæmt ákvæðum 6. gr. skaðabótalaga, eins og lagagreinin hljóðaði þegar slysið varð, ber að meta bætur til fjárhæðar á grundvelli árslauna og eru það heildarvinnutekjur tjónþola á næstliðnu ári fyrir þann dag er tjón varð, sbr. 7. gr. laganna. Stefndi telur engar ástæður til að víkja frá þessu eins og hér er ástatt, enda á undantekningarregla 2. mgr. 7. gr. ekki við þar sem ekki hefur verið sýnt fram á að óvenjulegar aðstæður séu fyrir hendi.

Þá krefst stefndi þess að greiðsla úr slysatryggingu launþega að fjárhæð 388.294 kr. komi til frádráttar dæmdum skaðabótum. Auk þess ber að draga frá bótum aðrar greiðslur sem stefnandi hefur fengið, s.s. bætur úr almannatryggingum og lífeyrissjóði, sbr. 4. mgr. 5. gr. skaðabótalaga. Er skorað á stefnanda að upplýsa um fjárhæð þessara greiðslna.

Því er alfarið mótmælt að stefnandi eigi rétt á miskabótum vegna slyssins samkvæmt þágildandi 26. gr. skaðabótalaga. Samkvæmt ákvæðinu var mælt fyrir um að sá sem ber ábyrgð á ólögumætri meingerð gegn frelsi, friði, æru eða persónu annars manns skuli greiða þeim sem misgert var við miskabætur. Því er harðlega mótmælt að í máli þessu sé um að ræða ólögumæta meingerð af hálfu stefnda gegn stefnanda, en fyrir því ber stefnandi sönnunarbyrði. Telur stefndi því ljóst að ekki eru uppfyllt skilyrði fyrir miskabótum á þessum grundvelli.

Stefndi telur að miða verði tímabil þjáningabóta við yfirmatsgerð, en ekki undirmatsgerð eins og stefnandi gerir. Samkvæmt yfirmatsgerð var þjáningatímabil metið ein vika, en það er í samræmi við þá staðreynd að stefnandi var mættur aftur til vinnu einni viku eftir slysið og var því eingöngu óvinnufær á því tímabili. Eru því ekki lagaskilyrði til að veita stefnanda bætur á grundvelli 3. gr. skaðabótalaga fyrir lengra tímabil en eina viku.

Kröfu stefnanda um bætur vegna annars fjártjóns er mótmælt, enda er sá kostnaður sem stefnandi telur sig hafa borið vegna slyssins með öllu ósannaður. Það fellur í hlut stefnanda að sýna fram á umfang tjóns síns og er eingöngu gert ráð fyrir að það tjón sem sannarlega hefur orðið sé bætt. Þar sem stefnandi hefur ekki lagt fram gögn til stuðnings þessari kröfu sinni telur stefndi að það verði að hafna henni.

Stefndi byggir á því að vextir sem féllu til fjórum árum fyrir þingfestingu máls þessa eða fyrr séu fyrndir, sbr. 2. tölul. 3. gr. laga nr. 14/1905 um fyrningu skulda og annarra kröfuréttinda.

Loks mótmælir stefndi því að dráttarvextir geti miðast við þann dag er mánuður var liðinn frá kröfubréfi stefnanda. Umrædd krafa hafi eins og fyrr greinir verið sett fram á grundvelli matsgerðar sem unnin var einhliða fyrir stefnanda þrátt fyrir ítrekuð mótmæli stefnda og byggð á sjónarmiðum sem eru ekki í samræmi við ákvæði íslenskra skaðabótalaga. Upphafsdagi dráttarvaxta er jafnframt mótmælt þar sem sú krafa sem sett var fram í kröfubréfi stefnanda er ekki í samræmi við dómkröfur hans í máli þessu. Telur stefndi að dráttarvextir geti fyrst reiknast frá 5. desember 2008, þ.e.a.s. þegar mánuður var liðinn frá því að honum var sannanlega birt stefna í málinu, sbr. 9. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu.

#### **10. Varakröfu mótmælt sem of seint fram kominni að því marki sem hún stangast á við málatilbúnað stefnanda.**

Við aðalmeðferð setti stefnandi fyrst fram varakröfu sína en hann telur hana rúmast innan aðalkröfu. Varakröfunni var mótmælt af hálfu stefnda sem of seint fram kominni með þeim fyrirvara að teldi dómurinn að fengi hún komist að væri kröfunni mótmælt að því marki sem hún stangaðist á við málatilbúnað stefnanda.

**11. Um lagarök** vísar stefndi til skaðabótalaga nr. 50/1993, reglna skaðabótaréttar um sönnun tjóns og sönnunarbyrði, um orsakatengsl og sennilega afleiðingu. Þá er vísað til siglingalaga nr. 34/1985 og laga nr. 35/1993 um eftirlit með skipum. Jafnframt er vísað til laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Um vexti og dráttarvexti er vísað til laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu, svo og til laga nr. 14/1905 um fyrningu skulda og annarra kröfuréttinda. Um málskostnað er vísað til XXI. kafla laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

#### **V. Forsendur og niðurstöður**

Eins og fram hefur komið eru málsástæður stefnanda af þrennum toga: Í fyrsta lagi byggir stefnandi skaðabótakröfu sínar á því að tjón hans megi rekja til saknæmrar hegðunar vélstjóra við störf sín um borð í Disarfelli, bæði við dælingu og síðan

með því að hætta dælingu þótt viðvörðunarljós sem hafi gefið til kynna sjó í lestum skipsins hafi enn logað. Stefnandi heldur því fram að ef kannað hefði verið í tæka tíð hverju sætti hefði verið hægt að bregðast tímanlega við biluninni sem kom í ljós í dælukerfi skipsins. Í öðru lagi byggir hann á því að orsök slyssins hafi verið bilun og vanbúnaður sjóbúnaðar skipsins. Í þriðja lagi byggir hann á því að meðorsök slyssins hafi verið mistök og rangar ákvarðanir við stjórn skipsins, þ.á m. að hvorki hafi verið kallað nægilega fljótt á hjálp né björgun áhafnarinnar skipulögð. Auk þessa byggir stefnandi á því að leggja beri sönnunarbyrðina í máli þessu á stefnda.

Þetta eru sömu málsástæður og Anna Þorsteinsdóttir hafði uppi í fyrrgreindu máli nr. 425/2007 á hendur stefnda. Eins og fram kemur í dómi Hæstaréttar í því máli byggði hún skaðabótakröfuna á hendur stefnda á því að orsök slyssins mætti einkum rekja til bilunar eða vanbúnaðar skipsins, en auk þess hefði öryggisbúnaður skipsins verið í ólagi og vinnulag, vinnureglur og svokölluð vaktstaða hefði ekki verið með eðlilegum hætti. Þá var krafa ekkjunnar einnig byggð á því að ekki hefði verið sent út neyðarkall nægilega fljótt. Eins og hér var einnig á því byggt að velta ætti sönnunarbyrðinni í málinu yfir á stefnda.

Í máli Önnu Þorsteinsdóttur á hendur stefnda staðfesti Hæstiréttur að ms. Dísarfell hefði haffært og haft öll tilskilin leyfi og skoðanir. Enn fremur komst rétturinn að þeirri niðurstöðu að matsgerðum Ásgeirs Guðnasonar vélfræðings og Daníels Friðrikssonar skipatæknifræðings frá 6. apríl 2006 og 16. nóvember s.á. hefði ekki verið hnekkt. Þá taldi Hæstiréttur að ekkjunnari hefði ekki tekist að færa sönnur á að orsakar slyssins mætti rekja til saknæms vanbúnaðar skipsins, sem stefndi bæri ábyrgð á. Þá var heldur ekki fallist á að sannað þætti að rekja mætti slysið til þess að öryggisbúnaður skipsins hefði verið í ólagi, eða þess að vinnulag, vinnureglur og svokölluð vaktstaða hafi verið með ófullnægjandi hætti. Ekki þótti heldur í ljós leitt að slysið yrði rakið til mistaka og rangra ákvarðana skipstjórnenda. Loks var það niðurstaða Hæstaréttar að ekki hefði verið sýnt fram á að skipstjórinn hefði sýnt af sér gáleysi með því að kalla ekki á aðstoð fyrr en raun bar vitni.

Ólíkt hinu fyrra máli á hendur stefnda hefur stefnandi í málatilbúnaði sínum hér gert meira úr þeirri málsástæðu að tjón stefnanda megi rekja til vanrækslu vélstjóra skipsins, þ.á m. að ef dælingarþörfin hefði verið tilkynnt í brú skipsins kl. 23.00 hlytu orsakar dælingarinnar að hafa verið athugaðar og einnig kl. 24.00, ef þá hefði verið tilkynnt, og einnig þó ekki hefði verið tilkynnt fyrr en kl. 01.00 þann 9. mars 2007. Til stuðnings því að vélstjórnir hafi með þessu brotið gegn verklagsreglum sem þeim hafi borið að starfa eftir vísar stefnandi einnig til reglugerðar nr. 599/2001, sem byggir á alþjóðasamþykkt sem Íslandi hafi undirgengist 10. maí 1995.

Samkvæmt skýrslu Rannsóknarnefndar sjóslysa er talið að um 440 tonn af sjó hafi verið í lestum skipsins þegar skipverjar fóru þangað í skoðunarferð stuttu eftir að dælingar hófust að nýju. Það lagðist 20-30 gráður á bakborða um kl. 03.37 og náði ekki að rétta sig af. Ekki þykir sannað með hvaða hætti þessi sjór komst í lestir skipsins en í skýrslu nefndarinnar eru settar fram tvær kenningar um það. Annars vegar að sjór hafi komið inn í lestir um röralagnir vegna bilunar eða aðskotahluta í einstefnulokum og rangra stjórnataka vélstjóra. Útreikningar á sjómagni í lestum, afköstum dæla og hve lengi þær voru í gangi styðja þessa kenningu. Hins vegar að loftrásir lesta og/eða lokunarbúnaður þeirra hafi gefið sig eða að bilun hafi orðið í austurkerfi skipsins.

Samkvæmt framburði vakthafandi vélstjóra í sjóprófi 12.-13. mars 1997 dældi hann sjó í kjölfestutank fyrir um kvöldið og dældi síðan austri frá lestum skipsins. Hann hætti dælingu frá lestum um kl. 01.30 þar sem hann taldi að náðst hefði að tæma lensibrunna í lestum og umbeðnum kjölfestudælingum væri einnig lokið. Því til stuðnings vísaði hann í sjóprófi 12.-13. mars 1997 til sog- og þrýstimæla á dælukerfinu. Í skipinu var vaktfrítt vélarrúm og vaktstörfum þá lokið fyrir nóttina. Viðvörunarljós fyrir sjó í lestum voru þó logandi og gáfu til kynna að sjór væri í lestum en vélstjóri mat það svo að um bilun eða falska viðvörun væri að ræða. Þegar vélstjórinn yfirgaf vélarrúmið fyrir nóttina voru mæliniðurstöður því misvísandi. Mælar við dæluna gáfu til kynna að dælan væri ekki að dæla sjó frá lestum en aðvörunarljós gáfu til kynna að sjór væri í lestum. Mælarnir á dælukerfinu mældu þrýsting á þrýstihliðinni og undirþrýsting á soghliðinni og sögðu því aðeins fyrir um ástand í lögnum en ekki hvort sjór væri í lestum eða ekki. Viðvörunarbúnaður í lest mældi rafleiðni og gaf ljósmerki ef hún var með ákveðnum hætti. Við ákvörðun á ástandi í lestum varð vakthafandi vélstjóri því að draga ályktun af þessum tveimur mælingum. Hann ályktaði að um bilun eða röng boð væri að ræða frá viðvörunarbúnaði og að lestarbrunnar væru tómir.

Í matsgerð Ásgeirs Guðnasonar vélfræðings og Daníels Friðrikssonar skipatæknifræðings frá 6. apríl 2006 er tekið fram að „vinnulag, vinnureglur og vaktstaða hafi ekki verið með þeim hætti sem eðlilegt megji telja á siglingu skips eins og Dísarfells“. Það er m.a. rökstutt með því að dælt hafi verið frá lestum með 250 m<sup>3</sup>/klst. dælu í 4 klukkustundir, að austursdæling frá lestum hafi verið stöðvuð þrátt fyrir að viðvörunarljós hafi gefið til kynna að sjór (vökvi) væri í lestum, að engar tilraunir hafi verið gerðar til að kanna hvað olli því að viðvörunarljós loguðu og að ekki hafi verið nein umræða milli brúar og vélar um þessar miklu dælingar.

Í sjóprófum 12.-13. mars 1997 kemur fram að í þessu tilviki var ekki komist í skoðunarferð í lestir en það var þó gert síðar um nóttina eftir að slegið hafði verið af ferð og stefnu breytt. Hvergi kemur fram að ekki hefði verið hægt að gera það fyrir. Síðar um nóttina þegar ljóst var orðið að mikill sjór var í báðum lestum skipsins var reynt að dæla frá þeim með takmörkuðum árangri. Við bilanaleit kom í ljós að gat var á röri á soghlið austurskerfis og náði dælan því að taka loft inn á kerfið gegnum þetta gat. Þessi bilun gerði það að verkum að dælan náði ekki að byggja upp þann undirþrýsting sem nauðsynlegur var til að dæla sjó frá lestum. Sog- og þrýstimælarnir á dælukerfinu höguðu sér því eins og enginn sjór væri í lestunum en þá var vitað að mikið sjómagn var í þeim.

Í viðbótarmatsgerð fyrrgreindra matsmanna frá 16. nóvember 2006 svöruðu þeir m.a. þeirri spurningu hvað matsmenn ættu við með vaktstöðu og hvernig hefði borið að haga vaktstöðunni um borð í Dísarfelli 8. og 9. mars 1997 þar til skipið fórst. Hvaða vinnureglum hafi ekki verið farið eftir og hvernig rétt vaktstaða og réttar vinnureglur hefðu komið í veg fyrir að skipið fórst. Í svari matsmanna er bent á nánar tilteknar alþjóðasiglingareglur og því lýst yfir að matsmenn eigi við að ekki hafi verið farið eftir alþjóðareglum um vaktstöðu, ef marka megji framburð áhafnar fyrir dómi annars vegar, og reglum um vaktstöðu. Síðan segir: „Ekki er fullyrt af matsmönnum að rétt vaktstaða og réttar vinnureglur hefðu bjargað því að skipið fórst. Hinsvegar má ætla að með réttri vaktstöðu og réttum vinnureglum hefði gefist meira ráðrúm til aðgerða en raun bar vitni.“ Þá kemur fram í lok matsgerðarinnar að matsmenn telja líklegt að margar samverkandi ástæður séu örsök þess að skipið

sökk en fram kemur að þeir treysta sér ekki til að fullyrða hverjar þær séu.

Af fyrrgreindum dómi Hæstaréttar er ljóst að þær athafnir og athafnaleysi vélstjóranna sem stefnandi byggir hér á að tjón hans megi rekja til voru einnig þar til umfjöllunar, en þar byggði stefnandi m.a. á því undir málsástæðunni, að mistök og rangar ákvarðanir skipstjórnenda hefðu verið höfuðorsök eða meðorsök slyssins, og að viðhöfð hefðu verið röng vinnubrögð við dælingu úr lestum.

Mál stefnanda á hendur stefnda er sjálfstætt dómsmál enda var stefnandi ekki aðili að því máli. Sönnunarfærsla hans er því ekki takmörkuð vegna dóms Hæstaréttar í máli nr. 425/2007. Á hinn bóginn gildir sú regla samkvæmt 4. mgr. 116. gr. laga nr. 91/1991 að dómurinn hefur fullt sönnunargildi um þau málsatvik sem í honum greinir þar til hið gagnstæða er sannað. Nýju gögnin sem voru lögð fram í þessu máli geta í engu breytt þeirri niðurstöðu Hæstaréttar í hinu fyrra máli að orsakir þess að ms. Dísarfell sökk og skipverja, þ.á m. stefnanda, skolaði fyrir borð, verða ekki raktar til atvika á ábyrgð stefnda, en í dómi Hæstaréttar er m.a. áréttað að niðurstöðu fyrrgreindra matsgerða hafi ekki verið hnekkt. Loks komst Hæstiréttur að þeirri niðurstöðu að ekki hefði verið sýnt fram á að skipstjórinn hefði sýnt af sér gáleysi með því að kalla ekki á aðstoð fyrr en raun bar vitni.

Samkvæmt framanrituðu hefur stefnanda hvorki tekist að færa fullnægjandi sönnun fyrir því að slysið megi rekja til saknæms vanbúnaðar skipsins, sem stefndi beri ábyrgð á, þess að öryggisbúnaður skipsins hafi verið í ólagi né að sýna fram á orsakatengsl milli þeirra þátta sem betur hefðu mátt fara í vinnulagi skipstjórnenda, þ.á m. vélstjóra, og slyssins. Með vísan til sama dóms Hæstaréttar verður enn fremur að hafna málsástæðum stefnanda um ábyrgð án sakar vegna bilunar í tækjum eða vélum eða að skilyrði séu fyrir því að leggja sönnunarbyrðina í málinu á stefnda. Stefndi er því sýknaður af kröfum stefnanda.

Í samræmi við niðurstöðu málsins og samkvæmt 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 verður stefnandi dæmdur til að greiða stefnda 500.000 krónur í málskostnað.

Dóminn kveða upp Áslaug Björgvinsdóttir héraðsdómari, Jóhannes Ómar Sigurðsson vélfræðingur og Vilbergur Magni Óskarsson skipstjóri.

## **D Ó M S O R Ð**

Stefndi, Samskip hf., er sýkn af kröfum stefnanda, Valdimars H. Sigþórssonar. Stefndi greiði stefnda 500.000 krónur í málskostnað.

Áslaug Björgvinsdóttir

Jóhannes Ómar Sigurðsson

Vilbergur Magni Óskarsson

