

## **D Ó M U R**

**Héraðsdóms Reykjavíkur, þriðjudaginn 9. júní 2009, í máli nr. E-658/2008:**

**Maron ehf.**

*(Sigmundur Hannesson hrl.)*

**gegn**

**Verði tryggingum hf.**

*(Kjartan Reynir Ólafsson hrl.)*

Mál þetta, sem dómtekið var 17. apríl sl., er höfðað með stefnu birtri 30. janúar 2008.

Stefnandi er Maron ehf., Háseylu 36, Reykjanesbæ.

Stefndi er Vörður tryggingar hf., Borgartúni 25, Reykjavík.

Dómkröfur stefnanda eru þær að ógiltur verði með dómi úrskurður Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum nr. 15/2007 í málinu Maron ehf. (M) og Vörður Íslandstrygging hf. (VI) v/Húftryggingar á fiskiskipum, v/bátsins Sigurvin GK-119, dags. 16. 03. 2007. Jafnframt er þess krafist að viðurkennd verði með dómi bótaskylda stefnda úr húftryggingu stefnanda hjá stefnda, vegna altjóns er Sigurvin GK-119 (skipaskrárnar. 1201), skip í eigu stefnanda, sökk u.þ.b. 14 sjómíllur norður af Rífi, Breiðafirði, hinn 25. ágúst 2006. Þá er krafist málskostnaðar samkvæmt mati dómsins, en málskostnaðarreikningur verður lagður fram við aðalflutning málsins ef til kemur.

Stefndi, Vörður tryggingar hf., krefst þess að öllum kröfum stefnanda verði hafnað og að stefnanda verði gert að greiða honum málskostnað.

## **MÁLSATVIK OG MÁLSÁSTÆÐUR**

Sigurvin GK-119, skipaskrárnar. 1201 sökk u.þ.b. 14 sjómíllur norður af Rífi, Breiðafirði, 25. ágúst 2006. Sigurvin var 27 bt. eikarbátur, smíðaður í Fáskrúðsfirði 1972. Þrír menn voru í áhöfn Sigurvins er hann sökk, þeir Ólafur Helgi Sigþórsson, skipstjóri og þeir Rúrik Hreinsson og Leifur Guðjónsson, skipverjar.

Eftirfarandi er skráð í dagbók lögreglu:

25.08.2006 21:18 Tilkynnt frá gæslunni að neyðarboð komi frá skipi norður af Rífi, við Ólafsvík. Neyðarblys sjást á lofti og nærliggjandi bátar á leið á vettvang. Um það bil hálf tími í að fyrstu bátar komi á vettvang. Björgunarsveitir og þyrla á leið á vettvang. Lögregla í Ólafsvík látin vita.

25.08.2006 21:47 LHG tilkynnir að skemmtibátur hafi komið fyrstur á vettvang og hafi bjargað þriggja manna áhöfn úr bátinum. Mennirnir verða fluttir í land í skemmtibátinum.

25.08.2006 22:19 LHG tilkynnir að þyrlan lenti við skýli LHG á Reykjavíkurflugvelli klukkan 23 og óskað er eftir lögreglu á staðinn til gæslu. Aðalvarðstjóri í Reykjavík settur inn í málið og sér hann um að senda lögreglumenn á vettvang.

25.08.2006 22:21 Þyrla LHG TS-Líf tók skipverjana upp og fór með til Reykjavíkur.

Guðmundi Lárussyni hjá rannsóknarnefnd sjóslysa var tilkynnt um atburði.

Með bréfi Lögreglustjórans í Reykjavík til Sýslumannsins í Stykkishólmi, dags. 28. ágúst 2006, var framsend upplýsingaskýrsla Lögreglunnar í Reykjavík, er greinir m.a. frá móttöku skipbrotsmanna er komu með TF-LÍF, þyrlu Landhelgisgæslunnar (LHG) sem lenti á Reykjavíkurflugvelli um kl. 22:30 þann 25. ágúst 2006.

Fyrir liggja í málinu upplýsingaskýrsla Lögreglunnar í Stykkishólmi/ Sýslum. Snæfellinga, dags. 7. september 2006, er greinir m.a. frá símtali lögreglu við Sigurjón Gísla Sigurðsson, eiganda og skipstjóra skemmtiferðabátsins Svölunnar, .skr.nr. 7108, sem bjargaði áhöfn Sigurvins GK-119, auk uppdráttar Landmælinga Íslands (sjókort).

Sigurvin GK-119 var tryggður hjá Verði Íslandstryggingu hf. (nú Vörður tryggingar hf.), Sætúni 8, 105 Reykjavík, stefnda þessa máls. Í gildi voru vátryggingaskilmálar nr. M-6 - Húftrygging fiskiskipa undir 10 tonn.

Stefndi hafi ekki viljað bæta stefnanda tjón (altjón) vegna Sigurvins GK-119. Beðið var um sjóróf 11. september 2006 en endurrit sjóprófa liggja frammi í málinu. Stefnandi kveður ekkert hafa komið fram við sjópróf er skýri hver hafi verið raunveruleg ástæða fyrir því að Sigurvin GK-119 sökk, u.þ.b. 14 sjómílur norður af Rífi, Breiðafirði, hinn 25. ágúst 2006.

Sérstaklega skuli áréttað í þessu sambandi að ekkert hafi komið fram í sjóprófum um að áhöfnin og/eða eigandi og útgerðarmaður Sigurvins GK-119, hafi á einn eða annan hátt aðhafst eitthvað sem hafi verið þess valdandi beint eða óbeint að Sigurvin GK-119 sökk í umrætt sinn.

Því síður sé nokkuð það sem fram kom í sjóprófum sem telja megi til athafnaleysis áhafnar og/eða eiganda og útgerðarmanns Sigurvins GK-119 sem hafi leitt til þess að Sigurvin GK-119 sökk.

Því er ákveðið andmælt að áhöfn og/eða eigandi og útgerðarmaður Sigurvins GK-119 hafi af ásetningi eða gáleysi (með athöfnum eða athafnaleysi) á nokkurn hátt, átt hlut að máli að Sigurvin GK-119 sökk umrætt sinn. Því er sérstaklega andmælt

að stefnandi og/eða þeir aðilar sem hann ber ábyrgð á þ.e. áhöfn Sigurvins GK-119 hafi brotið varúðarreglu skv. 13. skilmála váttryggingarinnar sem í gildi var. Á því er jafnframt byggt af hálfu stefnanda að ósannað sé með öllu að stefnandi og/eða áhöfn hans hafi valdið því að Sigurvin GK-119 sökk umrætt sinn. Þ.e. að rekja megi tjónsatburðinn til ásetnings og/eða stórkostlegs gáleysis þeirra.

Þvert á móti sé það sérstaklega áréttað að Sigurvin GK-119 hafi verið með gilt haffærissskírteini sem gefið hafi verið út af Siglingastofnun Íslands 2. ágúst 2006 þ.e. rökum 3 vikum áður en skipið sökk.

Með bréfi stefnda til stefnanda, dags. 28. nóvember 2006 hafi stefndi hafnað bótaskyldu m.a. með þeim rökum að „Félagið telur ljóst að skip þetta var ekki haffært þegar það lagði á sjó í umrætt sinn og því hafi verið brotið gegn ofangreindri varúðarreglu skilmálans“. Stefnandi hafi ekki viljað una við það að fá ekki tjón sitt bætt og vísað málinu til Úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum hinn 15. janúar 2007. Úrskurðarnefndin hvað upp úrskurð sinn hinn 16. mars 2007 og komst að þeirri niðurstöðu að stefnandi ætti ekki rétt ábótum úr húftryggingu sinni hjá stefnda.

Með því að höfða mál þetta vill stefnandi hnekkja framangreindum úrskurði Úrskurðarnefndar í váttryggingarmálum í málinu nr. 15/2007, og fá viðurkenningu/staðfestingu á bótaskyldu stefnda.

Krafa stefnanda er sú að ógiltur verði með dómi úrskurður Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum, dags. 16. mars 2007, í málinu nr. 15/2007: Maron ehf. (M) og Vörður Íslandstrygging hf. (VI) v. Húftryggingar á fiskiskipum v. bátsins S. Jafnframt er þess krafist að viðurkennd verði með dómi bótaskylda.

Vísað er til meginreglna samningsréttarins svo og kröfuréttarins um efndir fjárskuldbindinga. Jafnframt vísast til ákv. laga um váttryggingasamninga nr. 30/2004 eftir því sem við á.

Krafan um málskostnað styðjist m.v. við 1. mgr. 130. gr. laga 91/1991 um meðferð einkamála.

Af hálfu stefnda eru þær varnir hafðar uppi að brotnir hafi verið skilmálar þeir, sem giltu um váttrygginguna og vísar til greinar 13.3 og 14 í váttryggingaskilmálum þeim sem giltu.

Sjópróf í máli Sigurvins GK 119, skipaskrárnúmer 1201, hafi farið fram miðvikudaginn 25. október 2006, en þar komi m.a. fram hjá Ólafi Helga Sigþórssyni, vél- og skipstjóra bátsins, um málsatvik: „Við vorum búnir að draga, búið að leggja hann, þá fór ég út á dekk að hjálpa strákunum að gera að, við erum þrír bara. Ég veit ekki alveg hvað hefur liðið langur tími þegar drapst á aðalvélinni. Ég fór inn til að athuga, hvað þetta er, reyni að setja í gang. Það er engin svörun. Ég kíkí niður í vélarrúm og þá er það hálf fullt af sjó. Voða lítið hægt að segja eftir það, sá að vélarrúmið var hálf fullt af sjó, þá fór ég beint og sendi neyðarkall í sjálfvirka tilkynningarbúnaðinn. Rafmagn á talstöð og annað, það var dottið út, en það var ennþá rafmagn á tilkynningarbúnaðinum.“

Ólafur upplýsi að báturinn hafi verið í slipp í Njarðvíkum í júlí til að „slá í hann vegna leka“. Hann hafi ekki átt að fara í slipp fyrr en í september, en það hafi verið ákveðið að fara með hann fyrr til þess að reyna að laga þennan leka.

Um það hvar þessi leki hafi verið, segi Ólafur Helgi að innanfrá séð hafi það virst vera bakborðsmegin, rétt hjá kili, þar sem sést hafi að það lak inni hann. Nánar um það segi Ólafur Helgi að þetta hafi verið fyrir framan vél, eiginlega við hliðina á spildælunni, sem hafi verið þarna.

Þá upplýsi Ólafur Helgi, að þrátt fyrir tilraunir til viðgerðar á leka bátsins, hafi hann ekki lagast, hann hafi áfram orðið var við lekann, svipaðan og áður hafi verið. Hann ítreki að lekinn hafi ekki breyst neitt og að lekið hafi inn í vélarrúmið.

Þá upplýsi Ólafur Helgi að þegar hann hafi byrjað sem vélstjóri á bátnum, að þá hafi einnig verið leki í honum, og að hann hafi bætt við einni sjálfvirkri lensudælu, til að halda honum þurrum, þannig að það væri ekki að flæða alltaf inn og að hægt væri að líta frá þessu um helgar.

Hvort Ólafur Helgi hafi einhverja skýringar á því, hvers vegna svona hafi farið, þ.e. að báturinn hafi sokkið, svari hann því til að hann viti það ekki, en að þeir hafi að vísu fengið brot á bátinn fimm dögum áður og að honum hafi fundist að báturinn hafi aukið lekann. Hann ítreki það, að lekinn hafi aukist.

Ólafur Helgi upplýsi, að það hafi verið sjór í lúkarnum, þegar hann hafi komið þarna inn og þegar hann hafi kíkt niður í vélarrúmið, hafi hann séð að það hafi verið hálf fullt af sjó og að lúkarinn og lestin hafi einnig verið hálf full af sjó.

Um það, hvort skipverjar hafi eitthvað orðið varir við það að lekinn ykist, þegar skipið var á ferð, umfram það sem hann var þegar skipið lá kyrrt við bryggju, kvað Ólafur Helgi ekki vera gott um það að segja, því dælurnar hafi yfirleitt verið á, rafmagnsdælur, sem mjöltuðu jafnóðum út.

Þá upplýsi Ólafur Helgi að þrjár austursdælur hafi verið um borð í Sigurvini GK 119, sem allt hafi verið rafmagnsdælur, ein sjálfvirk og tvær handvirkar. Afkastagetu tveggja, telji Ólafur Helgi að önnur hafi verið 3.800 gallon á klukkutíma, en hin 3.400 eða 3.500 gallon á klukkutíma og þeirrar þriðju hafi verið tvö þúsund og eitthvað gallon, sem hann mundi ekki nákvæmlega.

Þrátt fyrir þennan leka bátsins kveður Ólafur Helgi ekki hafa verið viðvörunarbúnað í vélarrúminu fyrir vökvahæð.

Um það, hvar rafgeymasettin hafi verið geymd í bátnum, upplýsi Ólafur Helgi að neyslugeymarnir, sem hafi verið fjórir, hafi verið stjórnborðsmegin á gólfinu, eiginlega á gólfinu stjórnborðsmegin niður í vélarrúmi og startgeymar hafi verið bakborðsmegin niður í vélarrúmi, líka á gólfinu. Geymarnir hafi því verið komnir á kaf í sjó, þegar Ólafur Helgi hafi orðið var við sjó í lest og vél.

Um það, hvort sérstök skoðun hafi farið fram á bátnum eftir að hann fékk á sig brotsjóinn, þ.e. fimm dögum áður en báturinn sekkur, svari Ólafur Helgi: “Nei. Ég taldi þetta ekki vera það stórt brot, að það hefði skipt máli, en eftir á, þegar maður

fór að spá í þessu betur, þá fannst mér eins og lekinn hefði aukist, en ég er ekki viss, mér fannst það.“

Um það, hvort fúi hafi verið í bátnum, kveður Ólafur Helgi það ekki hafa verið skoðað sérstaklega. Eftir að drapst á vélinni, hafi Ólafur Helgi reynt að starta henni, en hann upplýsi að hún hafi ekki einu sinni snúist, hún hafi bara alveg verið dauð.

Framburðir vitnanna og áhafnar meðlimanna, Leifs Guðjónssonar og Rúriks Sveinssonar, staðfesti það sem Ólafur Helgi, vél- og skipstjóri bátsins, upplýsi í skýrslu sinni.

Af því sem að framan greini, verði að telja að fullu upplýst, að báturinn Sigurvin GK 119 hafi ekki verið haffær, þegar hann fór í siglingu hinn 25. ágúst 2006 og breyti þar engu um haffærisskírteini bátsins, dags. 2. ágúst 2006, sem gefið hafi verið út aðeins til þriggja mánaða.

Það sé ljóst að bátnum hafði verið haldið á floti með dælum sem gengu fyrir rafmagni frá rafgeymum, sem staðsettir voru með þeim hætti, að væri einhver leki í bátnum á annað borð, var stutt fyrir sjóinn að ná til þeirra og þá sé voðinn vís, straumfall verði og dælur hætti að ganga, allt rafkerfið detti út og sjóstreymi á svo leku fleyi sem dragnóta- og netabáturinn Sigurvin GK 119 hafi verið, aukist með þeim hætti að hann sökkvi.

Það hafi verið stórkostlegt gáleysi og vítavert kæruleysi af skipstjórnendum, vél- og skipstjóra, svo og útgerðarmanni, að senda mannlíf á haf út á slíku fleyi, sem Sigurvin GK 119 hafi verið í umrætt sinn, vegna ástands þess, og öllum sem komu að var fullljóst.

Af því sem að framan hefur verið rakið og með tilvísun til fyrirliggjandi gagna, hafi bótum verið hafnað í máli þessu, þar sem altjón á bátnum Sigurvin GK 119, skipaskrárnúmer 1201, liggja utan bótasviðs váttryggingaskilmála stefnda um húftryggingu fiskiskipa undir 100 tonnum nr. M-6, sem verið hafi í gildi þegar atburðir gerðust, vegna undanskildra áhætta og missis bótaréttar.

Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum hafi fallist á sjónarmið stefnda, samkvæmt áliti og niðurstöðu nefndarinnar frá 16. mars 2007 í málinu nr. 15/2007.

Auk framangreindra lagatiltvinnana sé málskostnaðarkrafan reist á 129. og 130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Vísað er til meginreglna samningsréttar, um efndir fjárskuldbindinga, svo og til ákv. laga um váttryggingasamninga nr. 30 frá 2004 eftir því sem tilefni gefist til og við geti átt.

Krafan um virðisaukaskatt er reist á lögum nr. 50/1988 um virðisaukaskatt, með síðari breytingum.

**NIÐURSTAÐA**

Engar ótvíræðar skýringar liggja fyrir í málinu um orsakir þess að mb. Sigurvin GK 119 sökk 25. ágúst 2006. Fram kemur í málinu að báturinn lak og að skipstjóra, sem jafnframt var vélstjóri og öðrum skipverjunum var kunnugt um lekann og ástæða var talin til þess að bæta við þriðju lensidælunni vegna lekans en tvær voru fyrir. Er báturinn sökk hafði verið kyrr sjór og gott veður og líklegt að við þær aðstæður hafi skipverjar síður orðið varir við að báturinn lak. Til greina kemur að eftir að sjór hafði safnast í bátinn hafi rafmagn farið af lensidælum með þeim afleiðingum að bátinn fyllti smám saman af sjó. Ljóst að tjóninu hefði mátt afstýra með viðhlítandi aðgát með því að lensibúnaður virkaði en vegna lekans var full ástæða til þess að fylgjast sérstaklega með því. Eins og málið liggur fyrir verður stefnandi að bera hallann af skorti á sönnun um orsakir þess að báturinn sökk og óvissu um hvort vanræksla við eftirlit með lensibúnaði hafði þýðingu í því sambandi. Verður stefndi því sýknaður af kröfu stefnanda. Eftir úrslitum málsins verður stefnandi dæmdur til að greiða stefnda 400.000 krónur í málskostnað.

## **DÓMSORÐ**

Stefndi, Vörður tryggingar hf. skal sýkn af kröfu stefnanda Marons ehf.

Stefnandi greiði stefnda 400.000 krónur í málskostnað.

Allan V. Magnússon.