

D Ó M U R

Héraðsdóms Reykjavíkur miðvikudaginn 6. febrúar 2019 í máli nr. E-136/2018:

Birnir ehf.

(Björn Jóhannesson lögmaður)

gegn

Sjóvá-Almennum tryggingum hf.

(Ingvar Sveinbjörnsson lögmaður)

I.

Mál þetta var höfðað 22. desember 2017 og dómtekið 23. janúar 2019. Stefnandi er Birnir ehf., Þuríðarbraut 11, Bolungarvík. Stefndi er Sjóvá-Almennar tryggingar hf., Kringlunni 5, Reykjavík.

Stefnandi krefst þess að viðurkennd verði með dómi bótaskylda stefnda á grundvelli þeirrar húftryggingar fiskiskipa sem Sædís ehf., kt. 000000-0000, hafði hjá stefnda vegna þess tjóns sem varð vegna bilunar í gír skipsins Ísbjörns ÍS-304, skipaskrárnúmer 2276, þann 4. desember 2014. Þá er gerð krafa um að stefnda verði gert að greiða stefnanda málskostnað að skaðlausu að mati réttarins.

Stefndi krefst sýknu og að stefnda verði dæmdur málskostnaðar að mati réttarins.

II.

Málsatvik:

Frystitogarinn Ísbjörn ÍS-304, með auðkennið 2276 í skipaskrá, var húf tryggður hjá stefnda. Vátryggingartakinn var útgerðarfélagið Sædís ehf., sem jafnframt var eigandi skipsins, og hinn vátryggði. Heimahöfn skipsins var í Bolungarvík. Vátryggingin tók meðal annars til tjóns á aðalgír skipsins að því gefnu að tjónið félli undir ákvæði í skilmálum tryggingarinnar. Að sögn stefnanda var skipt um olíu á aðalgírnum í nóvember 2013 og mun hún hafa verið hrein og því gefið til kynna að ástand gírsins væri gott. Í desember 2013 var skipið skoðað af starfsmönnum fyrirtækisins Det Norske Veritas sem veitir þjónustu á sviði gæðastjórnunar, áhættumats o.fl. Við þá skoðun var einnig gert við eldra skrufutjón á skipinu, sem var bótaskyldt hjá stefnda. Mun þá hafa verið gert við skrufublöð og athugað með þéttingar á skrufu og stefnisröri og hafi starfsmenn stefnda haft eftirlit með þeirri viðgerð.

Með leigusamningi, dagsettum 15. febrúar 2014, leigði eigandi skipsins það til útgerðarfélags í Grænlandi, Suluk Fish A/S. Útleigan var með samþykki stefnda og var áfram miðað við að eigandi skipsins væri vátryggingartaki og hinn vátryggði. Skipið var afhent til leigutaka um mánaðamótin apríl/maí 2014. Að sögn stefnanda var skipið og búnaður þess sérstaklega yfirfarinn hér á landi fyrir þá afhendingu. Að sögn stefnanda kom ekkert fram við þær skoðanir sem benti til annars en að skipið væri í góðu lagi, þar á meðal aðalvél, ljósavélar, gír og annar búnaður. Leigu taki réð áhöfn á skipið og greiddi henni laun. Áhöfnin var útlend að því frátöldu að yfirvélstjóri, Brynjólfur Már Sveinsson, var íslenskur. Við aðalmeðferð var upplýst að áhöfn skipsins hefði verið lögskráð á Íslandi og skipið verið skráð í íslenska skipaskrá þrátt fyrir útleigu þess til grænlenkrar útgerðar. Að sögn stefnanda hafði yfirvélstjórinn áður verið í áhöfn skipsins, meðal annars þegar það var gert út af stefnanda sem fyrri leigutaka skipsins. Skipinu var í framhaldi siglt til Grænlands. Leigutakinn nýtti skipið til frystingar á grálúðu sem veidd var á smábátum á græn lensku hafsvæði við vesturströnd Grænlands þar sem skipið var staðsett hverju sinni.

Að sögn stefnanda hringdi yfirvélstjórinn í Jón Guðbjartsson, forsvarsmann Sæ dísar ehf., í maí 2014 og mun þá allt hafa gengið vel með skipið. Þann 18. sept ember sama ár hringdi yfirvélstjórinn aftur í Jón en þá kom fram að aðalgír skipsins væri farinn að leka olíu. Að sögn stefnanda mun yfirvélstjórinn hafa tjáð Jóni í símtalinu að hann þyrfti að bæta átta til tólf lítrum af olíu á gírinn á hverri vakt og ekki væri vitað hver væri orsök lekans en hann talið að væri mögulega leki með pakkdós. Að sögn stefnanda mun Jón í símtalinu hafa talið mögulegt að lekinn væri um olíukæli og hafi hann spurt yfirvélstjóranum um það en ekki fengið svar. Þá mun Jón hafa gefið fyrirmæli um að kanna orsök olíulekans og beðið um að honum yrði haldið upplýstum. Að sögn stefnanda mun Jón einnig hafa bent yfirvélstjóranum á að láta gera við bilunina án tafar og hann lagt fyrir hann að láta leigutakann vita um lekann. Hinn 4. desember sama ár kom skipið til hafnar í Nuuk í Grænlandi með bilaðan aðalgír. Sama dag, að sögn stefnanda, fékk Jón upplýsingar um stöðuna á skipinu og jafnframt að leigutakinn hefði kallað til starfsmenn frá Stálsmiðjunni Framtaksi ehf. til að láta greina bilunina og kanna með viðgerð á gírnum. Þá hafði Jón samband við stefnda sama dag til að tilkynna um meint bótaskyld tjón. Að sögn stefnanda höfðu starfsmenn stefnda þá þegar verið búnir að fá upplýsingar um bilunina og fyrrgreinda aðkomu starfsmanna Stálsmiðjunnar Framtaks ehf. Á þessum tíma, að sögn stefnanda, hafði Jón ekkert verið búinn að heyra frá yfirvélstjóranum eða leigutaka skipsins frá því fyrrgreint símtal átti sér stað 18. september 2014.

Með bréfi 26. janúar 2015 var váttryggingartaka tilkynnt að stefndi hafnaði bóta skyldu og frekari aðkomu að málinu. Vísað var til tilkynningarinnar sem stefnda hafði borist frá váttryggingartaka 4. desember 2014 og upplýsinga sem hann hefði fengið frá Stálsmiðjunni Framtaki ehf. varðandi bilunina. Tekið var fram að tveir starfsmenn stefnda hefðu 21. janúar 2015 skoðað íhluti úr aðalgírnum og að skoðunin hefði leitt í ljós að greinilegt væri að sjór hefði verið á gírnum í langan tíma. Vikið var að mögulegum orsakapáttum, meðal annars meintri rangri samsetningu pakkdósa og að ekki hefði verið smurt í kopp á milli pakkdósa. Þá var fjallað nánar um ryð og tæringu á einstökum hlutum gírsins. Vísað var til 9. gr. húf tryggingarinnar um undanskildar áhættur, nánar tiltekið til undirgreinar 9.3 um ófullnægjandi viðhald, tæringu o.fl. Í niðurstöðunni var tekið fram að stefndi legði til grundvallar að um væri að ræða langvarandi keyrslu gírsins á sjóblandaðri olíu með tilheyrandi tæringu og sliti og því ætti undirgreinin við. Gilti þá einu hver orsökkin væri, hvort heldur hún væri vegna rangrar samsetningar pakkdósa eða af öðrum orsökum. Að mati stefnda þótti ljóst að aðalgírinn hefði verið keyrður lengi á sjóblandaðri olíu og að koma hefði átt í veg fyrir það.

Váttryggingartaki skaut fyrrgreindri afstöðu stefnda til Úrskurðarnefndar í váttryggingamálum sem staðfesti afstöðu stefnda með álit 21. apríl 2015. Í forsendum álitsins var lagt til grundvallar að váttryggingartaki hefði í september 2014 vitað af því að gera þyrfti við gírinn þar sem þá hefði legið fyrir að hann lak miklu magni af olíu. Tekið var fram að váttryggingartaki hefði ekki lagt fram gögn sem sönnuðu staðhæfingar um hvað hann teldi að hefði valdið lekanum. Taldi nefndin, miðað við gögn málsins, að tjónið á gírnum í desember 2014 hefði orðið vegna ófullnægjandi viðhalds og varð það rakið til tæringar eða slits. Þá var tekið fram að slík tjón væru undanskilin bótaskyldu samkvæmt undirgrein 9.3 í váttryggingaskilmálum.

Á árinu 2015 var reynt að gera við bilunina í aðalgírnum og framan af var unnið að viðgerð á meðan skipið var í höfn í Nuuk. Það reyndist hins vegar árangurslaust. Í október sama ár var skipið dregið til Íslands til frekari viðgerðar. Að sögn stefnanda reyndust framangreindar ráðstafanir o.fl. mjög kostnaðarsamar og var leigutaki skipsins ekki í stakk búinn að greiða neitt af þeim kostnaði. Leigutakinn var síðan tekinn til gjaldþrotaskipta í júlí 2015. Að sögn stefnanda reyndist kostnaðurinn af biluninni mjög þung byrði fyrir rekstur Sæðisar ehf., eiganda skipsins. Skipið var að lokum selt úr landi að kröfu Íslandsbanka hf., sem var viðskiptabanki félagsins og veðhafi skipsins. Var þá ekki búið að gera við skipið og var það óhaffært. Að sögn stefnanda nægði söluandvirðið ekki til að standa skil á öllum áhvílandi veðskuldum skipsins og blasti greiðsluþrot við Sæðísi ehf. Með skriflegri yfirlýsingu, dagsettri 2. ágúst 2016, framseldu forsvarsmenn Sæðisar ehf. hugsanlega kröfu félagsins á hendur stefnda vegna umrædds tjóns til

stefnanda. Að sögn stefnanda var ástæða framsalsins sú að Sædís ehf. hafði ekki fjárhagslega burði til að halda áfram með málið gagnvart stefnda né heldur gat félagið greitt skuld sem það var í gagnvart stefnanda. Með úrskurði Héraðsdóms Vestfjarða 21. september 2016 var Sædís ehf. tekin til gjaldþrotaskipta. Að sögn stefnanda voru hann og Íslandsbanki hf. stærstu lánardrottnar félagsins en þeir höfðu lagt því til umtalsverða fjármuni, meðal annars þegar fyrrgreindir erfiðleikar stóðu yfir hjá félaginu. Að sögn stefnanda gerðu hvorki skiptastjóri né Íslandsbanki hf. neinar athugasemdir við fyrrgreint framsal á kröfunni.

Fyrirsvarsmaður stefnanda og fyrrverandi fyrirsvarsmaður Sædísar ehf., Jón Guðbjartsson, gaf aðilaskýrslu við aðalmeðferð. Þá gáfu skýrslu vitnis Hlynur Jóns son, fyrrverandi tjónamatsmaður hjá stefnda, Ægir Björgvinsson, fyrrverandi starfsmaður Stálsmiðjunnar Framtaks ehf., og Tryggvi Guðmundsson lögmaður.

III.

Helstu málsástæður og lagarök stefnanda:

Stefnandi höfðar mál þetta til viðurkenningar á bótaskyldu stefnda á því tjóni sem varð á gír fyrrgreinds skips í desember 2014 þegar skipið var á Grænlandsmiðum. Stefnandi vísar til þess að þáverandi eigandi skipsins, Sædís ehf., hafi verið með húftryggingu í gildi hjá stefnda á þeim tíma þegar skipið var á leigu hjá Suluk Fish A/S. Tryggingunni hafi verið ætlað að tryggja eiganda skipsins fyrir skemmdum á skipinu og fylgifé þess, sbr. váttryggingarskírteini og váttryggingaskilmála húftryggingarinnar.

Stefnandi tekur fram að ágreiningur málsins snúist fyrst og fremst um það hvort húftrygging skipsins taki til þess tjóns sem sannanlega varð á gír skipsins í desember 2014 eða hvort undanþáguákvæði váttryggingaskilmálanna geri það að verkum að tjónið sé utan ábyrgðar tryggingarinnar.

Stefnandi vísar til váttryggingaskilmála húftryggingarinnar, en þar greinir meðal annars í undirgrein 2.1 að tryggingin taki til þess skips sem tilgreint sé í váttryggingaskírteini tryggingarinnar, fylgifjár þess, vista og birgða, sem eðlilegar megi teljast. Til skips og fylgifjár þess teljist meðal annars vélar skipsins, gangskrúfa og aðrar skrúfur, ásamt öxlum og gírum, vindur, rafkerfi, fiskileitartæki, dýptarmælir, ratsjá, leiðsögutæki, loftskeyta- og kalltæki ásamt öðrum nauðsynlegum búnaði og varahlutum skipsins. Í 6. gr. skilmálanna um gildissvið tryggingarinnar, nánar tiltekið undirgrein 6.2, komi meðal annars fram að váttryggingafélagið bæti skemmdir á skipinu sökum skyndilegrar og óvæntrar óhappatilviljunar, nema sérstök undantekning sé gerð í váttryggingarsamningi. Þá komi jafnframt fram í undirgrein 6.4 að félagið bæti skemmdir á skipinu sem verði raktar til yfirsjónar eða vanrækslu skipverja eða þriðja manns. Stefnandi vísar til 9.

gr. skilmálanna en þar sé fjallað um undanþáguákvæði tryggingarinnar og þar séu tilgreind tilvik sem ekki séu bætt á grundvelli tryggingarinnar. Í undirgrein 9.3 komi meðal annars fram að tryggingin bæti ekki skemmdir sem verði af ófullnægjandi viðhaldi, fúa, þreytu, tæringu, sliti eða af sambærilegum orsökum.

Stefnandi telur einsýnt af þeim gögnum og upplýsingum sem liggja fyrir í málinu, að því er varðar bilunina sem varð á gír skipsins í desember 2014, að bil unina megi fyrst og fremst rekja til yfirsjónar og/eða vanrækslu af hálfu yfirvél stjóra skipsins. Telur stefnandi að gögn málsins gefi til kynna, og það sé auk þess ágreiningslaust hjá aðilum, að olía hafi lekið út af gírnum með einhverjum hætti og að sjór komist inn í gírinn. Stefnandi telur hins vegar að ekki liggja fyrir með óyggjandi hætti hver hafi verið ástæða þess að sjór komst inn í gírinn. Þeir aðilar sem hafi skoðað gírinn eftir á, telji hins vegar líklegast að það hafi átt sér stað með pakkdós eða olíukæli. Að þessu virtu telur stefnandi fullvíst að skyndileg eða óvænt óhappatilviljun hafi valdið fyrrgreindum olíuleka, nánar tiltekið að pakkdós hafi gefið sig eða gat komið á olíukælinn sem hafi gert það að verkum að olía lak út af gírnum. Í þessu sambandi bendir stefnandi á að mikilvægt sé að hafa í huga að öllu reglubundnu viðhaldi á skipinu og vélbúnaði þess hafi alla tíð verið sinnt mjög vel á meðan skipið var í eigu Sæðísar ehf. Því til viðbótar hafi reglulega farið fram úttektir á skipinu og búnaði þess af hálfu Det Norske Veritas o.fl.

Stefnandi byggir á því að fyrirliggjandi gögn málsins staðfesti að Brynjólfi Má Sveinssyni heitnum, yfirvélstjóra skipsins, sem lést 23. maí 2015, hafi verið kunnugt um það í september 2014 að gír skipsins væri farinn að leka olíu. Í því sambandi vísar stefnandi til símtals sem yfirvélstjórinn átti við Jón Guðbjartsson, fyrirsvarsmann þáverandi eiganda skipsins, 18. september 2014. Í símtalinu hafi komið fram að aðalgír skipsins læki olíu og að hann þyrfti af þeim sökum að bæta um það bil 8–12 lítrum á gírinn á hverri vakt. Þá sé þetta jafnframt í samræmi við upplýsingar í véladagbók skipsins. Stefnandi byggir á því að það hafi verið vanræksla af hálfu yfirvélstjórans að hann hafi látið það viðgangast í svo langan tíma að bæta stöðugt olíu á gírinn án þess að kanna hver væri orsök lekans og að láta ekki lagfæra bilunina. Stefnandi telur að koma hefði mátt í veg fyrir skemmdir á gírnum ef kannað hefði verið með orsakir lekans og brugðist við með viðgerð þegar í stað. Stefnandi telur að óhætt sé að fullyrða að yfirvélstjóranum hafi mátt vera það ljóst að olíulekinn gæti haft alvarlegar afleiðingar fyrir gírinn. Að því virtu hafi verið um að ræða alvarlega yfirsjón og vanrækslu af hálfu yfirvélstjórans.

Varðandi sönnun á tjóninu, ástæðum þess og umfangi, vísar stefnandi til þess að ítarleg skoðun hafi farið fram á gír skipsins og íhlutum hans eftir að skipið kom til hafnar í Nuuk á Grænlandi. Starfsmenn Stálsmiðjunnar Framtaks ehf. hafi skoðað gírinn og íhluti úr honum. Niðurstaða þeirra hafi verið sú að skemmdirnar á

gírnum mætti rekja til þess að sjór hefði komist inn í gírinn og verið þar um einhvern tíma. Hins vegar hafi verið talið erfitt að segja nákvæmlega til um orsök lekans en líklegast var talið að vatn hefði komist inn með pakkdós. Víða hafi verið komin tæring og ryð í einstaka hluta gírsins sem gefi til kynna að sjór hafi um einhvern tíma legið á slitflötum hans. Í þessu sambandi bendir stefnandi á að hafa verið í huga að gír skipsins hafi verið skoðaður ítarlega áður en skipinu var siglt til Grænlands um mánaðamótin apríl/maí 2014. Einnig hafi verið skipt um olíu á gírnum í nóvember 2013. Þá hafi ekkert bent til annars en að gírinn væri í mjög góðu ásigkomulagi. Stefnandi byggir á því að fyrir liggi sönnun fyrir því að orsök olíulekans á gírnum megi rekja til bilunar í búnaði skipsins sem hafi gert það að verkum að olía lak út af gírnum með þeim afleiðingum að gírinn skemmdist. Í því sambandi breyti í raun engu hvort sjór hafi komist inn í gírinn með oliukæli eða með pakkdós þar sem í báðum tilvikum sé þá um að ræða bilun sem húftrygging skipsins ná yfir. Þá byggir stefnandi á því að það sé ekkert sem bendi til þess að fyrrgreinda bilun í gírnum megi rekja til ónógs viðhalds á búnaði skipsins en það liggi hins vegar fyrir að viðbrögð yfirvélstjórans hafi í september 2014 verið með öllu óviðunandi eftir að honum varð ljóst um lekann. Stefnandi vísar til þess að hann hafi fengið starfsmenn Skipaþjónustu Íslands ehf. til að skoða véladagbók skipsins og önnur gögn varðandi gírinn í þeim tilgangi að gefa álit á því hvað hafi orsakað bilunina í gírnum. Í álitserð þeirra komi meðal annars fram að ljóst sé að vélstjóri skipsins hafi á margan hátt ekki sinnt skyldum sínum, meðal annars hafi hann ekki mælt reglulega magn olíu á gírnum. Þá hafi vélstjórinn keyrt gírinn með of litlu magni af olíu svo dæmi séu nefnd.

Stefnandi byggir á því að undanþágur samkvæmt undirgrein 9.3 í váttrygginga skilmálum húftryggingarinnar eigi ekki við í málinu. Stefnandi tekur fram að hann mótmæli ekki þeirri niðurstöðu starfsmanna Stálsmiðjunnar Framtaks ehf. að tæring hafi verið í gírnum og einstökum íhlutum hans. Stefnandi telur hins vegar engum vafa undirorpið að bilunin í gírnum hafi ekki orsakast af tæringu heldur sé tæringin afleiðing þess að sjór komst inn í gírinn. Þannig orsakast bilunin alls ekki af tæringu eða öðrum þeim atriðum sem tilgreind séu í undirgrein 9.3. Tæringin sé hins vegar afleiðing bilunarinnar. Í undirgreininni komi fram að tryggingin bæti ekki tjón sem verði rakið til ófullnægjandi viðhalds. Ákvæðið eigi fyrst og fremst við um tilvik þar sem váttryggingartaki sinnir ekki reglubundu og eðlilegu viðhaldi skipsins eða fylgifé þess. Það eigi ekki við í máli þessu. Í því sambandi vísar stefnandi til þess að í málinu liggi fyrir gögn sem sýni fram á að reglubundu og hefðbundnu viðhaldi skipsins hafi verið mjög vel sinnt. Bendir stefnandi á að skipið var allt yfirfarið hér á landi þegar það var leigt út og því siglt til Grænlands um mán aðamótin apríl/maí 2014. Sú yfirferð hafi gefið til kynna að allt væri í góðu lagi,

þar á meðal aðalvél, ljósavélar, gir og allur annar búnaður skipsins. Þessu til við bótart hafi verið búið að taka skipið í slipp til skoðunar og eftirlits af starfsmönnum Det Norske Veritas nokkrum mánuðum fyrir fyrrgreinda útleigu. Gögn málsins gefi þannig til kynna að lögmæltu og reglubundnu viðhaldi skipsins hafi verið mjög vel sinnt. Að þessu virtu telur stefnandi að stefndi geti ekki undanþegið sig bótaskyldu á grundvelli undanþágu samkvæmt undirgrein 9.3 í skilmálum tryggingarinnar. Stefnandi byggir jafnframt á því að yfirsjón eða vanræksla af hálfu einstakra skip verja geti ekki undir nokkrum kringumstæðum talist skortur á viðhaldi af hálfu tryggingartaka. Skemmdir sem raktar verði til yfirsjóunar eða vanræksla af hálfu skipverja eða þriðja manns beri hins vegar að bæta samkvæmt skýrum ákvæðum í undirgrein 6.4 í skilmálum tryggingarinnar.

Samkvæmt framansögðu byggir stefnandi á því að það tjón sem varð á gir skipsins í desember 2014 megi annars vegar rekja til skyndilegrar bilunar í búnaði skipsins sem orsakaði olíuleka af girnum og hins vegar til vanrækslu og/eða yfirstjórnar yfirvélstjóra skipsins að kanna ekki þegar í stað hverjar væru ástæður lekans og láta gera við bilunina. Að mati stefnanda séu þessar orsakir samtvinnaðar og báðar nauðsynlegar. Að þessu virtu byggir stefnandi á því að tjón hans falli ótvírætt undir ábyrgð stefnda samkvæmt undirgreinum 6.2 og 6.4 í skilmálum tryggingarinnar.

Þessu til viðbótar vísar stefnandi til þess að meginreglan sé sú að húftryggingu skips sé ætlað að bæta allt það tjón sem verði á skipi og fylgifé þess. Frá þessari meginreglu séu hins vegar nokkrar undantekningar í váttryggingarskilmálunum. Í því sambandi verði að hafa í huga, út frá almennum lögskýringarsjónarmiðum, að allar slíkar undantekningar beri að skýra þröngt. Stefnandi byggir á því að stefndi beri sönnunarbyrðina fyrir því að fyrrgreind undanþáguákvæði tryggingarskilmálanna eigi við. Stefnandi telur að engin sönnun liggji fyrir í þeim efnum. Þvert á móti telur stefnandi að það liggji fyrir sönnun á því að ástæður tjónsins megi rekja til olíuleka frá girnum og vanrækslu yfirvélstjóra skipsins við að bregðast við lekanum. Því til viðbótar bendir stefnandi á að allan vafa í ákvæðum váttryggingarskilmálanna beri samkvæmt almennum lögskýringar sjónarmiðum að túlka stefnda í óhag þar sem skilmálar tryggingarinnar séu staðlaðir og samdir einhliða af stefnda.

Að öllu framangreindu virtu byggir stefnandi á því að bótaábyrgð stefnda grundvallist fyrst og fremst á ákvæðum laga nr. 30/2004 um váttryggingasamninga en einnig á ákvæðum váttryggingarskilmála sem giltu um húftryggingu skipsins. Stefnandi tekur fram að hann hafi lögvarða hagsmuni af því að fá skorið úr um bótaskyldu stefnda vegna fyrrgreinds tjóns og því séu uppfyllt skilyrði 2. mgr. 25. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála. Stefnandi tekur fram að með skriflegri

yfirlýsingu, dagsettri 2. ágúst 2016, hafi Sædís ehf. framselt til hans þá kröfu sem félagið taldi sig eiga á hendur stefnda vegna umrædds tjóns. Að þessu virtu sé stefnandi réttur eigandi kröfunnar og réttur aðili máls þessa.

Um lagarök að öðru leyti vísar stefnandi til ákvæða laga nr. 30/2004, þar með talið til ákvæða III.-VI. kafla þeirra laga. Stefnandi vísar einnig til meginreglna skaðabótaréttarins um bótaábyrgð, sönnunarbyrði, sönnunarfærslu og túlkun váttryggingasamninga. Þá vísar stefnandi til meginreglu samningaréttarins um skuldbindingargildi samninga. Þessu til viðbótar vísar stefnandi til 1. mgr. 33. gr. laga nr. 91/1991 varðandi varnarþing, auk ákvæða XXI. kafla sömu laga varðandi málskostnað.

Helstu málsástæður og lagarök stefnda:

Stefndi krefst í fyrsta lagi sýknu á grundvelli aðildarskorts, sbr. 16. gr. laga nr. 91/1991. Stefnandi vísar til þess að umrætt tjón, ef það er bótaskyld, varði þáverandi eiganda skipsins og aðra þá sem eiga eða áttu réttindi í skipinu, svo sem veðhafa. Stefnandi vísar til undirgreinar 29.1 í húftryggingarskilmálum þar sem fram komi að séu hinir váttryggðu hagsmunir veðsettir þá teljist váttryggingin einnig til hagsbóta fyrir veðhafa. Stefnandi vísar til þess að Sædís ehf. hafi verið eigandi skipsins. Dagsetning framsalsins, 2. ágúst 2016, hafi verið rúmum mánuði áður en Sædís ehf. var lýst gjaldþrota. Í framsalinu sé hins vegar ekki getið um afstöðu veðhafa sem þó hafi verið þörf á í ljósi fyrrgreinds skilmála um réttindi veðhafa. Að þessu virtu byggir stefnandi á því að stefndi sé ekki réttur aðili til að höfða málið og því beri þegar af þeirri ástæðu að sýkna hann.

Í öðru lagi krefst stefndi sýknu á grundvelli ákvæða skilmála þeirrar húftryggingar sem málið varðar. Stefnandi vísar einkum til undirgreinar 9.3 í þessu sambandi en tekur jafnframt fram að önnur ákvæði skilmálanna eigi einnig við til skoðunar og fyllingar. Varðandi skilmálana og túlkun þeirra þá bendir stefndi á að um sé að ræða skilmála í atvinnurekstri, sbr. 2. mgr. 3. gr. laga nr. 30/2004. Að því virtu telur stefndi að það hafi takmarkaða þýðingu fyrir stefnanda að bera fyrir sig óskilgreindar skýringarreglur um ákvæði skilmálanna. Skilmálarnir hafi verið í gildi um húftryggingar skipa um langan tíma og þar á undan hafi verið í gildi sambærilegir enskir skilmálar. Stefnandi byggir á því að undirgrein 9.3 í skilmálunum skipti mestu máli fyrir úrlausn málsins. Þær reglur sem þar komi fram hafi verið í gildi um langan tíma og ekki hafi verið ágreiningur um túlkun þeirra varðandi tjón sem rekja megi til skorts á eðlilegri varkárni (e. due diligence).

Stefndi vísar til þess að stefnandi haldi því fram sjálfur að tjónið megi annars vegar rekja til yfirsjónar eða vanrækslu af hálfu skipverja og hins vegar að það megi rekja til bilunar í búnaði skipsins. Stefnandi telur að vart verði annar skilningur

lagður á málsástæður stefnanda en að hann telji að tjónið sé allt að einu bótaskyld þar sem um sé að ræða bilun og að váttryggður beri ekki ábyrgð á mistökum skipverja. Í þessu sambandi vísar stefndi til þess að bótasvið skilmála varðandi tjón sé skýrt afmarkað í 6. gr. skilmálanna. Þá verði að taka tillit til 9. gr. sömu skilmála um undanskildar áhættur. Stefndi vísar til þess að við skýringu ákvæðanna sé ekki unnt að taka út einstök ákvæði í 6. gr. án þess að taka tillit til ákvæða í 9. gr. Lesa verði skilmálana í heild og samhengi. Stefndi vísar til þess að 9. gr. feli í sér hlutlægar undanþágur frá því sem annars ætti að bæta samkvæmt 6. gr. Hlutlæg undanþága í skilmálum merki tjón sem ekki sé bætt og skipti þá huglægar ástæður eða afstaða engu máli. Ef skilyrði samkvæmt 9. gr. eigi við þá leiði það til þess að tjón er ekki bótaskyldt hvað sem líður huglægri afstöðu váttryggðs til þeirra sem hugsanlega voru valdir að tjóninu. Stefndi byggir á því að það sé augljóst í ljósi fyrirbyggjandi upplýsinga að ákvæði 9. gr. eigi við í máli þessu.

Að þessu frátöldu byggir stefndi á því að það liggi fyrir og sé óumdeilt að váttryggður vissi um olíuleka í skipinu þegar í september 2014. Að því virtu hafi váttryggðum borið að gera viðhlítandi ráðstafanir svo sem með því að hlutast til um að gert væri við lekann. Að mati stefnda hefði að öllum líkindum verið unnt að koma í veg fyrir tjónið ef strax hefði verið brugðist við. Ákvæði undirgreinar 11.2 eigi því vel við í þessu sambandi og taki ákvæðin bæði til hins váttryggða, starfsmanna hans og starfsmanna leigutaka skipsins. Einnig byggir stefndi á því að varúðarreglur samkvæmt 13. gr. skilmálanna eigi við. Þessu til viðbótar byggir stefndi á því að ákvæði 33. gr. skilmálanna um samsömun eigi við en með því sé lagt til grundvallar að sök starfsmanna váttryggðs eða manna sem váttryggður ber ábyrgð á jafngildi sök hans sjálfs. Stefndi áréttar að undirgreinar 6.2 og 6.4 í skilmálunum feli í sér mikilvæga vernd fyrir skipseiganda gagnvart tilteknum tjónum en sú vernd sé þeim takmörkunum háð sem leiðir af 9. gr. sömu skilmála.

Þessu til viðbótar vísar stefndi til 24. gr. skilmálanna og áréttar að stefnandi beri sönnunarbyrðina fyrir því að tjónið falli innan gildissviðs tryggingarinnar. Stefndi tekur fram að hann telji að stefnandi hafi ekki fært fram nein rök fyrir því að tjónið hafi orðið af öðrum orsökum en þeim sem rakin hafa verið, nánar tiltekið að olía hafi lekið af aðalgírnum og að sjór hafi komist inn á gírinn. Jafnframt að þetta ástand hafa varað í langan tíma og að ekki hafi verið brugðist við fyrr en gírinn varð ónýtur og/eða stórlaskaður.

IV.

Niðurstöður:

Stefndi byggir kröfu um sýknu meðal annars á aðildarskorti, sbr. 16. gr. laga nr. 91/1991. Stefndi vísar til þess að meint bótaskyldt tjón varði þáverandi eiganda

skipsins og aðra þá sem áttu réttindi í skipinu. Fyrir liggur að Íslandsbanki hf. var með veðrétt í umræddu skipi á þeim tíma sem meint bótaskyld tjón átti sér stað. Þá liggur fyrir að fyrirsvarsmenn Sæðisar ehf. framseldu kröfu á hendur stefnda vegna fyrrgreinds tjóns með skriflegri yfirlýsingu til stefnanda 2. ágúst 2016. Á yfir lýsingunni var hins vegar ekki getið um afstöðu veðhafans. Í 29. gr. váttryggingaskilmála húftryggingar fyrir íslensk fiskiskip sem eru stærri en 300 brúttótonn (skilmáli 405), sem á við í þessu máli, er kveðið á um réttarstöðu veðhafa gagnvart stefnda. Í undirgrein 29.1 í skilmálunum er meðal annars miðað við að séu hinir váttryggðu hagsmunir veðsettir þá teljist váttryggingin einnig til hagsbóta fyrir veðhafa. Í skýrslu vitnisins Tryggva Guðmundssonar lögmanns, fyrir dómi, sem var skiptastjóri þrotabús Sæðisar ehf., kom meðal annars fram að búíð var að selja skipið þegar hann kom að þrotabúinu og eina aðkoma hans að því máli hafi verið að gefa út afsal. Skipið hafi verið yfirveðsett. Hann sem skiptastjóri hafi enga aðkomu haft að framsali kröfunnar en hann fengið að vita af því seinna. Hann hafi ekki talið ástæðu til að rifta þeim löggerningi. Einu samskiptin sem hann hafði út af þessu með skipið voru samskipti hans við útibússtjóra Íslandsbanka á Ísafirði varðandi peningalegt uppgjör vegna sölu skipsins.

Það er meginregla veðréttar, sbr. 1. mgr. 11. gr. laga nr. 75/1997 um samnings veð, að veðréttur sé því ekki til fyrirstöðu að hinu veðsetta sé afsalað, nema annað leiði af samningi eða ákvæðum laga. Þá er í fræðilegri umfjöllun á sviði veðréttar byggt á því meginviðhorfi, sem á sér stoð í dönskum rétti og vísað er til í greinargerð með frumvarpi sem varð að fyrrgreindum lögum, að heimildir veðsala, sem kröfuhafa, til þess að ráðstafa veðsettri kröfu takmarkist með þeim hætti, að hagsmunum veðhafans sé ekki stefnt í hættu. Í váttryggingaskilmálum stefnda vegna fyrrgreindrar húftryggingar eru ekki gerðar takmarkanir á heimild váttryggingartaka á því að framselja kröfu á hendur félaginu, sem váttryggjanda, vegna hagsmuna veðhafa. Þá verða slíkar takmarkanir ekki leiddar af lögum nr. 30/2004. Með málshöfðun þessari er einungis verið að krefjast viðurkenningar á bótaskyldu stefnda. Stefnandi fékk kröfuna á hendur stefnda framselda frá réttum váttryggingartaka sem jafnframt var hinn váttryggði. Framsalinu hefur ekki verið rift samkvæmt framburði skiptastjóra. Ekkert liggur fyrir um að Íslandsbanki hf., kröfu hafi þrotabúsins og veðhafi í skipinu, hafi gert nokkrar athugasemdir við framsalið. Þá verður eigi séð að réttindi veðhafans hafi á nokkurn hátt verið skert eða þeim stofnað í hættu með framsalinu. Að framangreindu virtu verður ekki fallist á kröfu stefnda um sýknu vegna aðildarskorts.

Í máli þessu er ágreiningur um hvort stefnda beri að bæta umrætt tjón samkvæmt váttryggingaskilmálum fyrrgreindrar húftryggingar. Ágreiningslaust er að tjón varð á aðalgrí skipsins og að húftryggingin var í gildi þegar það átti sér stað.

Í 6. gr. skilmálanna er kveðið á um það sem tryggingafélaginu ber að bæta samkvæmt tryggingunni varðandi skemmdir á skipinu o.fl. Í undirgrein 6.2 er tiltekið að félaginu beri að bæta skemmdir sökum skyndilegrar og óvæntrar óhappatilviljunar, nema sérstök undantekning sé gerð í váttryggingarsamningnum. Þá er í undirgrein 6.4 tiltekið að félaginu beri að bæta skemmdir sem raktar verði til yfirsjónar eða vanrækslu skipverja eða þriðja manns. Í 9. gr. skilmálanna er kveðið á um undanskildar áhættur og er um að ræða hlutlægar undanþágur frá því sem annars ætti að bæta samkvæmt tryggingunni, meðal annars samkvæmt 6. gr. samningsins. Skipta þá ekki máli huglægar aðstæður eða afstaða tjónþolans. Samkvæmt undirgrein 9.3 eru undanskildar áhættur meðal annars skemmdir af ófullnægjandi viðhaldi, fúa, þreytu, tæringu, sliti eða sambærilegum orsökum. Ákvæði 6. og 9. gr. skilmálanna, þar með talið undirgreinarnar, ber að skýra með hliðsjón hvert af öðrum. Þessu til viðbótar er í 11. gr. skilmálanna kveðið á um skyldur váttryggðs varðandi tilkynningu um tjón, ráðstafanir vegna tjóns o.fl. Samkvæmt undirgrein 11.2 ber váttryggðum meðal annars að reyna að afstýra tjóni eða draga úr því ef hættu er á því að váttryggingaratburðurinn muni bera að höndum. Einnig er í 13. gr. skilmálanna kveðið á um varúðarreglur. Samkvæmt undirgrein 13.1 ber váttryggðum meðal annars að hafa reglubundið eftirlit með skipi. Þá er félaginu, samkvæmt undirgrein 13.3, heimilt að lækka eða fella niður ábyrgð félagsins hafi hinn váttryggði vanrækt að hlíta varúðarreglum eða öðrum fyrirmælum í váttryggingarsamningi. Þessu enn fremur til viðbótar er í 33. gr. skilmálanna kveðið á um reglur um samsömun, nánar tiltekið að ákvæði skilmálanna sem kveði á um að réttur váttryggðs til bóta skerðist eða falli niður vegna athafna eða athafnaleysis váttryggðs, eigi einnig við um bótarétt váttryggðs vegna samsvarandi háttsemi starfs manna hans, sbr. 2. og 3. mgr. 29. gr. laga nr. 30/2004. Samkvæmt almennum sjónarmiðum í váttryggingarrétti, sbr. og 24. gr. skilmálanna, er það hins váttryggða að sýna fram á að tjón falli undir váttryggingarsamning, þar með talið að undanskilin áhætta eigi ekki við um tjón. Við mat á réttarstöðu aðila er nauðsynlegt að taka mið af skilmálunum í heild og í samhengi, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 261/2002. Þá ber að taka tillit til þess að um er að ræða skilmála í atvinnurekstri, sbr. 2. mgr. 3. gr. laga nr. 30/2004. Að því virtu hafa skýringarsjónarmið sem lúta að aðstöðumun aðila takmarkaða þýðingu fyrir úrlausn málsins, sbr. og greinargerð með frumvarpi sem varð að fyrrgreindum lögum.

Stefnandi byggir á því að rekja megi tjónið annars vegar til skyndilegrar bilunar í búnaði skipsins og hins vegar til vanrækslu og/eða yfirsjónar yfirvélstjóra skipsins að kanna ekki þegar í stað hverjar væru ástæður lekans og láta gera við bilunina og því sé tjónið bótaskyldt, sbr. undirgreinar 6.2 og 6.4 í skilmálunum. Þá séu orsakirnar samtvinnaðar og báðar nauðsynlegar. Tjón sem rekja má til skorts á

hæfilegri hirðu er ekki bótaskyld samkvæmt undirgrein 9.3 í skilmálunum eins og það ákvæði hefur verið túlkað í réttarframkvæmd og skiptir þá ekki máli hvort tjónið verði á löngum eða stuttum tíma, sbr. dóm Hæstaréttar í máli nr. 161/1973, sem birtur er í dómasafni 1976, bls. 755. Þá er það vátryggðs að sýna fram á og sanna orsök tjóns, sbr. fyrrgreinda sönnunarreglu og dóm Hæstaréttar í máli nr. 397/1998.

Af málatilbúnaði stefnda verður ráðið að ekki sé ágreiningur um að umrætt skip fékk almennt gott viðhald áður en það var afhent hinum grænlenka leigutaka í apríl/maí 2014. Samrýmist það skýrslu sem liggur fyrir meðal gagna málsins um úttekt Det Norske Veritas á skipinu í desember 2013. Í ódagsettri skoðunarskýrslu Skipaþjónustu Íslands, sem stefnandi lagði fram, og byggir meðal annars á athugun á véladagbók skipsins, kemur hins vegar fram að byrjað var að bæta 100 lítrum af olíu á gírinn 8. september 2014. Næstu daga á eftir og fram til 14. sama mánaðar var bætt 70 lítrum af olíu á gírinn. Eftir það, á tímabili frá 18. september 2014 til 22. október sama ár, var nánast daglega bætt olíu á gírinn og var magnið á bilinu 9-40 lítrar í hvert skipti, samtals 644 lítrar. Einnig liggur fyrir samkvæmt sömu skýrslu að á hluta tímabilsins var notuð olía af annarri gerð en átti að nota.

Aðalgír í skipi er búnaður sem ætlað er að yfirfæra afl frá aðalvél til skrúfu skips og minnka jafnframt snúningshraða á skrúfuáasi miðað við snúningshraða aðalvélar. Tilgangur með notkun smurolíu í aðalgír er að minnka mótstöðu sem er á milli tannhjóla í gír, minnka slit á tannhjólum og legum og fjarlægja varma sem myndast í gír. Aðalgír á ekki að leka smurolíu ef allt er í lagi við venjulegar aðstæður og að jafnaði á ekki að vera nauðsynlegt að bæta smurolíu á gír. Leki á smurolíu í aðalgír skips er alvarleg bilun. Hið sama á við ef sjór lekur inn í aðalgír en þá myndast ryð og tæring með þeim afleiðingum að skemmdir verða á gírnum og hann verður með tímanum ónothæfur og leiðir til þess að ekki er unnt að sigla skipi með eigin vélarafli.

Vitnið Hlynur Jónsson, fyrrverandi tjónamatsmaður hjá stefnda, bar meðal annars um það fyrir dómi að hann hefði skoðað íhluti úr gírnum í janúar 2015 í starfsstöð Stálsmiðjunnar Framtaks ehf. Að mati vitnisins var eina skýringin á því að gírinn bilaði sú að sjór hefði lekið með pakkdósum inn í gírinn og sennilega á sama stað og olían lak út af gírnum. Þá hefðu ummerkin um tjónið bent til þess að það hafi gerst á löngum tíma, á mánuði eða einhverjum mánuðum. Ryð hefði verið inni í gírnum í nokkurn tíma og það væri í hæsta máta óeðlilegt. Ryðið hefði myndast í gírnum vegna sjóblandaðrar olíu. Aðrar orsakir fyrir ryðmynduninni kæmu ekki til greina. Um væri að ræða hluti sem væru óvarðir fyrir tæringu. Ekkert skyndilegt eða óvænt hefði framkallað ryðið eða tæringuna. Bar Hlynur einnig um að athugun þeirra sem komu að málinu hefði leitt í ljós að talið væri líklegt að sjór

hefði komist inn í gírinn inn um pakkdósir. Þessu til viðbótar bar Hlynur um að það hefði verið mjög óeðlilegt að bæta hefði þurft yfir 100 lítrum af olíu á gírinn á því stutta tímabili sem hér um ræðir.

Vitnið Ægir Björgvinsson, fyrrverandi starfsmaður Stálsmiðjunnar Framtaks ehf., bar meðal annars um það fyrir dómi að sjór hefði komist inn í gírinn og valdið tæringu í honum. Um væri að ræða skemmdir í gírnum sem hefðu myndast á löngum tíma, einhverjum mánuðum og jafnvel ári. Pakkdósir hefðu verið slitnar vegna aldurs og þá hefðu þær ekki snúið rétt. Því væri líklegt að sjór hefði komist inn í vélarrúmið og þar með gírinn. Þá gæti ástæða þess að olía lak af gírnum skýrst af því að pakkdósirnar voru slitnar. Sjöblönduð olía hefði átt að sjást á olíukvarða ef vélstjóri í vélarrúmi hefði athugað það. Þá bar Ægir einnig um að það hefði verið óeðlilegt ástand á gírnum að bæta hefði þurft yfir 100 lítrum af olíu á hann og það hefði auk þess ekki verið gott fyrir gírinn að nota hann í einhvern tíma ef svo mikið magn af olíu vantaði á hann.

Í málinu liggur ekki fyrir nákvæm skýring á því hvers vegna olía lak af aðal gírnum og sjór komst inn í hann. Stefnandi hefur ekki lagt fram matsgerð til að skýra það nánar og ber hann hallann af því. Þrátt fyrir framangreint má leiða líkur að því, miðað við það sem fram kom hjá vitnunum Hlyni og Ægi, að röng staða pakkdósa hafi orsakað leka á sjó inn í aðalgírinn og þá hafi slit í pakkdósum orsakað leka á olíu af gírnum. Í málinu er upplýst að aðalgírinn var ryðgaður og ekki er ágreiningur um að það var vegna þess að sjór hafði lekið inn og blandast olíu sem ætlað var að smyrja gírinn. Að mati dómsins bendir allt til þess að það hafi gerst á nokkurra mánaða tímabili, sbr. framburð vitnanna Hlyns og Ægis. Var því ekki um að ræða skyndilegan utanaðkomandi atburð heldur ryðmyndum og tæringu á löngum tíma sem leiddi til tjóns og rekja má til skorts á hæfilegri hirðu. Að þessu virtu á bótaskylda samkvæmt undirgrein 6.2 í skilmálunum ekki við í þessu sambandi vegna undanskildrar áhættu samkvæmt undirgrein 9.3 í sömu skilmálum. Þessu til viðbótar liggur fyrir í málinu, samkvæmt fyrrgreindri skýrslu Skipa þjónustu Íslands, og ekki er ágreiningur um, að óeðlilega miklu magni af smurolíu var bætt á aðalgírinn af yfirvélstjóra á tímabili frá 8. september 2014 til 22. október sama ár. Við mat á því hvort tjónið falli undir undirgrein 6.4 í skilmálunum og hvort hin hlutlæga ábyrgðartakmörkun samkvæmt undirgrein 9.3 á við í þessu sambandi þá ber að líta til þess að áhöfn skipsins brást ekki eðlilega við þegar ljóst var um hinn mikla olíuleka í september og október 2014. Það að gír leki olíu getur bent til alvarlegrar bilunar og því er almennt þörf á brýnum aðgerðum svo ekki verði tjón. Líkleg orsök fyrir tjóninu getur hafa verið vanræksla yfirvélstjórans sem stefnandi byggir meðal annars sjálfur á að hafi verið orsakabáttur tjónsins. Í því sambandi ber þó að hafa í huga að yfirvélstjórinn lést eftir að atvik áttu sér stað og

hans hlið á atvikum liggur ekki fyrir samkvæmt gögnum málsins. Jafnframt ber að hafa í huga að það er skipstjóri sem ber heildarábyrgð á skipi á meðan skip er á sjó og aðrir í áhöfn lúta hans stjórn, þar með talið yfirvélstjóri, sbr. 49. og 53. gr. sjó mannalaga nr. 35/1985. Einnig hvílir skylda á skipstjóra að skýra útgerðarmanni að staðaldri frá ástandi skips, sbr. 4. mgr. 13. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Þá er óvíst hvort hagsmunir hinnar grænlenku útgerðar, leigutaka skipsins, hafi að öllu leyti farið saman við hagsmuni eiganda skipsins, eins og á stóð, nánar tiltekið að láta færa skipið til hafnar og gera við lekann. Í því sambandi skal haft í huga að leigutakinn var að nota skipið til frystingar og pökkunar á afla o.fl. í tengslum við tímabundnar veiðar annarra minni skipa á hafsvæði yfir sumartíma þegar rofaði til með hafis. Í framburði Jóns Guðbjartssonar, fyrirsvarsmanns stefnanda, fyrir dómi kom meðal annars fram að ekki hefði verið unnt að athafna sig á umræddu veiðisvæði eftir miðjan október. Þessu til viðbótar skal lítið til þess sem vitnið Ægir Björgvinsson bar um fyrir dómi að ekki hefði verið aðstaða í Nuuk til að fram kvæma viðgerð á aðalgír skipsins af þeirri stærðargráðu sem um var að ræða.

Allt að einu þá liggur það fyrir að áhöfn skipsins, þar með talið yfirvélstjóri, var á ábyrgð eiganda skipsins og hins vátryggða, sbr. undirgrein 11.2 og 33. gr. í skilmálunum og 2. og 3. mgr. 29. gr. laga nr. 30/2004. Þá skiptir ekki máli í þessu sambandi þótt skipið og áhöfn þess hafi á umræddu tímabili verið undir græn lenskri útgerðarstjórn, sbr. dóma Hæstaréttar í málum nr. 157/2003 og 209/2005. Að þessu virtu var hlutlægt séð um að ræða skort hins vátryggða á eðlilegri varkárni þar sem ekki var brugðist við sem skyldi um borð í skipinu þegar ljóst var um olíulekann. Bótaskylda á grundvelli undirgreinar 6.4 í skilmálunum stofnaðist því ekki þar sem fyrrgreind vanræksla um borð í skipinu gerði það að verkum að tjónið var undanskilið áhættu samkvæmt undirgrein 9.3 í sömu skilmálum og auk þess ekki bótaskyld þar sem ekki var brugðist við í samræmi við undirgrein 11.2 í skilmálunum. Þessu til viðbótar liggur fyrir að Jón Guðbjartsson, fyrirsvarsmaður eiganda skipsins og hins vátryggða, fékk sannarlega vitneskju um það 18. september 2014 að aðalgírin lak olíu. Að því virtu var brýnt af hans hálfu að hann kannaði frekar með lekann og að hann tryggði að gert yrði við hann. Þá hefði hann einnig átt að láta stefnda vita og setja sig í samband við grænlenku útgerðina, leigu taka skipsins, vegna þeirrar stöðu sem upp var komin í skipinu og tryggja fyrr greinda viðgerð sem augljóslega var nauðsynleg. Fyrirsvarsmaðurinn lét hins vegar nægja að gefa yfirvélstjóranum fyrirmæli um að greina ástæður lekans og að hann ætti að láta gera við bilunina og láta útgerðina í Grænlandi vita. Jafnframt að hann fengi að fylgjast með framvindu málsins og hann yrði látinn vita ef ekki tækist að koma í veg fyrir lekann. Sjálfur fylgdi fyrirsvarsmaðurinn þessu hins vegar ekki frekar eftir. Þá fékk hann næst fregnir af því að aðalgírin væri bilaður 4. desember

2014. Að framangreindu virtu var framganga fyrirsvarsmannsins því ekki í nægjanlegu samræmi við skyldur sem á honum hvíldu samkvæmt undirgrein 11.2 og 13. og 33. gr. í skilmálum húftryggingarinnar.

Að öllu framangreindu virtu verður stefndi sýknaður af kröfum stefnanda.

Með vísan til 1. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 verður stefnanda gert að greiða stefnda málskostnað sem telst hæfilega ákveðinn 800.000 krónur.

Af hálfu stefnanda flutti mál þetta Björn Jóhannesson lögmaður. Af hálfu stefnda flutti málið Ingvar Sveinbjörnsson lögmaður.

Daði Kristjánsson héraðsdómari og dómsformaður kveður upp dóm þennan ásamt meðdómsmönnum Hólmfríði Grímsdóttur héraðsdómara og Finni Sturlusyni, vélstjóra og véltæknifræðingi.

D Ó M S O R Ð:

Stefndi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., er sýkn af kröfum stefnanda, Birnis ehf.

Stefnandi greiði stefnda 800.000 krónur í málskostnað.

Daði Kristjánsson
Hólmfríður Grímsdóttir
Finnur Sturluson