



HÉRAÐSDÓMUR
REYKJAVÍKUR

ÚRSKURÐUR

16. október 2020

Mál nr. E-29/2019:
Stefnandi: Sjóvá-Almennar tryggingar hf.
(Ingvar Sveinbjörnsson lögmaður)

Stefndu: Vátryggingafélag Íslands hf.
Hamar ehf.
(Einar Baldvin Axelsson lögmaður)

Dómarar: Ingiríður Lúðvíksdóttir héraðsdómari
Lárentsínus Kristjánsson héraðsdómari
Rúnar Þór Stefánsson véltæknifræðingur

Ú R S K U R Ð U R

Héraðsdóms Reykjavíkur, föstudaginn 16. október 2020, í máli nr. E-29/2019:

Sjóvá-Almennar tryggingar hf.

(Ingvar Sveinbjörnsson lögmaður)

gegn

Vátryggingafélagi Íslands hf. og

Hamri ehf.

(Einar Baldvin Axelsson lögmaður)

Þetta mál, sem var tekið til dóms 24. september 2020, höfða Sjóvá-Almennar tryggingar hf., Kringlunni 5, Reykjavík, með stefnu birtri 20. desember 2018 á hendur Vátryggingafélagi Íslands hf., Ármúla 3, Reykjavík, og Hamri ehf., Vesturvör 36, Kópavogi.

Stefnandi krefst þess að stefndu verði dæmdir, sameiginlega, til þess að greiða stefnanda 43.800.349 kr. ásamt dráttarvöxtum, samkvæmt 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001, frá 1. janúar 2016 til greiðsludags.

Stefnandi krefst einnig málskostnaðar úr hendi stefndu að teknu tilliti til virðisaukaskatts af málflutningsþóknun og útlagðs kostnaðar vegna matsgerðar.

Stefndu krefjast aðallega sýknu af öllum kröfum stefnanda.

Stefndu krefjast þess til vara að stefnanda verði dæmdar mun lægri bætur en hann krefst.

Í báðum tilvikum krefjast stefndu málskostnaðar úr hendi stefnanda.

Málsatvik

Það er ágreiningsefni þessa máls hver beri ábyrgð á bilun sem varð 27. júlí 2015 í vél uppsjávarveiðiskipsins Birtings NK-124, eign Síldarvinnslunnar í Neskaupstað. Skömmu áður hafði vél skipsins verið tekin upp, eins og sagt er. Starfsmenn vélsmiðjunnar Hamars unnu það verk. Deilt er um það hvort bilunin verði rakin til þeirrar upptektar. Sé það talin raunin er deilt um það hvor beri ábyrgð á starfsmönnunum sem unnu við vélarupptektina, vélsmiðjan Hamar eða Síldarvinnslan.

Fyrr þetta sumar var skipið í heimahöfn í Neskaupstað og var ekki gert út. Haf-rannsóknastofnun fór þess á leit við útgerðina að fá skipið leigt í rannsóknarleiðangur. Til þess að tryggja öruggan rekstur skipsins ákvað útgerðin að láta taka upp vélina í skipinu. Þótt ætla mætti að vélin væri tekin upp úr skipinu er sú ekki raunin heldur er

unnið að því að skipta út vélarhlutum og yfirfara vélina í vélarrúmi skipsins. Slík vélarupptekt tekur nokkrar vikur.

Rekstrarstjóri útgerðarinnar, Karl Jóhann Birgisson, hafði samband við þáverandi framkvæmdastjóra vélsmiðjunnar Hamars, Davíð Þór Sigurbjartsson, og óskaði eftir því að vélsmiðjan tæki verkið að sér. Davíð bar fyrir dómi að hann hefði svarað því til að Hamar gæti ekki tekið verkið að sér því hann gæti ekki útvegað stjórnanda yfir verkinu. Síldarvinnslan væri hins vegar fyrsti viðskiptavinur Hamars og viðskiptasambandið hefði ætíð verið gott. Hann hefði því viljað gera það sem hann gæti og hefði sagst geta útvegað mannskap. Þeir menn væru hins vegar allir erlendir og hefðu aldrei unnið sjálfstætt heldur þyrftu stjórnanda yfir sér. Karli hefði ekki litist á að fá mennina í verkið án stjórnanda en hann hefði sagt Davíð að það yrði vélstjóri um borð. Davíð hefði athugað hvort hann gæti fengið fyrrverandi starfsmann Hamars sem ynni fyrir austan til þess að taka að sér verkstjórnina. Sá maður hefði hins vegar verið á sjó og því hefði hann ekki getað tekið verkið að sér. Að sögn Davíðs samdist þeim Karli svo um að þetta yrði samstarfsverkefni Hamars og Síldarvinnslunnar sem vélstjóri um borð í skipinu stýrði.

Davíð flaug með fimm af fastráðnum mönnum Hamars austur og fylgdi þeim niður í Neskaupstað. Þeir voru allir erlendir en töluðu ensku, einn var rennismiður og hinir voru vélvirkjar.

Karl bar fyrir dómi að Davíð hefði komið austur með fimm menn. Davíð hefði sagt Karli að hann gæti ekki sinnt verkstjórn þar sem hann væri í sumarleyfi. Karl hefði verið ósáttur við að mönnunum fylgdi ekki verkstjóri og þeir hefðu tekist á um það þar til Davíð hefði hringt í fyrrverandi starfsmann Hamars á Eskifirði sem var lærður vélstjóri. Karl hefði verið sáttur við að fá þennan mann til þess að stjórna vélarupptektinni. Sá vélstjóri sem Davíð leitaði til hefði fallist á að taka verkið að sér en sagst ekki geta komist strax. Karl kvaðst hafa verið rólegur þótt verkstjóri á vegum Hamars kæmi ekki strax því verk sem þetta hæfist á frárfi. Seinna, þegar nokkuð var liðið á verkið, hefði komið í ljós að vélstjórinn sem Davíð leitaði til hafði ekki getað fengið sig lausan frá vinnuveitanda sínum og hann hefði því aldrei tekið verkstjórnina að sér.

Pétur Orri Tryggvason er menntaður vélstjóri og var starfsmaður Síldarvinnslunnar á þessum tíma. Hann var hins vegar ekki lögskráður á neitt skip útgerðarinnar. Fram kom hjá Karli að hann hefði beðið Pétur að vera starfsmönnum Hamars innan handar og sjá til þess að þá vanhagaði ekki um neitt við vélarupptektina, hvorki verkfæri né aðföng. Pétur hefði unnið þetta verk í tímavinnu.

Í skýrslu sinni fyrir dómnum tók Pétur undir þetta. Hann hefði einvörðungu átt að útvega mönnunum frá Hamri það sem þá kynni að vanhaga um og tryggja að ekki yrðu tafir á verkinu vegna þess að eitthvað vantaði, varahluti eða verkfæri. Hann

hefði ekki fengið neina verklýsingu og hann hefði ekki verið verkstjóri yfir verkinu. Um vélarupptektina hefðu starfsmenn Hamars alfarið séð.

Ekki virðist deilt um það að áður en vinna við vélina hófst útbjó yfirvélstjóri af öðru skipi Síldarvinnslunnar lista yfir þá vélarhluti sem þyrfti að skipta um og þá sem þyrfti að yfirfara. Davíð þýddi listann yfir á ensku vegna þess að starfsmennirnir sem Hamar sendi austur töluðu ekki íslensku. Þýðingin var send Karli og Pétri vélstjóra til yfirferðar. Síldarvinnslan sá um að útvega varahluti fyrir verkið.

Við vélarupptektina átti að mæla stimpla, slífar og sveifarás. Skipt var um þá vélarhluta sem ekki stóðust mál. Mælingarnar átti að færa inn á tiltekin mæliblöð. Málsaðila greinir á um það hver hafi afhent hverjum þau en í það minnsta finnast þau ekki. Að sögn Davíðs voru allir fullhertir boltar merktir.

Í stað gömlu strokklokanna átti að setja uppgerð strokklok. Gömlu strokklokinn af vélinni voru hífd í land og send niður á Seyðisfjörð þar sem flytja átti þau úr landi með Norrænu. Í tæka tíð uppgötvaðist að starfsmönnum Hamars hafði láðst að taka hluti af strokklokunum, svo sem rokkerarma, og fóru starfsmenn Hamars niður á Seyðisfjörð til þess að taka rokkerarmana af áður en strokklokinn fóru um borð í Norrænu. Þeim láðist hins vegar að taka öryggislokana af strokklokunum og munu þeir því hafa farið með gömlu strokklokunum úr landi.

Á meðan á verkinu stóð kom Davíð tvisvar til þrisvar austur til þess að taka stöðuna á þessu verki og fleiri verkum sem Hamar vann fyrir Síldarvinnsluna á þessum tíma. Hamar sá einnig um að flytja slífarar suður, þar sem þær voru þrifnar, hónaðar og mældar, hjá fyrirtæki í Hafnarfirði.

Vélarupptektinni mun hafa verið lokið 22. júlí 2015. Þegar var komið að því að setja vélina í gang eftir viðgerðina hafði Karl samband við Davíð og bað hann að koma úr sumarleyfi til þess að stilla olútíma á vélinni og vera viðstaddur gangsetningu. Davíð samþykkti þetta, að hans sögn einkum vegna þess að Þorsteinn, sem var vélstjóri á öðru skipi Síldarvinnslunnar, var fenginn til að vinna að þessu með honum, en hann þekkti vélina vel.

Áður en vélin var ræst lá fyrir að öryggislokana vantaði á strokklokinn. Í götin fyrir þá höfðu verið settir tappar. Þrátt fyrir þetta vildu starfsmenn Síldarvinnslunnar ræsa vélina. Þegar reynt var að setja hana í gang kom í ljós að smurþrýstiskynjari væri ónýtur. Eftir að skipt hafði verið um hann fór vélin í gang. Við það komu í ljós nokkrir pústlekar, en eftir að þeir höfðu verið lagfærðir var vélin ræst að nýju. Davíð og Þorsteinn gengu á alla strokka og hlustuðu en þá kom í ljós að í einum þeirra var annað hljóð en í öðrum. Að sögn stefndu fullyrti Þorsteinn, sem hafði þekkt þessa vél í mörg ár, að þetta væri ekki áhyggjuefni á meðan vélin væri að slípa sig til.

Samkvæmt leiðarabók og vélabók skipsins sigldi það frá Neskaupstað föstudaginn 24. júlí 2015. Í þeirri ferð var Vigfús Vigfússon yfirvélstjóri og Pétur fyrsti vél-

stjóri. Aðalvélin var ræst kl. 12:30 og haldið af stað til Reykjavíkur um kl. 18:40. Daginn eftir, laugardaginn 25. júlí, kl. 02:15, kom upp leki í skipinu þegar sjór lak úr lestum inn í svokallað RSW-rými. Haft var samband við Landhelgisgæsluna kl. 02:40 og beðið um aðstoð. Eftir þetta var stefnan sett á Hornafjörð. Klukkan 03:30 kom björgunarbáturinn Ingibjörg með öflugar dælur, og þá var gengið í að stöðva lekann. Síðan var haldið áfram til Reykjavíkur. Skipt var um tvo rafmagnsloka á loftlokum fyrir sjókælikerfi lesta, öll lok tekin af sem höfðu farið undir sjó og reynt að þurrka. Á leiðinni til Reykjavíkur slógu bæði smurolúskilvinda og eldsneytisskilvinda út. Einnig þurfti að bæta 200 lítrum af smurolú á aðalvél skipsins. Aðfaranótt sunnudagsins 26. júlí, kl. 03:15, var skipið komið að bryggju við Skarfabakka í Reykjavík og kl. 03:45 var drepíð á aðalvélinni. Sama dag, sunnudaginn 26. júlí, var unnið við skipið við bryggju og kl. 18:10 var það fært.

Næsta dag, mánudaginn 27. júlí, var unnið við skipið. Þá hafði Heimir Pétursson tekið við sem yfirvélstjóri og Pétur var áfram fyrsti vélstjóri. Vélin var ræst kl. 16:00 en kl. 16:30 var farið frá Reykjavík áleiðis út á Faxaflóa til þess að prófa troll o.fl. fyrir rannsóknarleiðangurinn sem skipið hafði verið leigt í. Um kl. 18:00 heyrðist skrýtið hljóð í aðalvél skipsins. Afgashiti fór í 540°C og svo niður í 360°C, samkvæmt véladagbók. Vegna þessa var haft samband við brú og ákveðið var að slá 50% af inn-gjöf.

Að sögn Heimis urðu mikil læti í vélinni og stöðvaði hann hana með því að virkja neyðarstopp. Hann bar að rafmagnið hefði slegið út og vélarrúmið myrkvast og fyllst af reyk vegna þess hversu heit olían á vélinni var. Hann hafi beðið í vaktklefanum þar til ljósavélin var farin í gang og ljóst var að ekki væri eldur í vélarrúminu. Þegar blásarar hefðu náð að blása reyknum út úr vélarrúminu hefði sést að sprengilúga var sprungin út og vélin óstarfhæf.

Í vélabók skipsins var skráð að viðvörunarkerfið hefði gefið viðvörun um of lágan smurþrýsting. Síðan var skráð að rokkerarmar hefðu verið lausir og að skemmdir hefðu orðið á stimplum og slífum.

Eftir atvikið var haft samband við Reykjavíkurhöfn og óskað eftir báti til þess að draga Birting til hafnar. Klukkan 01:15, aðfaranótt þriðjudagsins 28. júlí 2015, var skipið bundið við bryggju í Reykjavík.

Þegar vélin bilaði hafði hún verið keyrð í 42 klst. og 25 mínútur samkvæmt upplýsingum úr véla- og skipsdagbókum.

Við komu skipsins til Reykjavíkur komu fulltrúar málsaðila um borð, sem og skoðunarmaður Lloyd's, auk þess skoðunarmaður frá umboðsmanni framleiðanda vélarrinnar, Kletti ehf., sem óháður aðili.

Stefnandi áréttar að við skoðun á þessum tíma hafi ekki verið neinn ágreiningur um orsök tjónsins og fulltrúi VÍS og Hamars hafi þá ekki mótmælt því hver væri

orsök tjónsins. Þá hefði verið ágreiningslaust að rekja mætti tjónið til þess að starfsmönnum Hamars hefði láðst að herða svokallaða rokkerarma.

Vélsmiðjan Hamar ehf. var fengin til að gera við aðalvélina eftir tjónið sem varð 27. júlí 2015. Sú viðgerð tók nokkrar vikur. Hún kemur ekki mikið við sögu þessa máls. Heimir yfirvélstjóri kvað hlutverk sitt við þá viðgerð hafa verið að færa viðgerðarteymi Hamars það sem mennina kynni að vanhaga um, svo sem teikningar. Þetta hefðu verið sömu menn og unnu að vélarupptektinni skömmu áður. Þeir hafi virst traustir verkmennt í því verki sem þeim var falið. Hann hafi hins vegar ekkert skipt sér af verkum þeirra og ekki talið sig mega það.

Stefnandi, Sjóvá-Almennar tryggingar hf., hafði húftryggt skipið Birting NK-124 og greiddi tjónið að frádreginni sjálfsábyrgð váttryggðs Síldarvinnslunnar. Sjóvá telur samanlagðan kostnað sinn af viðgerðinni eftir vélarbilunina 27. júlí 2015 nema 43.800.349 kr., en það sé heildarkostnaður, 51.382.349 kr., að frádreginni sjálfsábyrgð Síldarvinnslunnar sem nemi 7.582.000 kr. Stefnufjárhæðin sé útlagður kostnaður Sjóvá.

VÍS hf. tilkynnti Hamri ehf. 20. janúar 2016 að samkvæmt þeim gögnum sem félagið hefði væri ósannað að tryggingartaki, Hamar, ætti sök á tjóni Síldarvinnslunnar sem varð vegna vélarbilunar í Birtingi NK og hafnaði bótaskyldu.

VÍS hf. tilkynnti Síldarvinnslunni 14. júlí 2016 að félagið hefði leitað til fagmanna. Það væri þeirra mat að það að ventlar opnuðust ekki gæti ekki valdið tjóni á vélinni ef allt væri frágengið eins og framleiðandi gerði ráð fyrir. Framleiðandi geri ráð fyrir að öryggisloki sé á hverju strokkloki. Þeir lokar hafi hins vegar ekki verið þar. Samkvæmt skriflegri skýrslu Hamars hafi það verið ákvörðun Síldarvinnslunnar að tappa í götin fyrir öryggislokana í stað þess að setja þá í. Með því hafi Síldarvinnslan tekið alla áhættu af skemmdum á vélinni sem lokunum sé gert að fyrirbyggja. Þar með taldi VÍS að Hamar bæri ekki ábyrgð á vélartjóninu.

Til þess að fá úr því skorið hver væri orsök vélarbilunarinnar fékk stefnandi dómkvaddan matsmann. Í matsgerð sem hann lauk í maí 2018 taldi hann orsök þess að aðalvél Birtings bilaði vera þá að „að stilliskrúfur fyrir ventla á vippuörmmum á strokk B2 voru lausar eða losnuðu. Þegar ventlabilið minnkaði varð bruninn ófullkominn og strokkurinn ofhitnaði“.

Fyrir dómi leiðrétti matsmaður matsgerðina og sagði að það sem hefði verið laust hefði ekki verið stilliskrúfur fyrir ventla á rokkerörmmum á strokki B2 heldur hefðu það verið boltar sem festu niður rokkerarmabúkkann. Hann sagði að það breytti ekki þeirri niðurstöðu að ventlabilið í strokknum hefði minnkað þegar boltarnir losnuðu. Við það hefði bruninn orðið ófullkominn og strokkurinn ofhitnað, stimpillinn hefði þanist út og rífið sig fastan við slífina.

Að sögn matsmannsins á öryggisloki á strokkloki að koma í veg fyrir að of

mikill þrýstingur í brunahólfinu geti skemmt vélina. Það hefði hins vegar verið hiti en ekki þrýstingur sem olli skemmdum á vélinni. Öryggislokinn kæmi ekki í veg fyrir ófullkominn bruna eða hitamyndun vegna brunans. Öryggisloki í stað tappa hefði því ekki komið í veg fyrir tjónið. Spurður að því fyrir dómi taldi matsmaður að ekki hefði verið möguleiki á vökvaslagi í vélinni. Í þessu tilviki hefðu ekki skapast þær aðstæður í strokknum sem hefðu getað haft þau áhrif að öryggislokinn opnaðist, hefði hann verið á strokknum.

Eftir að matsgerðin kom fram var afstaða VÍS óbreytt. Áður en VÍS tilkynnti Síldarvinnslunni, 14. júlí 2016, að VÍS teldi að Hamar bæri ekki ábyrgð á vélartjóninu var skipið Birtingur selt úr landi, 1. júní 2016. Með því kunna að hafa farið leiðarbók og véladagbók skipsins.

Málsástæður og lagarök stefnanda

Stefnandi vísar fyrst til þess að hann stefni félaginu Hamri ehf. þar eð félagið og/eða starfsmenn þess hafi gert tiltekin mistök sem hafi valdið því að aðalvélin í Birtíngi NK bilaði og af því hafi hlotist stórtjón.

Fyrirtækið Hamar ehf. sé með frjálsa ábyrgðartryggingu hjá Vátryggingafélagi Íslands hf. Sú trygging taki meðal annars til tjóna sem starfsmenn Hamars kunni að valda við vélaviðgerðir sem þessar. Rétt sinn til þess að stefna og endurkrefja VÍS byggji stefnandi á 22. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 og 44. gr. laga nr. 30/2004 um vátryggingarsamninga svo og samskiptum málsaðila.

Stefnandi telji hafið yfir skynsamlegan vafa að rekja megi tjónið til mistaka starfsmanna Hamars, hvort sem það stafi af skorti á verkstjórn þeirra erlendu starfsmanna Hamars sem unnu að viðgerðinni og/eða mistökum íslensks starfsmanns Hamars, Davíðs Þórs Sigurbjartssonar.

Matsgerð dómkvadds matsmanns um orsakir bilunarinnar taki af allan vafa um það að rekja megi tjónið til mistaka sem starfsmenn Hamars beri ábyrgð á og þar með fyrirtækið Hamar sem vinnuveitandi þeirra.

Stefnandi hafnar því alfarið að starfsmenn Síldarvinnslunnar hafi komið að viðgerðinni á einhvern þann hátt sem geti valdið því að þeir geti talist meðábyrgir.

Í skriflegri frásögn rekstrarstjóra útgerðar Síldarvinnslunnar sé aðdraganda vélarupptektarinnar lýst. Þar komi skýrt fram að Hamar hafi tekið að sér vélarupptektina og „tekið var skýrt fram að Pétur Orri og/eða aðrir starfsmenn Síldarvinnslunnar myndu ekki sjá um eða koma að verkstjórn“.

Í skriflegri frásögn Hamars, frá 23. febrúar 2017, af atvikum komi, að mati stefnanda, fram það sem kallað hafi verið „eftiraskýringar“ til þess að koma ábyrgðinni á vélarbiluninni að öllu leyti eða að hluta yfir á starfsmenn Síldarvinnslunnar.

Dómkvaddur matsmaður hafi fengið þessa skriflegu útskýringu Hamars og sé ljóst af matsgerðinni að matsmaður hafni þeim skýringum alfarið.

Ljóst sé af skriflegum frásögnum starfsmanna Síldarvinnslunnar og starfsmanna Hamars að samningur um vélarupptektina var munnlegur. Stefnandi hafnar þeim fullyrðingum Hamars að verkstjórn við vélarupptektina hafi verið á hendi starfsmanna Síldarvinnslunnar. Engin gögn hafi verið lögð fram því til stuðnings. Það sem liggja fyrir í gögnum málsins og hafi komið fram við meðferð matsmálsins bendi til þess að verkstjórn við vélarupptektina hafi verið á hendi starfsmanna Hamars.

Hamar sé og hafi verið eitt virtasta verkstæði landsins í vélaviðgerðum. Síldarvinnslan hafi lengi átt farsæl samskipti við Hamar bæði fyrir og eftir þetta tjón, vegna vélaviðgerða. Almennt séu ekki gerðir skriflegir samningar um vélaviðgerðir, hvað þá að fjallað sé um hugsanlega ábyrgð á mistökum. Hefði Hamar ekki viljað hafa á hendi húsbóndaábyrgð við umrædda viðgerð hefði fyrirsvarsmönnum félagsins borið að tryggja sér sönnur fyrir því. Ekkert liggja fyrir í málinu sem styðji fullyrðingar Hamars í þessum efnum og því beri að hafna þeim.

Stefnandi bendir í þessu sambandi sérstaklega á reikning fyrir vélarupptektina í upphafi. Í honum sé ekki neinn fyrirvari af hálfu Hamars um verkstjórn. Það sé athyglisvert í ljósi þess að reikningurinn sé dagsettur eftir að tjónið varð.

Um dráttarvexti er vísað til 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001. Um málskostnað er vísað til 130. gr. laga nr. 91/1991 og um virðisaukaskatt á málskostnað er vísað til laga nr. 50/1988. Stefnanda sé ekki heimilt að nota sem innskatt virðisaukaskatt af málskostnaði í þessu máli.

Málsástæður og lagarök stefndu

Stefndu krefjast í fyrsta lagi sýknu af öllum kröfum stefnanda. Annars vegar vegna þess að ósannað sé að Hamar beri ábyrgð á tjóninu. Fyrirtækið hafi í fyrsta lagi lánað Síldarvinnslunni starfsmennina, í öðru lagi hafi vélstjóri Síldarvinnslunnar borið ábyrgð á verkinu og í þriðja lagi verði tjónið ekki rakið til verka starfsmanna Hamars. Þá krefjast stefndu sýknu vegna þess að umfang tjónsins sé ósannað.

1. Lán á starfsmönnum

Stefndu byggja á því að Hamar hafi einungis lánað Síldarvinnslunni starfsmenn til þess að vinna að verkinu og þess vegna beri stefndu ekki ábyrgð á því tjóni sem Síldarvinnslan telji sig hafa orðið fyrir vegna vélarupptektarinnar. Eins og rakið sé í lýsingu málsatvika hafi verið ljóst frá upphafi að vegna sumarleyfa gæti stefndi Hamar ekki útvegað stjórnendur til þess að sinna verkefninu. Þess í stað hafi Hamar boðist til þess að útvega Síldarvinnslunni starfsmenn til að vinna við verkið. Þetta

samræmist upplýsingum í gögnum málsins því reikningur Hamars sýni að aðkoma stjórnenda hafi verið afar takmörkuð. Hins vegar sé ljóst að vélstjóri á vegum Síldarvinnslunnar hafi verið viðstaddur allan tímann og hafi hann séð um yfirstjórn viðgerðarinnar.

Samkvæmt 8. gr. reglna um skipsbækur nr. 138/1986 skuli skrá í vélabók upplýsingar um eftirlit, viðhald og ástand véla. Það sé hlutverk vélstjóra. Skorað hafi verið á stefnanda að leggja bókina fram. Þar eð vélabók skipsins, sem var færð fram að því að það lét úr höfn í Neskaupstað 24. júlí 2015, finnist ekki verði að leggja til grundvallar í málinu að skráningar í vélabókina sýni fram á að vélstjóri skipsins hafi verið viðstaddur viðgerðina og að hann hafi haft yfirumsjón henni, sbr. 2. mgr. 67. gr. og 1. mgr. 68. gr. laga nr. 91/1991.

Samkvæmt almennum reglum skaðabótaréttar sé það meginreglan, þegar starfsmenn séu lánaðir, að lántakinn beri ábyrgð á tjóni sem þeir valda. Með hliðsjón af því verði að leggja til grundvallar að allir annmarkar á verkinu hafi verið á ábyrgð Síldarvinnslunnar og því verði að sýkna stefndu af öllum kröfum stefnanda.

2. Vélstjóri ber ábyrgð á viðhaldi vélar

Stefndu byggji jafnframt á því að vélstjóri Birtings NK-124 hafi stjórnað og borið ábyrgð á viðhaldi vélarinnar. Í júlí 2015 hafi Birtingur verið skráður í íslenska skipaskrá sem fiskiskip með skipaskrárnúmerið 1293. Samkvæmt skýrslum rannsóknarnefndar sjóslysa frá þessum tíma hafi vélarafli skipsins verið 5.420 kW.

Samkvæmt c-lið 3. mgr. 12. gr. laga nr. 30/2007 um áhafnir íslenskra fiskiskipa, varðskipa, skemmtibáta og annarra skipa skuli vera yfirvélstjóri á skipi með vélarafli yfir 1.800 kW. Samkvæmt 30. tölulið 3. gr. sömu laga sé yfirvélstjóri æðsti vélstjóri um borð og beri ábyrgð á vélum sem knýja skipið og rekstri og viðhaldi véla- og rafbúnaðar þess.

Samkvæmt 53. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 stjórnir yfirvélstjóri og beri ábyrgð á vélgæslu skips. Hann skuli sjá um óaðfinnanlegan rekstur, meðferð og viðhald á vélbúnaði skips. Hann ákveði verkaskiptingu og starfstilhögun annarra vélstjóra og annarra starfsmanna í vél. Yfirvélstjóri beri ábyrgð á eftirliti með vélbúnaði skipsins. Hann skuli rita í vélabók og ábyrgist að rétt sé ritað. Eins og áður segi skuli skrá í vélabók upplýsingar um eftirlit, viðhald og ástand véla, sbr. 8. gr. reglna um skipsbækur nr. 138/1986.

Samkvæmt þessum ákvæðum beri yfirvélstjóri ábyrgð á rekstri, meðferð, eftirliti og viðhaldi vélar. Það þýði að hann beri ábyrgð á öllum viðgerðum á vél skipsins og sé því eðli máls samkvæmt verkstjóri allra þeirra verka sem vinna þurfi á vélinni.

Í framangreindum lögum sé ekki gerð nein undantekning frá þessari skyldu og ábyrgð yfirvélstjóra. Hann geti ekki framselt þessar skyldur og ábyrgð til annarra, eins

og t.d. undirverktaka sem séu fengnir til þess að vinna að viðgerð á vélinni, heldur beri einn ábyrgð á viðkomandi verki og sé verkstjóri þess með þeim réttaráhrifum sem því fylgi.

Vegna þessarar lagaskyldu yfirvélstjóra hafi Hamar ekki haft neina ástæðu til þess að gera nokkurn fyrirvara um verkstjórn verksins, hvorki í reikningi né annars staðar. Með hliðsjón af þessu verði að sýkna stefndu af öllum kröfum stefnanda.

Í framlagðri matsgerð sé ekki fjallað um framangreinda lagaskyldu og ábyrgð yfirvélstjóra eða skorið úr um hver hafi borið ábyrgð á verkinu og verið verkstjóri þess. Af þeim sökum verði ekki byggt á matsgerðinni hvað þetta varðar.

3. Ætlað tjón verður ekki rakið til starfsmanna stefnda Hamars

a) Aðalvél Birtings NK-124 var í lagi eftir að viðgerð lauk

Stefndu byggja á því að aðalvél Birtings hafi verið í lagi þegar aðkomu starfsmanna stefnda Hamars var lokið, þar með talið hafi allir boltar verið fullhertir. Eins og að framan greini hafi Davíð, starfsmaður stefnda Hamars, og Þorsteinn, starfsmaður Síldarvinnslunnar, ræst vélina eftir að viðgerð var lokið. Þegar vélin var ræst hafi komið í ljós að annað hljóð var í einum strokk vélarinnar en öðrum. Þorsteinn, sem hafði þekkt þessa vél í mörg ár, hafi hins vegar fullvissað Davíð um að þetta væri ekki áhyggjuefni á meðan vélin væri að slípa sig til. Stefnandi verði því að bera hallann af því hafi það ekki verið rétt.

Stefndu byggja á því að þau mæliblöð sem eiga að hafa verið fyllt út sýni að allir boltar hafi verið fullhertir. Skorað hafi verið á stefnanda að leggja þau fram. Þar eð þau finnist ekki verði að leggja frásögn stefndu um efni þeirra til grundvallar í málinu, sbr. 2. mgr. 67. gr. og 1. mgr. 68. gr. laga nr. 91/1991.

Með hliðsjón af framangreindu byggja stefndu á því að aðalvél Birtings hafi verið í lagi, þar með talið allir boltar fullhertir, þegar aðkomu starfsmanna stefnda Hamars að viðgerð vélarinnar var lokið. Fullyrðingar stefnanda um annað séu í það minnsta ósannaðar.

b) Starfsmenn Síldarvinnslunnar unnu í vélinni eftir að viðgerð lauk

Stefndu vísa til þess að samkvæmt leiðarbók og véladagbók Birtings hafi komið upp leki í skipinu á leið þess frá Neskaupstað til Reykjavíkur og smurólú- og eldsneytisskilvindur fyrir vélina bilað. Í skriflegri umsögn Síldarvinnslunnar um málið segi að viðbrögð vélstjóra Birtings við bilununum hafi verið meðal annars að leita að lekastöðum á vélinni og herða á til þess að stoppa lekana. Eftir það hafi skipið legið við bryggju í Reykjavík þar sem unnið hafi verið í því þar til haldið var af stað síðdegis mánudaginn 27. júlí 2015 áleiðis út á Faxaflóa og þá orðið sú vélarbilunin sem sé orsök þessa máls.

Í gögnum málsins liggi því fyrir að starfsmenn Síldarvinnslunnar hafi unnið töluvert í aðalvélinni eftir að viðgerð á henni lauk. Síldarvinnslan hafi lýst því yfir að sú vinna hafi meðal annars falist í því að „herða á“ til þess að koma í veg fyrir leka á vélinni. Hafi boltar verið lausir þegar bilunin, sem fjallað er um í þessu máli, átti sér stað, sem stefndu telja þó að sé ósannað, sé líklegt að þeir hafi losnað við þessa vinnu starfsmanna Síldarvinnslunnar við vélin. Í það minnsta sé ósannað að það hafi ekki gerst við þá vinnu. Hallann af þeim sönnunarskorti verði stefnandi að bera og því verði að sýkna stefndu af öllum kröfum stefnanda.

c) Orsök bilunarinnar var skortur á öryggislokum

Stefndu byggja að auki á því að það sé orsök bilunarinnar að öryggislokar hafi ekki verið á sílenderum, en það hafi verið ákvörðun Síldarvinnslunnar að tappa í göt fyrir öryggislokana. Stefndu telja ljóst að vélin hefði ekki getað bilað ef öryggislokar hefðu verið þar eins og framleiðandi vélarinnar gerði ráð fyrir. Með ákvörðun sinni hafi Síldarvinnslan tekið alla áhættu af skemmdum á vélinni sem öryggislokunum sé ætlað að fyrirbyggja.

Stefnandi byggir hins vegar á því að vélin hafi bilað vegna þess að rokkerarmar á henni hafi ekki verið hertir. Þessu til stuðnings vísi stefnandi til skýrslu flokkunarfélagsins Lloyd's Register. Hennar hafi stefnandi aflað einhliða og án þess að stefndu hefðu kost á að gæta hagsmuna sinna og koma sjónarmiðum á framfæri við gerð hennar. Með hliðsjón af því telji stefndu skýrsluna ekki geta haft þýðingu við úrlausn málsins.

Stefndu benda einnig á að bæði í bréfi Lloyd's til Síldarvinnslunnar, dags. 17. febrúar 2016, og í skýrslu Lloyd's komi fram að fyrsta heimsókn í skipið hafi verið föstudaginn 24. júlí 2015. Í leiðarbrók og vélabók Birtings NK-124 komi hins vegar fram að vélin hafi bilað mánudaginn 27. júlí 2015. Í skýrslunni sé ekki fjallað um skoðanir á vélinni eða hvernig þær fóru fram. Auk þessa sé ljóst að tilgangur skoðunar Lloyd's hafi ekki verið að meta hver væri ástæða bilunarinnar heldur að taka út hvort skipið væri hæft í lok seinni viðgerðarinnar í samræmi við reglur flokkunarfélagsins. Þetta sjáist einna best af því að fullyrðingar Lloyd's um orsök bilunarinnar komi ekki fram í skýrslunni sjálfri heldur í bréfi til Síldarvinnslunnar rúmu hálfu ári eftir að bilunin átti sér stað. Að mati stefndu leiða þessir annmarkar til þess að ekki verði byggt á niðurstöðu Lloyd's í málinu.

Þessir annmarkar á skýrslu Lloyd's hafi einnig áhrif á matsgerð dómkvadds matsmanns. Í forsendum matsins sé sérstaklega vísað til skýrslu Lloyd's og þeirrar niðurstöðu að mestar líkur væru á því að bilunin hefði orsakast af lausum bolta í rokkerarmi. Forsendur matsins byggist þar með á niðurstöðu sem sé haldin verulegum annmörkum, eins og áður greini. Jafnframt komi fram í umfjöllun um forsendur matsins

að bilunin hafi átt sér stað þegar skipið var á siglingu frá Neskaupstað eftir að vélarupptekt lauk. Eins og áður sé rakið hafi umrædd bilun ekki orðið í þeirri ferð heldur um þremur sólarhringum síðar, þegar skipið hafði lokið ferð sinni til Reykjavíkur og legið við bryggju í rúman sólarhring. Að mati stefndu sé þetta mikilvæg forsenda sem hafi veruleg áhrif á sönnunargildi matsgerðarinnar.

Engin önnur gögn liggja fyrir í málinu sem styðji fullyrðingar stefnanda um orsök bilunarinnar. Stefnandi verði að bera hallann af þeim sönnunarskorti. Jafnvel þótt talið yrði að orsök bilunarinnar hafi verið lausir boltar í rokkerarmi sé ósannað, eins og rakið hafi verið, að það hafi verið af völdum stefnda Hamars.

d) Rétt viðbrögð hefðu komið í veg fyrir bilun vélarinnar

Eins og rakið hafi verið hafi komið upp bilanir á leið Birtings frá Neskaupstað til Reykjavíkur, sem hafi meðal annars falist í því að smurolú- og eldsneytisskilvindur slógu út og lekar voru á vélinni. Að mati stefndu gáfu þessar bilanir vélstjórum Birtings fullt tilefni til þess að fara yfir vélina, annaðhvort á meðan á siglingu stóð eða þegar skipið lá við Skarfabakka í Reykjavík.

Í því sambandi áréttu stefndu að samkvæmt 30. tölulið 3. gr. laga nr. 30/2007 um áhafnir íslenskra fiskiskipa o.fl., beri yfirvélstjóri ábyrgð á rekstri og viðhaldi véla skips og samkvæmt 53. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 beri yfirvélstjóri ábyrgð á vél-gæslu skips. Hann skuli sjá um óaðfinnanlegan rekstur, meðferð og viðhald á vélbúnaði skips. Að mati stefndu hefðu vélstjórar Birtings getað komið í veg fyrir skemmdir á vélinni hefðu þeir yfirfarið hana í kjölfar þeirra bilana sem komu upp á ferð skipsins frá Neskaupstað til Reykjavíkur.

Stefndu benda einnig á það að samkvæmt vélabók voru farin að heyrast skríttin hljóð í aðalvél áður en vélin bilaði 27. júlí 2015. Viðbrögð skipstjóra og vélstjóra hafi hins vegar verið þau að slá af inngjöf í stað þess að stöðva vélina. Að mati stefndu hefði verið hægt að koma í veg fyrir skemmdir á vélinni hefði strax verið gripið til aðgerða, vélin stöðvuð og hún yfirfarin. Það hafi hins vegar ekki verið gert og verði stefnandi að bera hallann af því.

Með vísan til alls framangreinds byggja stefndu á því að góður og fær vélstjóri hefði átt að geta komið í veg fyrir skemmdir á aðalvél Birtings NK-124, annaðhvort með því að yfirfara vélina eftir erfiðleika við siglingu frá Neskaupstað til Reykjavíkur eða með réttum viðbrögðum við hljóðum í aðalvél við siglingu 27. júlí 2015. Því verði að sýkna stefndu af kröfum stefnanda.

4. Umfang tjónsins ósannað

Að lokum byggja stefndu á því að umfang tjónsins sé ósannað. Þeir mótmæla því að einhliða yfirlit stefnanda geti verið sönnun fyrir umfangi tjónsins. Þar eð engin

gögn fylgi þessu yfirliti sé stefndu ómögulegt að taka afstöðu til sundurliðunar dómkröfunnar. Sönnunarbyrðin um umfang tjónsins hvíli samkvæmt almennum reglum á stefnanda. Hann verði því að bera hallann af sönnunarskortu hvað það varðar.

Varakrafa

Verði ekki fallist á aðalkröfu stefndu um sýknu byggja þeir í öðru lagi á því að lækka verði kröfur stefnanda verulega.

Eins og rakið hafi verið beri yfirvélstjóri ábyrgð á rekstri og viðhaldi véla skips. Verði ekki fallist á að þessi ábyrgð hans leiði til þess að sýkna beri stefndu af kröfum stefnanda byggja stefndu á því að í öllu falli leiði þetta til þess að lækka verði kröfur stefnanda á grundvelli reglna skaðabótaréttar um eigin sök. Þannig leiði af framangreindum lagaákvæðum að vélstjóra Birtings hafi borið að fylgjast með viðhaldi skipsins og yfirfara vélar þess áður en haldið var af stað. Þar sem vélstjórinn uppfyllti ekki þessar skyldur sínar verði stefnandi í það minnsta að bera hluta tjóns síns sjálfur.

Í þessu sambandi verði einnig að líta til viðbragða vélstjóra við bilunum og hljóðum í aðalvél skipsins á siglingu. Eins og rakið hafi verið byggja stefndu á því að góður og fær vélstjóri hefði átt að geta komið í veg fyrir skemmdir á aðalvél Birtings með því að bregðast strax við aðstæðum og yfirfara vélin. Verði þetta ekki talið leiða til þess að sýkna beri stefndu að fullu af kröfum stefnanda er byggt á því að þetta eigi í það minnsta að leiða til þess að kröfur stefnanda verði lækkaðar.

Stefndu byggja enn fremur á öllum framangreindum málsástæðum um sýknukröfu til stuðnings kröfu sinni um lækkun, eftir því sem þær eiga við.

Þar eð engin gögn fylgi yfirliti stefnanda um meint tjón liggja ekki fyrir upplýsingar sem séu nauðsynlegar til þess að meta fjárhæð bóta í skilningi 9. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Af þeim sökum geti ekki komið til greiðslu dráttarvaxta fyrr en í fyrsta lagi frá dómsuppsögu.

Krafa stefndu um að stefnandi greiði þeim málskostnað er byggð á 129.–130. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Niðurstaða

Síldarvinnslan óskaði eftir því að vélsmiðjan Hamar tæki að sér að taka upp vél í uppsjávarveiðiskipinu Birtingi sumarið 2015. Vélsmiðjan sendi fimm fastráðna starfsmenn sína í verkið en ekki tókst að útvega verkstjóra með þeim. Skömmu eftir að vélarupptektinni lauk bilaði vélin þegar skipið var úti á Faxaflóa. Deilt er um orsakir þeirrar vélarbilunar og hvor beri ábyrgð á henni, Hamar eða Síldarvinnslan.

Samkvæmt matsgerð dómkvadds matsmanns var orsök þess að aðalvél Birt-

ings NK-124 bilaði 27. júlí 2015 sú að stilliskrúfur fyrir ventla á vippuörmum á strokk B2 voru lausar eða losnuðu. Þegar ventlabilið minnkaði hefði bruninn orðið ófullkominn og strokkurinn hefði ofhitnað.

Fyrir dómi leiðrétti matsmaðurinn sig og sagði að það hefðu ekki verið stilliskrúfur fyrir ventla sem losnuðu heldur boltar sem héldu rokkerarmabúkknum föstum. Matsmaðurinn taldi þó að það hefði ekki áhrif á niðurstöðu matsins því hvort heldur sem væri hefði valdið því að ventlabilið minnkaði en það væri orsök þess að bruninn í strokknum hefði orðið ófullkominn og strokkurinn hefði ofhitnað.

Leitt var í ljós að vitnið Davíð, þáverandi framkvæmdastjóri Hamars, herti stilliskrúfur fyrir eldsneytisloka og ventla á rokkerörmum þegar hann kom til Neskaupstaðar til þess að gangsetja vél skipsins. Allnokkru fyrr í vélarupptektinni var rokkerarmabúkkinn festur niður og telur dómurinn að álykta verði að þá bolta sem hafi haldið honum hafi þeir erlendu starfsmenn sem Hamar sendi austur skrúfað og hert niður.

Dómurinn telur því að Davíð hafi ekki orðið á saknæm mistök þegar hann herti stilliskrúfurnar á rokkerörmunum. Hins vegar sé nægjanlega í ljós leitt að einhver þeirra manna sem Hamar sendi í verkið hafi ekki hert nægilega bolta sem héldu rokkerarmabúkkna við strokk B2 þannig að hann hafi losnað. Það hafi valdið því, þegar skipið var komið út á Faxaflóa 27. júlí 2015, að ventlabil minnkaði með áðurgreindum afleiðingum fyrir vélin.

Að mati dómsins hefur það ekki áhrif á sönnunargildi matsgerðarinnar þótt þar sé rangt greint frá ýmsum málsatvikum fram að því að vélin bilaði. Það hagar ekki heldur sönnunargildi matsgerðarinnar þótt í henni sé vísað í skýrslu sem fulltrúi Lloyd's ritaði vegna atviksins og hennar hafi stefnandi aflað einhliða.

Á leið skipsins frá Neskaupstað til Reykjavíkur 24.–26. júlí 2015 kom upp leki innan skipsins. Þá lak sjór úr lestum inn í svokallað RSW-rými. Af þeim sökum þurfti að skipta um tvo rafmagnsloka á loftlokum fyrir sjókælikerfi lesta skipsins, sem eru í RSW-rýminu. Í þeirri ferð slógu smurolúuskilvinda og eldsneytisskilvinda út og bæta þurfti töluverðri smurolú á vélin.

Ekkert þessara atriða hafði áhrif á bolta sem héldu rokkerarmabúkknum föstum. Það viðhald sem áhöfnin sinnti á leið skipsins frá Neskaupstað til Reykjavíkur dagana 24.–26. júlí hafði því ekki áhrif á það tjón sem varð á vélinni 27. júlí. Dómurinn fellst einnig á það mat dómkvadds matsmanns að þar eð orsök tjónsins var óeðlilega hár hiti í strokki B2 en ekki óeðlilega hár þrýstingur hefði það ekki komið í veg fyrir tjónið þótt öryggislokar hefðu verið á strokklokunum.

Að mati dómsins skiptir það ekki máli fyrir úrlausn þessa máls að ekki hafi fundist tiltekin mæliblöð sem bar að fylla út á meðan unnið var að vélarupptektinni. Stefndu byggja á því að þau blöð hefðu sýnt að allir boltar hefðu verið hertir. Eftir að

vélarupptektinni var fyllilega lokið voru hlífðarlok, sem meðal annars loka rokkerarm-ana af, sett yfir strokklokin og fest. Ekkert þeirra verka sem vélstjórnir þurftu að sinna á leiðinni frá Neskaupstað til Reykjavíkur kallaði á að þeir þyrftu að skrúfa hlífðarlokin laus og líta undir þau. Ekkert bendir því til þess að nokkur annar hafi átt við boltana en starfsmenn Hamars. Því verður við það miðað að þeir hafi ekki hert nægjanlega þá bolta er festa niður rokkerarmabúkkann.

Dómurinn fellst því á það með stefnanda að einhverjum þeirra manna sem stefndi Hamar sendi til þess að vinna að vélarupptektinni hafi orðið á saknæm mistök þegar hann herti boltana er festa niður rokkerarmabúkkann á strokki B2.

Það er meginregla að sá er hefur ráðið mann til starfa og greiðir honum laun beri vinnuveitendaábyrgð á því tjóni sem hann kann að valda. Starfsmennirnir voru launþegar hjá Hamri þótt þeir hefðu ekki unnið þar mjög lengi þegar atvik þessa máls gerðust. Stefndu telja Hamar þó ekki bera ábyrgð á störfum starfsmannanna í þessu tilviki. Álitamálið er því það hvort einhver atvik eða aðstæður leiði til þess að víkja skuli frá meginreglunni.

Til stuðnings því að Hamar hafi ekki borið ábyrgð á störfum starfsmannanna vísa stefndu fyrst til þess að Hamar hafi lánað Síldarvinnslunni starfsmennina og því beri Síldarvinnslan vinnuveitendaábyrgð á störfum þeirra.

Þótt málsaðila greini nokkuð á um það hvað rekstrarstjóra útgerðar Síldarvinnslunnar og þáverandi framkvæmdastjóra Hamars fór á milli kom fram hjá þeim báðum að rekstrarstjóri útgerðarinnar hefði ekki verið ánægður með að verkstjóri fylgdi ekki starfsmönnum þegar þeir voru komnir austur. Það kom fram hjá þeim báðum að framkvæmdastjóri Hamars hefði reynt að útvega verkstjóra fyrir austan og náð sambandi við mann sem hefði tekið vel í það að hafa yfirumsjón með vélarupptektinni. Það mun hins vegar hafa liðið nokkur tími þar til í ljós kom að sá maður gat ekki fengið leyfi hjá vinnuveitanda sínum til þess að sinna því verkefni. Í það minnsta virðist rekstrarstjóri útgerðar Síldarvinnslunnar ekki hafa frétt af því fyrr en vel var liðið á verkið.

Það kom einnig fram, bæði hjá rekstrarstjóra útgerðarinnar og framkvæmdastjóra Hamars, að alla jafna sendi Hamar verkstjóra með mönnum sem vélsmiðjan sendi út á land til þess að vinna verk og þetta væri einstakt tilvik þar sem verkstjóri hefði ekki fylgt með.

Pétur, sem er menntaður vélstjóri og starfaði hjá Síldarvinnslunni án skipspláss, bar að hann hefði einungis átt að sjá til þess að mennina sem tóku upp vélina vanhagaði ekki um neitt sem þeir þurftu til verksins, hvorki verkfæri né annað. Hann hefði ekki fengið neina verklýsingu með því verki sem honum var falið en hann hefði hvorki stýrt né borið ábyrgð á vélarupptektinni. Hann hefði hins vegar látið það í ljós

ef hann sá eitthvað athugavert við vinnubrögð þeirra. Að hans mati var einn í hópnum yfir hinum. Hann hefði ekki fengið neinar formlegar upplýsingar um að sá maður væri stjórnandi, honum hefði einungis virst það.

Hvort sem einn þeirra hafi, vegna skorts á öðrum verkstjóra, tekið stjórnina eða ekki liggur fyrir að mennirnir í teymi Hamars réðu fram úr viðfangsefninu sjálfir.

Verkefnið snerist um það að skipta um vélarhluti sem höfðu verið notaðir fullan endingartíma sinn og yfirfara aðra. Eðlilegt var að starfsmenn Síldarvinnslunnar hefðu yfirlit yfir það um hvaða hluti þyrfti að skipta og hvað þyrfti að yfirfara og tilgreindu það á lista sem Hamarsmenn fengu. Það eitt verður þó ekki talið leiða til þess að Síldarvinnslan beri ábyrgð á störfum þeirra.

Heimir Pétursson var yfirvélstjóri skipsins þegar vélin bilaði 27. júlí 2015 og var um borð allan tímann á meðan unnið var að viðgerð vélarinnar í ágúst. Hann bar að sömu viðgerðarmann og sá um vélarupptektina fyrir austan hefðu gert við vélina. Hann bar einnig að þegar komið væri teymi viðgerðarmanna um borð væri það hlutverk vélstjóra að sjá til þess að þá vanhagaði ekki um neitt sem þyrfti að nota við verkið. Vélstjórinn mætti ekki skipta sér af vinnu þeirra því viðgerðarteymið „væri með verkið“ en ekki vélstjórinn.

Stefndu vísa til þess að hvað sem líði verkstjórn Síldarvinnslunnar í reynd hafi Pétur, sem var vélstjóramenntaður og átti að tryggja að viðgerðarteymið frá Hamri skorti ekkert sem var nauðsynlegt við vélarupptektina, borið ábyrgð á verkinu samkvæmt lögum nr. 30/2007 um áhafnir íslenskra skipa og sjómanna lögum nr. 35/1985.

Fyrir liggur að Pétur var ekki lögskráður á skipið á meðan vélarupptektin fór fram. Hann vann sitt verk fyrir Síldarvinnsluna í tímavinnu. Hann hafði verið lögskráður á skipið áður, á meðan það var gert út, og var það seinna meir þegar skipið hélt til Reykjavíkur til þess að fara í rannsóknarleiðangurinn fyrir Hafrannsóknastofnun.

Að mati dómsins var Pétur hvorki í áhöfn skipsins Birtings í skilningi laga nr. 30/2007 þegar vélarupptektin stóð yfir né var hann á þeim tíma sjómaður í skilningi sjómanna laga. Þótt hann sé menntaður vélstjóri getur því ekki komið til álita að á honum hafi hvílt skyldur samkvæmt þeim lögum sem stefndu vísa til.

Dómurinn telur það ekki hafa þýðingu fyrir mat á ábyrgð vélstjórans þótt ekki hafi tekist að finna vélabók skipsins sem var færð á meðan unnið var að vélarupptektinni og fram að því að það lét úr höfn á Neskaupstað 24. júlí 2015. Til þess er einnig að líta að stefndu hafa ekki leitt neinn þeirra starfsmanna sem vann verkið til þess að heyra frá honum hvort starfsmaður Síldarvinnslunnar hafi stýrt verkinu.

Dómurinn telur ósannað að samist hafi svo um, eins og Hamar heldur fram, að

þetta yrði samvinnuverkefni Síldarvinnslunnar og Hamars, unnið undir verkstjórn Péturs vélstjóra.

Síldarvinnslan leit aldrei svo á að hún hefði stjórnunarvald yfir mönnum heldur ætlaðist til þess að með þeim kæmi verkstjóri og beið eftir því að sá maður sem Hamar hafði fengið vilyrði frá að tæki stjórnunina að sér kæmi til þess að stjórna verkinu. Það er rétt að þegar í ljós kom að hann myndi ekki taka að sér stjórn verksins virðist Síldarvinnslan ekki hafa gengið frekar eftir því að Hamar sendi verkstjóra.

Þegar litið er til aðdraganda málsins, eðlis verksins svo og sambands verkkaupa og verktaka í umrætt sinn telur dómurinn að þá hafi ekki fallið á rekstrarstjórnann skylda til þess að útvega sérstakan verkstjóra yfir verkinu. Það sýndi sig jafnframt að starfsmönnum Hamars féllust ekki hendur þótt verkstjóri kæmi ekki og réðu þeir fram úr verkefninu án hans.

Stefndu byggja á því að jafnvel þótt meginreglan um vinnuveitendaábyrgð ætti við hefðu rétt viðbrögð vélstjóra komið í veg fyrir að vélin bilaði.

Heimir Pétursson tók við sem yfirvélstjóri þegar skipið var komið til Reykjavíkur og var í vélarrúminu þegar vélin bilaði 27. júlí. Hann bar að óvenjulegt hljóð hefði heyrst í vélinni og afgashiti hefði hækkað, hann hefði fylgst með mælum og hlustað vélinu. Hann hefði haft samband við brú og beðið skipstjórnann að slá af inngjöf um 50%. Þegar slegið hefði verið af hefði verið keyrt áfram í rólegheitum og áfram fylgst með mælum og hlustað. Vélin hefði virst vera mjög eðlileg. Þá hefði skyndilega komið hvellur. Hann taldi að innan við tíu mínútur hefðu liðið frá því að hljóð heyrðist og afgashiti fór upp þar til vélin var stöðvuð.

Að mati dómsins voru eðlileg þau viðbrögð vélstjórans að minnka álag á vélinni til þess að hann fengi svigrúm til þess að átta sig á hver væri orsök hækkaðs afgass og hljóðsins. Það fyrsta sem gefur til kynna mögulega bilun er hækkaður afgashiti. Dómurinn telur að það hefðu ekki verið eðlileg viðbrögð í þessum aðstæðum að fyrirskipa að vélin skyldi stöðvuð og ákveða að skipið skyldi dregið þá þegar til hafnar.

Það er því niðurstaða dómsins að orsök tjónsins verði rakin til þess að boltar sem héldu föstum rokkerarmabúkkum á strokki B2 hafi ekki verið hertir nægjanlega þegar vél skipsins var tekin upp í júlí 2015, svo og að það verði rakið til saknæmra mistaka einhvers þeirra starfsmanna sem Hamar sendi til þess að vinna verkið. Þeir voru fastráðnir starfsmenn vélsmiðjunnar. Starfsmaður Síldarvinnslunnar stýrði ekki störfum þeirra. Hann bar ekki heldur ábyrgð á verkum þeirra að lögum þótt hann væri menntaður vélstjóri. Að auki brugðust vélstjórar skipsins eðlilega við þegar óvenjulegt hljóð heyrðist í vélinni og afgashiti hækkaði.

Að mati dómsins hafa stefndu ekki sýnt fram á nein atvik eða aðstæður sem geta valdið því að við úrlausn þessa máls sé vikið frá þeirri meginreglu að sá sem starfsmaðurinn er í ráðningarsambandi við og greiðir starfsmanninum laun beri ábyrgð á því tjóni sem hann kann að valda.

Af þessum sökum ber Hamar ehf. fulla ábyrgð á því tjóni sem varð á vél skipsins Birtings 27. júlí 2015 og stefnandi hefur borið kostnað af sem váttryggjandi útgerðarinnar. Stefndi VÍS hf. seldi Hamri ehf. ábyrgðartryggingu og hefur með því tekið á sig að greiða bætur vegna þeirrar ábyrgðar sem fellur á vélsmiðjuna.

Umfang tjónsins ósannað

Til sönnunar fjárhæð tjóns síns hefur stefnandi lagt fram ódagsett yfirlit þar sem hann rekur fjölda reikninga og gjalda sem hann hafi þurft að greiða vegna viðgerðar vélarinnar. Þeirra á meðal eru átta reikningar frá Kletti ehf. sem nema ríflega 31.000.000 kr., laun áhafnar sem nema rúmlega 7.000.000 kr. en einnig hafnargjöld, orkukostnaður og margt fleira. Stefndu lögðu fram greinargerð sína á dómþingi 28. mars 2019 og mótmæltu því að einhliða yfirlit stefnanda sannaði umfang tjónsins. Það væri ekki stutt neinum gögnum og því væri stefndu ómögulegt að taka afstöðu til réttmætis þeirra fjárhæða sem þar væru taldar upp. Á þeim 18 mánuðum sem eru liðnir hefur stefnandi ekki gert neinn reka að því að leggja fram einhvern þeirra reikninga sem hann segir mynda fjárhæð kröfu sinnar. Vegna mótmæla stefndu verður að telja fjárhæð dómkröfu stefnanda svo vanreifaða að vísa verði kröfu hans frá dómi af sjálfsdáðum á grundvelli d-liðar 1. mgr. 80. gr. laga nr. 91/1991 um meðferð einkamála.

Vegna þessarar niðurstöðu og með vísan til 3. mgr. 130. gr. laga nr. 91/1991 þykir rétt að hver málsaðila um sig beri sinn kostnað af málinu.

Ingiríður Lúðvíksdóttir og Lárentsínus Kristjánsson héraðsdómarar og Rúnar Þór Stefánsson véltæknifræðingur kveða upp þennan dóm.

ÚRSKURÐARORÐ

Kröfu stefnanda, Sjóvár-Almennra trygginga hf., á hendur stefndu, Váttryggingafélagi Íslands hf. og Hamri ehf., er vísað frá dómi.

Hver málsaðila um sig beri sinn kostnað af málinu.

Ingiríður Lúðvíksdóttir
Lárentsínus Kristjánsson
Rúnar Þór Stefánsson

Rétt endurrit staðfestir,
Héraðsdómi Reykjavíkur, 16. október 2020