

Héraðsdómur Reykjavíkur

Dómur 28. febrúar 2025

Mál nr. E-2568/2024:

A og B

(Arnar Vilhjálmur Arnarsson lögmaður)

gegn

Brimi hf. og TM tryggingum hf.

(Stefán Björn Stefánsson lögmaður)

Dómur

Mál þetta, sem dómtekið var að lokinni aðalmeðferð, 31. janúar sl., var höfðað með stefnu, birtri 23. apríl 2024, af stefnendum, A, [...], og B, [...], á hendur stefndu, Brimi hf., [...] og TM tryggingum hf., [...].

Stefnendur krefjast þess, hvor fyrir sig, að stefndu verði dæmdir til þess að greiða þeim óskipt (*in solidum*) skaðabætur að fjárhæð 15.000.000 króna, með 4,5% vöxtum af þeirri fjárhæð frá 18. maí 2020, til þess dags sem mál þetta telst höfðað, en með dráttarvöxtum samkvæmt 1. mgr. 6. gr., sbr. 9. gr., laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu af sömu fjárhæð frá þeim degi til greiðsludags.

Þá krefst hvor stefnandi um sig þess að stefndu verði dæmdir til að greiða þeim málskostnað að teknu tilliti til virðisaukaskatts, líkt og málið væri eigi gjafsóknarmál.

Stefndu gera aðallega þá kröfu að verða sýknaðir af öllum kröfum stefnenda í málinu, en til vara er þess krafist að kröfur stefnenda verði lækkaðar verulega.

Stefndu gera þá kröfu um að stefnendum verði gert að greiða þeim málskostnað.

Ágreiningsefni og málsatvik

Stefnendur höfða mál þetta til þess að krefjast skaðabóta vegna tjóns sem þau hafi orðið fyrir vegna andláts sonar þeirra, C, kt. [...], síðast til heimilis að [...], er lést á sjó þann 18. maí 2020 við störf í þágu Brims hf. á [bát], en fannst ekki fyrr en 4. apríl 2021.

Málsatvik eru þau að 5. maí 2020 réð stefndi, Brim hf., son stefnenda, C, til starfa með tímabundnum ráðningarsamningi. Samkvæmt honum var C ráðinn í stöðu háseta á [bát], sem var bátur smíðaður [...] og í eigu D, en var á leigu hjá Brimi hf. á tímabilinu 1. maí 2020 til og með 31. ágúst 2020 og gerður út af Brimi hf. til [...]veiða

út frá X-höfn. Skipið leigðist án áhafnar, en hluti áhafnarinnar er var á skipinu hjá D hafið komið yfir með því, en Brim síðar ráðið hluta áhafnarinnar, þar á meðal C.

Hér umrædd ráðning C heitins mun hafa atvikast með þeim hætti að háseta hafi vantað á bátinn með skömmum fyrirvara. Vinur C, sem starfaði hjá Brimi hf. á [bátum], hafi bent skipstjóra bátsins á að C gæti haft áhuga á starfinu og hafi skipstjórinn þá í framhaldinu haft samband við C og boðið honum starfið. Þáði C atvinnuboðið og gengið var frá ráðningarsamningi sama dag og C hóf störf á sjó, 5. maí 2020. C var á þessum tíma [...] ára gamall menntaskólanemi með enga fyrri reynslu af störfum á sjó. Vísa stefnendur til þess að C hafi engan undirbúning fengið áður en hann hafi þannig hafið störf hjá stefnda, Brimi hf., á [bát], né hafi hann verið sendur á öryggisfræðslunámskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna eða hjá öðrum löggiltum fræðsluaðila áður en slysið varð. Stefndi Brim hf. vísar hér hins vegar til þess að skipstjóri, sem og stýrimaður skipsins, hafi sýnt nýjum starfsmönnum skipið og þeir farið yfir öryggismál með þeim, líkt og ávallt hafi verið gert áður en siglt hafi verið úr höfn og C verið viðstaddur við þá fræðslu.

Fyrir liggur að enginn sjónarvottur getur staðfest með neinni vissu hvernig andlát C bar að, en þær vísbendingar sem þó liggja fyrir gefa til kynna að C hafi fallið útbyrðis af skipinu þegar það var á leið til hafnar snemma að morgni 18. maí 2020 og hann síðar látist í sjónum í kjölfar þess. Niðurstaða rannsóknar Lögreglunnar á Z er þannig sú að C hafi að öllum líkindum fallið í sjóinn kl. 7:44 þá um morguninn þegar báturinn var aðeins um 1,2 km frá landi á leið í höfn í X og hann síðan látist á sjó. Er tímasetningin byggð á grunni símagagna sem bendi til þess að sími C hafi orðið fyrir „áfalli“ á þeim tíma. Veður og aðstæður til siglinga virðast almennt hafa verið góðar þegar atvikið hafi átt sér stað. Báturinn hafi svo komið til hafnar í X-höfn til löndunar um kl. 8 að morgni.

Fyrir liggur að grunur hafi þó ekki myndast hjá öðrum í áhöfn bátsins um að C væri ekki um borð í bátinum fyrr en laust fyrir hádegisbil umræddan dag, 18. maí 2020. Þá liggur fyrir að um tveimur tímum síðar, eða kl. 14, hafi lögreglu fyrst verið gert viðvart um hvarf C. Þá liggur fyrir að atvikið hafi ekki þá þegar verið tilkynnt til Rannsóknarnefndar samgönguslysa (RNSA). Vísar stefndi þá til þess að það verklag sem hér um ræðir teljist þó vera í samræmi við hefðbundna verkferla þar sem almennt sé hringt í Vaktstöð siglinga og auk þess stundum einnig í Landhelgisgæsluna, en þaðan fari mál af þessum toga síðan svo eftir atvikum áfram til RNSA.

Stefnendur vísa til þess að þegar atvikið hafi átt sér stað hafi C verið að starfa sinn þrettánda dag á bátnum og þá sem skipverji almennt. Þegar báturinn kom í höfn hafi hvorki skipstjórinn né aðrir í áhöfninni veitt því athygli að yngsta, nýráðna og óreyndasta skipverjann hafi vantað. Samkvæmt skýrslu lögreglu hafi áhöfninni orðið ljóst að C væri ekki á meðal þeirra um kl. 12 umræddan dag, en enginn hefði séð til hans frá því að báturinn kom til hafnar og hann ekki fundist. Þrátt fyrir það hafi verið beðið í tvær klukkustundir áður en viðbragðsaðilum, hér lögreglu, hafi verið gert viðvart um málið um kl. 14. Lögregla hafi þá í kjölfarið kallað út björgunarsveit og leit síðan farið fram á sjó og meðfram ströndinni. Var sími C settur í rakningu og í ljós hefði komið að hann hefði „dottið út“ kl. 7:44 á tilgreindu svæði í Y, en í lögregluskýrslu segir: „Fram kom að það hvernig síminn hafi farið út úr kerfinu væri ekki eins og hann hafi orðið rafmagnslaus eða slökkt á honum, frekar eins og þegar sími lendir í vatni og [snöggslokknar] á honum.“ Samkvæmt framangreindu hafi því einungis liðið 16 mínútur frá því að C hafi að öllum líkindum fallið útbyrðis og þar til [báturinn] hafi komið í höfn um kl. 8 þá um morguninn. Skipulögð leit fór fram dagana á eftir en bar ekki árangur. Í skýrslu lögreglu kemur þá fram að síðasti skipverji er hafi séð C hafi séð hann á bilinu kl. 7:30–7:40, sem er þá 4–14 mínútum áður en rakning lögreglu bendir til að C hafi fallið útbyrðis.

Í niðurstöðum rannsóknarskýrslu Lögreglunnar á Z segir síðan um atvikið: „Leit hefur til þessa ekki borið árangur en talið er að C hafi farið fyrir borð af bátnum um klukkan 7:44. Sá tími er byggður á því að þá fór sími hans út úr kerfinu með þeim hætti að því er lýst af tæknimanni hjá fjarskiptafyrirtæki líkt og síminn hafi til dæmis farið í vatn, ekki eins og þegar hann fer út fyrir kerfið eða slökkt sé á honum. Við rannsókn málsins er gengið út frá því að C hafi fallið í sjóinn og drukknað, enginn sá að slíkt gerðist og því er ekki vitað með hvaða hætti það hafi gerst.“

Fyrir liggur að á [bátnum] hafi verið myndavélar sem beinst hafi að þilfari bátsins og hefðu því mögulega getað sýnt hvar, hvenær og hvernig það kom til að C féll fyrir borð, en þær hafi ekki verið í gangi á slysstundu, sbr. skýrslu lögreglu.

Tæpu ári síðar, 4. apríl 2021, fundust sjóreknar líkamsleifar við X, sem rannsókn á vegum kennslanefndar ríkislögreglustjóra staðfesti með 99% vissu að tilheyrðu C heitnum og í framhaldi var loks gefið út dánarvottorð, 4. apríl 2021.

Stefnandi vísar til þess að tilkynnt hafi verið um slysið til stefnda, Brims hf., fyrst með símtali þá þegar eftir að atvikið hafi átt sér stað, en síðan aftur af lögmanni fyrir hönd stefnenda með tölvupósti, þann 1. september 2020, til É, framkvæmdastjóra uppsjávarsviðs hjá stefnda Brimi hf. Þar var óskað upplýsinga um váttryggjanda útgerðarinnar og upplýsinga og gagna sem slysinu væru viðkomandi, þ.m.t. afrits ráðningarsamnings og tilkynninga um slysið. Tveimur dögum síðar barst svar þar sem upplýst var um tryggingafélag, stefnda TM tryggingar hf., og tekið fram að hafa skyldi samband við það varðandi þessar umbeðnu upplýsingar og að stefndi Brim hf. yrði stefnda TM tryggingum hf. innan handar ef eitthvað vantaði frá þeim.

Í framhaldi var slysið tilkynnt til stefnda TM trygginga hf., 16. október 2020, og enn óskað eftir öllum gögnum og upplýsingum málinu viðkomandi, en í dæmaskyni talið upp tryggingarskilmálar, tilkynning útgerðarmanns um slysið, upplýsingar um lögbundnar váttryggingar stefnda Brims hf. hjá stefnda TM tryggingum hf., afrit ráðningarsamnings, launaseðill, upplýsingar um eftirlitsbúnað skipsins, upplýsingar um verklag félagsins, bæði reglur og fyrirmæli er sjómönnum og nýliðum væru veittar og kynntar og jafnframt hvernig haldið væri utan um áhafnir við útgerð hverju sinni og löndun að henni lokinni. Eftir ítrekaðar fyrirspurnir hafi svar stefnda borist fjórum mánuðum síðar þar sem sagði: „Það virðast engin gögn til hjá hvorugri útgerð svo það er ekkert hægt að senda. Vinsamlega gerðu bara kröfu í trygginguna og afstaða verður bara tekin til hennar á grundvelli þeirra gagna sem félagið á.“ Af hálfu stefnda er hins vegar vísað til þess að stefnendum hafi þó verið afhent þau gögn sem til hafi verið en önnur ekki verið fyrir hendi. Þannig séu viss gögn, t.a.m. upplýsingar um fræðslu er C hafi hlotið, er ómögulegt sé nú að veita þar sem laust fyrir áramót 2021–2022 hafi kviknað í [bátum] og dagbók skipstjóra þá brunnið með skipinu.

Þann 15. júní 2021 var af hálfu stefnenda gerð krafa um viðurkenningu stefnda TM trygginga hf. á bótaskyldu úr þeim tryggingum sem stefndi Brim hf. hafði hjá stefnda TM tryggingum hf., þ.e. úr slysatryggingu sjómanna og úr ábyrgðartryggingu Brims hf. Með tölvupósti 15. september 2021 viðurkenndi stefndi TM tryggingar hf. bótaskyldu varðandi slysatryggingu sjómanna, en hafnaði kröfu í ábyrgðartryggingu stefnda Brims hf., þá á þeim forsendum að ósannað væri að andlátið mætti rekja til sagnæmrar háttsemi af hálfu stefnda Brims hf. Með kröfubréfi, dags. 17. nóvember 2021, var svo gerð krafa um greiðslu bóta úr slysatryggingu sjómanna hjá stefnda TM

tryggingum hf. Þann 14. desember 2021 var send tjónskvittun fyrir greiðslu þeirra bóta, undirrituð með fyrirvara 16. desember 2021, og greiðsla innt af hendi næsta dag.

Með málskoti, 13. janúar 2022, skutu stefnendur höfnun stefnda, TM trygginga hf., á viðurkenningu á bótaskyldu í ábyrgðartryggingu Brims hf., til úrskurðarnefndar í váttryggingamálum. Í úrskurði, 8. mars 2022, hafnaði nefndin kröfum stefnenda þar sem engin sönnun lægi fyrir um að andlát C mætti rekja til saknæmrar háttsemi starfsmanna Brims hf. Í forsendum úrskurðarins segir þó m.a.: „Verður í sjálfu sér að taka undir það með [stefnendum] að nokkuð skortir á upplýsingar frá [stefnda, Brimi hf.] og ekkert liggur fyrir um að umrætt atvik hafi verið tilkynnt til [RNSA], og um ástæður þess hafi það ekki verið gert. [...] Jafnvel þó nefndin teldi sýnt fram á saknæma vanrækslu [stefnda, Brims hf.] eða starfsmanna þess hvað varðar þjálfun, eftirlit, og viðbrögð í kjölfar hvarfs [C] er þannig ekkert komið fram er rennir stoðum undir það að það að [C] féll fyrir borð með þeim afleiðingum að hann lést sé að rekja til þeirrar vanrækslu. Þá hefur ekki verið sýnt fram á að unnt hefði verið að koma [C] til bjargar, jafnvel þó hvarf hans hefði uppgötvast skömmu eftir að B lagði að höfninni. Það er forsenda þess að bótaskylda teljist fyrir hendi að sýnt sé fram á orsakatengsl milli saknæmrar háttsemi og vanrækslu og tjóns og eins og mál þetta liggur fyrir nefndinni hefur ekki tekist að sýna fram á slík tengsl.“

Stefnendur kveðast taka undir það mat að skort hafi á upplýsingar frá stefnda sem og að óútskýrt sé hvers vegna RNSA hafi ekki verið tilkynnt en þau telji niðurstöðuna að öðru leyti ranga og bótaskyldu stefndu skýra. Stefnendum hafi síðan verið veitt gjafsóknarleyfi, auk þess sem gerð hafi verið lokatilraun til þess að leysa málið utan réttar með kröfubréfi og málshöfðunarviðvörðun 7. desember 2023. Stefndi, TM tryggingar hf., hafi svarað með afstöðubréfi, 11. janúar 2024, þar sem sú afstaða félagsins hafi verið áréttuð að hvorki lögju fyrir sannanir um sök stefnda Brims hf. né um orsakatengsl. Þann 23. apríl sl. barst stefndu síðan stefna í máli þessu.

Stefnendur bendi loks á það að samkvæmt fréttuheimildum hafi [báturinn] orðið fyrir altjóni í eldsvoða undir lok árs 2021. Nákvæm tímasetning eldsvoðans sé ókunn, en skipverjar hafi komið að [bátnum] ónýtum [...] 2022. Hafi D síðar keypt annan bát og gefið honum sama heiti, [nafn báts], en sá bátur sem í dag sigli undir því nafni sé því ekki sá sami og atvik þessa máls taki til.

Málsástæður og lagarök stefnenda

Stefnendur byggi á því að stefndi, Brim hf., beri skaðabótaábyrgð á því tjóni sem þau hafi orðið fyrir er sonur þeirra, C, hafi látist á sjó, 18. maí 2020, er hann hafi fallið útbyrðis af [bátnum], sem hann hafði verið ráðinn til starfa á af hálfu stefnda Brims hf. Byggi stefnendur bótarétt sinn á hinni almennu sakarreglu og á vinnuveitendaábyrgðarreglu skaðabótaréttar, og á ákvæðum skaðabótalaga nr. 50/1993, siglingalaga nr. 34/1985 og sjómannalaga nr. 35/1985. Byggi þau á að tjón þeirra sé að rekja til saknæmrar og ólögætrar háttsemi bæði stefnda Brims hf. sem og skipstjóra og annarra sem starfað hafi fyrir Brim hf. á tjónsstundu, sem heyri undir ábyrgð stefnda, Brims hf. Þá byggi þau á því að tjón þeirra sé að rekja til stórkostlegs gáleysis stefnda Brims hf. og starfsmanna þess, einkum skipstjóra [bátsins] á slysstundu, bæði þegar sonur þeirra hafi fallið útbyrðis og í kjölfar þess. Telji þau bótaskyldu fyrir hendi beint úr hendi stefnda, Brims hf., og úr hendi meðstefnda, TM trygginga hf., er tryggt hafi Brim hf. ábyrgðartryggingu á slysstundu og beri því fébótaskyldu gagnvart Brimi hf. vegna málsins.

Hvor stefnandi um sig hafi uppi sjálfstæða og aðskilda kröfu um að stefndu verði dæmdir til að greiða sér miskabætur *in solidum*. En samkvæmt 1. mgr. 19. gr. laga nr. 91/1991 sé fleiri en einum heimilt að sækja mál í félagi ef dómkröfur þeirra eigi rætur að rekja til sama atviks, aðstöðu eða löggernings. Með sömu skilyrðum megi sækja fleiri en einn í sama máli. Nægilegt sé að eitt af þeim þremur skilyrðunum sé uppfyllt.

Dómkröfur stefnenda eigi rætur að rekja til sama atviks og sömu aðstöðu. Atvikið sé þegar sonur þeirra hafi látist við störf í þágu stefnda, Brims hf., eftir að hafa fallið fyrir borð af [bátnum] 18. maí 2020 og aðstaðan sé staða stefnenda sem foreldra hins látna er eigi að lögum kröfu um miskabætur vegna þeirra tengsla á stefnda Brim hf. vegna þess tjóns sem þau hafi orðið fyrir við að missa son sinn og sem sé bótaskyld úr ábyrgðartryggingu meðstefnda, TM trygginga hf. Kjósi stefnendur að standa saman að málinu og krefjist hvor um sig dóms um sjálfstæða kröfu sína á hendur stefndu.

Aðild meðstefnda, TM trygginga hf., byggi á 1. mgr. 44. gr. laga nr. 30/2004, þar sem hann sé greiðsluskyldur vegna frjálstrar ábyrgðartryggingar sem stefndi Brim hf. hafi verið með í gildi hjá stefnda TM tryggingum hf. á slysdegi. Með ábyrgðartryggingu sem stefndi Brim hf. hafi tekið hjá stefnda TM tryggingum hf. hafi vátryggingafélagið skuldbundið sig til að greiða hinum fyrrnefnda bætur fyrir fjártjón sem sá meðstefndi yrði fyrir vegna skaðabótaábyrgðar er það bæri gagnvart þriðja aðila. Stefnendum sé heimilt að beina kröfum sínum um bætur úr ábyrgðartryggingunni að

stefnda TM tryggingum hf. einum og sér eftir sérreglu 1. mgr. 44. gr. laga nr. 30/2004, en eigi þó jafnframt rétt á að höfða mál gegn bæði hinum váttryggða, stefnda Brimi hf., og váttryggingafélaginu.

Krafa hvors stefnanda um sig um miskabætur styðjist við 2. mgr. 26. gr. laga nr. 50/1993 er kveði á um að gera megi þeim sem af ásetningi eða stórfelldu gáleysi valdi dauða annars manns að greiða maka, börnum eða foreldrum miskabætur. Stefnendur séu foreldrar hins látna og geti því haft uppi bótakröfu eftir ákvæðinu. Stefnendur hafi orðið fyrir tjóni þá sonur þeirra hafi látist við störf hjá stefnda, Brimi hf., 18. maí 2020 og andlát hans sé afleiðing af ólögmatrí og saknæmri háttsemi stefnda, Brims hf., og starfsmanna þess, einkum skipstjóra, er heyri undir skaðabótaábyrgð Brims hf. Miski stefnenda sé sennileg afleiðing af hinni bótaskyldu háttsemi og skýr orsakatengsl á milli. Hina bótaskyldu háttsemi sé að rekja til stórkostlegs gáleysis stefnda Brims hf. og starfsmanna og skipstjóra þess, sem heyri undir fébótaábyrgð þess að bæta og sem greiðsluskylt sé úr ábyrgðartryggingu þess hjá meðstefnda, TM tryggingum hf.

Við mat á fjárhæð miskabóta samkvæmt 26. gr. skaðabótalaga beri hér að líta til vissra þátta. Í skýringum í greinargerð með 14. gr. frumvarps er orðið hafi að lögum nr. 37/1999, og orðið þar 13. gr., segi að ef skilyrði til greiðslu miskabóta samkvæmt ákvæðinu væru fyrir hendi gæti tjónþoli hvort sem er átt rétt til bóta sjálfstætt samkvæmt ákvæðinu eða til viðbótar bótum samkvæmt 3. og 4. gr. skaðabótalaga. Þá komi fram að fjárhæð bóta væri matskennd og réðist af sanngírni í hverju tilviki. Skyldi m.a. hafa í huga umfang tjóns, sök tjónvalds sem og fjárhagslega getu hans.

Stefnendur byggi á því að umfang tjóns þeirra sé verulegt, sök tjónvalds mikil og þá sé stefndi Brim hf. afar burðugt félag fjárhaldslega. Öll sjónarmið að baki ákvörðun miskabóta mæli því með því að ákvarða skuli háar miskabætur í máli þessu. Dæmdar miskabætur í íslenskum rétti hafi lengi staðið í stað og í engu þróast í takt við eðlilegar verðbreytingar. Sá grundvallarmunur sé þó fyrir hendi hér, ólíkt því sem oft eigi við í framkvæmd þegar ákvæðinu sé beitt, að hinn bótaskyldi hafi slíka fjárhagslega burði að jafnvel þótt miskabætur í málinu hlupu á tugum milljóna króna hefði það hverfandi áhrif á fjárhagsstöðu stefnda. Telji stefnendur vera ljóst að stefndu beri ábyrgð á tjóni er bótaskyldt sé eftir 26. gr. laga nr. 50/1993. Geri því hvor stefnandi um sig kröfu um að stefndu verði dæmdir *in solidum* til að greiða sér 15.000.000 króna í miskabætur.

Samkvæmt gögnum máls sé ljóst að C hafi fallið útbyrðis af [bátum] um kl. 7:44, 18. maí 2020. Nákvæm tildrög séu óljós en rannsóknarskýrsla lögreglu leggi til

grundvallar að C hafi fallið fyrir borð á þeim tíma sem slokkni á síma hans líkt og hann hafi orðið fyrir áfalli. Skipverjar hafi staðfest í lögregluskýrslu að þeir hafi séð C skömmu fyrr sama morgun, um kl. 7, og ekkert athugunarvert verið við hann. Síðast hafi sést til C á bilinu 7:30–7:40 um borð í bátnum. Hafi hann þó ekki verið á meðal áhafnar sem komið hafi í höfn 20–30 mínútum síðar, um kl. 8. Líkamsleifar C hafi fundist tæpu ári síðar, 4. apríl 2021, og að sögn lögreglu þá borið með sér skýr ummerki um að hafa þá legið lengi í sjó. Sé það yfir vafa hafið að C hafi fallið útbyrðis af [bátnum], 18. maí 2020, á sama tíma og hann hafi verið þar við störf sín hjá Brimi hf. Þegar krafist hafi verið viðurkenningar á bótaskyldu í slysatryggingu sjómanna og ábyrgðartryggingu hjá stefnda TM tryggingum hf. hafi bótaskylda verið samþykkt í slysatryggingu sjómanna, en fyrir því þurfi þá að vera uppfyllt skilyrði um að slys hafi valdið tjóni, sbr. 172. gr. laga nr. 34/1985. Hins vegar hafi stefndi, TM tryggingar hf., hafnað bótaskyldu í ábyrgðartryggingu Brims hf. á þeim forsendum að skilyrði orsakatengsla og saknæmrar háttsemi lægju ekki fyrir að mati félagsins. Telji stefnendur því óumdeilt að C hafi fallið útbyrðis í slysaatburði. Haldi stefndu öðru fram beri þeir sönnunarbyrði fyrir því, en túlka beri þá vafa stefnendum í hag.

Samkvæmt sakarreglunni og reglunni um vinnuveitendaábyrgð beri stefndi Brim hf. skaðabótaábyrgð á því tjóni, sem stefnendur hafi orðið fyrir, með saknæmum og ólögætum hætti enda séu skilyrði um sennilega afleiðingu og orsakatengsl uppfyllt. Slysið megi rekja til þess að vanræktar hafi verið skyldur sem hvílt hafi á Brimi hf. og starfsmönnum þess, þ.m.t. skipstjóra, samkvæmt lögum og venjum til að tryggja öryggi C um borð í [bátnum] á tjónsstundu og til að koma honum til bjargar í kjölfar þess að hann hafi fallið útbyrðis.

Samkvæmt 1. mgr. 171. gr. laga nr. 34/1985 beri útgerðarmaður ábyrgð á tjóni er stafi af yfirsjónum eða vanrækslu í starfi skipstjóra eða öðrum er starfi í þágu skips. Hann kunni að eiga endurkröfu á hendur þeim er valdur sé að tjóninu í framhaldi þess að greiða slíkar bætur, sbr. 2. mgr. 172. gr. sömu laga. Regla þessi sé til marks um þá meginreglu er gildi um skaða- og fébótaábyrgð útgerðarmanns gagnvart skipstjórum og öðrum sem starfi á hans vegum, þ.e. húsbóndaábyrgð sem útgerðarmaður sem atvinnurekandi beri á skaðaverkum starfsmanna sinna. Þá sé ábyrgð skipstjóra sem yfirmanns á skipi víða tíunduð, sbr. t.d. 5. tl. 3. gr. þágildandi laga nr. 30/2007, um að skipstjóri beri fulla ábyrgð á framkvæmd þeirra laga og reglna er lúti að starfi hans og

settar séu af þar til bærur stjórnvöldum. Leiði sú ríka ábyrgð af meginreglu 49. gr. laga nr. 35/1985 sem kveði á um að skipstjóri hafi æðsta vald á skipi í öllum efnum.

Skipstjóri [bátsins] hafi vanrækt skyldur sínar til að tryggja öryggi sonar stefnenda þar um borð. Hafi sonur stefnenda, C, ekki verið látinn undirgangast öryggisfræðslunámskeið áður en til ráðningar og lögskráningar hans þar hafi komið. Samkvæmt 1. mgr. 5. gr. þágildandi laga nr. 35/2010 beri skipstjóri ábyrgð á því að lögskráning fari fram í gegnum lögskráningarkerfið. Í 3. mgr. sama ákvæðis komi fram að meðal þess sem leggja beri fram til Samgöngustofu sé staðfesting á að skipverji hafi hlotið öryggisfræðslu í Slysavarnaskóla sjómanna eða á annan hátt, sbr. 3. tl. 3. mgr. 5. gr., áður en til lögskráningar komi. Ráðherra sé eftir 7. gr. laganna veitt heimild til þess að setja reglugerð um nánari framkvæmd lögskráningar og skilyrði hennar, um öryggisfræðslu sjómanna og hvernig að henni skuli staðið, o.fl. Á grunni þeirrar heimildar sé í gildi reglugerð nr. 817/2010 þar sem fram komi í 1. mgr. 5. gr. að óheimilt sé að ráða mann til starfa á íslenskt skip eða lögskrá nema hlotið hafi öryggisfræðslu hjá Slysavarnaskóla sjómanna. Ljóst sé að C hafi ekki verið látinn sækja öryggisfræðslunámskeið hjá Slysavarnaskóla sjómanna áður en hann hafi verið ráðinn til starfa eða lögskráður. Hafi skipstjóri hér borið lagalega skyldu til þess að tryggja að C lyki eða hefði lokið öryggisfræðslunámskeiði áður en gengið yrði frá ráðningu hans á bátinn og þá áður en hann yrði þar lögskráður. Á öryggisfræðslunámskeiðinu sé m.a. kennt hvernig nota skuli öryggisbúnað, hvaða öryggisráðstafana skipverjar skuli gæta á sjó, um mikilvægi persónulegs búnaðar, líflínu, flotvinnugalla, björgunarvesti og mikilvægi þess að halda sér á floti og halda kyrru fyrir ef maður hafi ekkert til að synda að, ólík áhrif þess að synda eða halda kyrru fyrir og einnig sé farið yfir viðbrögð áhafnar og þann búnað sem finna megi í skipum til að bjarga á sjó.

Á skipstjóra hafi því hvílt skylda til að tryggja að sonur stefnenda undirgengist námskeið er sé sérstaklega haldið úti til að fyrirbyggja slys líkt og þau sem hann hafi látið lífið vegna, auk þess að kenna hvernig auka hefði mátt líkur á björgun á sjó. Samkvæmt slysavarnaskólanum hafi þrír samskipverjar C farið á námskeiðið til þeirra í kjölfar þess að hann hafi fallið útbyrðis og telji stefnendur að ef tryggð hefði verið betur öryggisfræðsla til C og áhafnarinnar allrar hefði mátt fyrirbyggja fall hans útbyrðis, en í það minnsta hefðu aukist líkur á björgun hans í kjölfar þess. Verði samkvæmt því að leggja til grundvallar að skipstjóri [bátsins] sem stefndi Brim hf. beri ábyrgð á, og stefndi Brim hf. sjálfur, hafi hér sýnt af sér stórkostlegt gáleysi og

sonur stefnenda því verið óundirbúinn gagnvart þeirri hættu sem starfinu hafi fylgt. Hafi það falið í sér sagnæma og ólögsmæta háttsemi sem leitt hafi til tjóns stefnenda.

Þá hafi verið vanrækt að tryggja öryggi og heilsu C um borð þar sem hann hafi enga nýliðafræðslu fengið né verið farið yfir öryggisatriði um borð í [bátinum] eða haldnar þar neyðaræfingar. Samkvæmt 2. mgr. 57. gr. laga nr. 35/1985 sé þeim manni er verkum stjórnar skylt að gæta þess að fylgt sé nauðsynlegum varúðarreglum gegn slysum og sjúkdómum. Á sama hátt sé skipverja skylt að hlýðnast fyrirmælum um notkun öryggisbúnaðar og öðrum varúðarreglum. Samkvæmt 1. mgr. 8. gr. laga nr. 35/1985 skuli skipstjóri við ráðningu nýliða sjá um að nýliðanum sé leiðbeint um störf þau sem hann eigi að sinna. Enn fremur skuli honum sýndur björgunarbúnaður og viðvörunarbúnaður sem á skipinu sé og leiðbeint um grundvallaratriði við notkun þeirra. Vísist jafnframt til 11. gr. reglugerðar nr. 200/2007 þar sem kveðið sé á um að vinnuveitanda beri að tryggja að sérhver starfsmaður fái nægilega þjálfun að því er varði öryggi og hollustu, m.a. með upplýsingum og tilsögn er snúi að vinnuaðstöðu og starfi: a) um leið og hann sé ráðinn til starfa. Þá vísist til reglugerðar nr. 122/2004 með breytingum, sbr. 4. mgr. 3. gr., sbr. einnig 8. gr., þar sem vísað sé til tilskipunar nr. 93/103/EBE, en þar sé lögð á yfirmenn á sjó sú skylda að tryggja að skipverjar hljóti viðeigandi þjálfun, einkum í formi nákvæmra og skiljanlegra leiðbeininga um öryggi og hollustu um borð í skipum og sérstaklega um slysavarnir, sbr. 9. gr. hennar.

C hafi verið ráðinn til starfa 5. maí 2020, þá [...] ára gamall, og hafið störf sama dag. Hafi hann enga fyrri reynslu haft af störfum á sjó, verið ungur að aldri og engan undirbúning hlotið áður en hann hafi komið á [bátinn]. Hafi skipstjóra mátt vera þetta fullljóst og stefndi Brim hf. borið ábyrgð á ráðningunni með skipstjóranum og á því hvernig staðið hafi verið að henni og undirbúningi starfsmannsins, C, áður en hann hafi hafið störf hjá Brimi hf. Þá beri að horfa til þess að skipstjóri [bátsins] hafi átt frumkvæði að ráðningunni þegar hann hafi boðið C starfið eftir ábendingu vinar C sem einnig hafi starfað um borð í [bátinum]. Í ráðningarsamningi komi svo skýrt fram að starfið geri sérstakar kröfur um öryggi og aðgæslu og beri því skipverja að fylgja á öllum tíma „vinnureglum félagsins um starf sitt, s.s. um öryggi og aðgæslu um borð í skipum félagsins og við vinnu á sjó“. Þekkjandi aðstæður allar hafi hvílt þeim mun ríkari skylda á stefnda, Brimi hf., sem vinnuveitanda á ráðningu, verkferlum og undirbúningi nýrra skipverja og/eða að tryggja að skipstjóri sem starfaði á hans vegum fylgdi þeim verkferlum og undirbúningi ef stefndi, Brim hf., hygðist byggja á að slíkir

verkferlar væru fyrir hendi. Eins og um annað hafi stefndi Brim hf. ekkert gert til að upplýsa um slíkt. Hafi þeim borið að tryggja að C hlyti alla þá þjálfun, nýliðafræðslu og eftirlit sem aldur hans og reynsla hafi krafist.

Þrettán dögum eftir að C hafi hafið störf á bátnum hafi hann fallið útbyrðis og druknað. Byggi stefnendur á því að hefði hann hlotið þá þjálfun, fræðslu og eftirlit sem með réttu hefði mátt gera kröfu um hefði slíkt slys ekki átt að geta átt sér stað. Í þeirri viðleitni að reyna að upplýsa nánar um aðstæður hafi verið óskað ítrekað eftir afriti af öllum gögnum og upplýsingum í tengslum við [bátinn], slysið, ráðninguna o.fl. Hafi engin gögn verið afhent, þ.m.t. engar upplýsingar um umræddar vinnureglur um öryggi og aðgæslu um borð í [bátnum] á umræddu tímabili, afrit af sjódagbók, afrit af þjálfunarhandbók skipsins, sem skylda sé að hafa í hverri káetu eða borðsal og setustofu, sbr. reglugerð nr. 122/2004, né aðrar upplýsingar er viðkomi undirbúningi og þjálfun C. Gögn málsins, þ.m.t. leit lögreglu í káetu C og svör stefnda TM trygginga hf. við beiðni stefnenda, beri hins vegar með sér að engu slíku virðist hafa verið til að dreifa í [bátnum]. Vegna þessa sé með öllu ósannað að slíkar reglur hafi verið settar fyrir [bátinn] eða verið kynntar fyrir C sérstaklega eða hann hlotið þá nýliðafræðslu sem honum hafi borið að skyldi vera tryggð samkvæmt lögum.

Sönnun þess að þessi skilyrði hafi verið uppfyllt hvíli á stefnda, Brimi hf., þ.m.t. um að nýliðafræðsla hafi farið fram með skráningu þar um bæði í dagbók skipsins og í þjálfunarhandbók skipverja. Í ljósi eðlis vinnusambandsins verði að beita sakarreglu hér með strangara sakarmati en ella. Feli þetta í sér saknæma vanrækslu og yfirsjón enda vinnu- og öryggisreglur settar sérstaklega í þeim tilgangi að reyna að fyrirbyggja slys og til að takmarka umfang tjóns þegar þau eigi sér stað. Vanræksla hér um feli í sér skýrt brot á skyldum stefnda Brims hf. samkvæmt ráðningarsamningi og sjómannalögum og hafi félagið og skipstjóri þess þannig brugðist skyldum sínum, þ.m.t. til að tryggja öryggi og heilsu áhafnar sinnar, sem feli þá í sér saknæma og ólögmeta háttsemi. Slík vanræksla verði að teljast stórkostleg eins og atvikum öllum sé háttað.

Ósannað sé þá að björgunar- og eldvarnaræfingar hafi verið haldnar jafn reglulega og skylda kveði á um. Slíkt hafi mátt sanna með framlagningu eftirlitsbókar skipsins, sbr. 13. gr. reglna um björgunar- og öryggisbúnað íslenskra skipa, nr. 189/1994, með síðari breytingum, en án slíkrar framlagningar verði að ganga út frá því að það hafi verið vanrækt. Vanræksla hér um feli í sér saknæma vanrækslu á öryggisráðstöfunum af hálfu skipstjóra og útgerðarmanns, er í báðum tilvikum heyri undir ábyrgð stefnda

Brims hf. Vísast til hliðsjónar í kennslubækling Samgöngustofu um æfingar um borð í skipum þar sem lýst sé mikilvægi þeirra, tíðni, undirbúningi og fræðslu til áhafnar.

Skipstjóri hafi þá vanrækt að hafa eftirlit með áhöfn er báturinn hafi komið í höfn, 18. maí 2020, er hafi verið afar rík skylda gagnvart C sem nýráðnum og óreyndum skipverja. Ljóst megi telja að með betra skipulagi og starfsháttum hefðu skipstjóri og aðrir skipverjar getað uppgötvað að C væri ekki á meðal áhafnarinnar þegar báturinn hafi komið í land umræddan morgun og gripið til aðgerða til að reyna að koma honum til bjargar skömmu eftir að hann hafi fallið útbyrðis. Gera verði þá lágmarkskröfu til skipstjóra að haft sé visst eftirlit með áhöfn hverju sinni í samræmi við meginreglur siglinga- og sjómannalaga og út frá venjum og meginreglum vinnuréttar, en skipstjóri beri ábyrgð á undirmönnum sínum um borð í skipinu. Samkvæmt 7. gr. siglingalaga nr. 34/1985 beri skipstjóra að annast um að skipi sé stjórnað og með það farið í samræmi við góðar venjur og kunnáttu í siglingum og sjómennsku.

Samkvæmt 59. gr. sjómannalaga nr. 35/1985 sé skipverji skyldur til þess að koma á ákveðnum tíma í skiprúm. Eftir það megi hann svo ekki fara frá skipi leyfislaust. Af ákvæðinu leiði að skipverji megi aldrei yfirgefa skip án samþykkis eða eftir tilmælum yfirmanns, sem í þessu tilfelli hafi verið skipstjóri [bátsins] á slysstundu. Samkvæmt því þurfi skipstjóri að annast eftirlit með því hverjir séu um borð í skipi hverju sinni, þ.m.t. þegar það kemur í höfn. Þá hvíli sú skylda á skipstjóra að lögskrá skipverja samkvæmt þágildandi lögum nr. 35/2010. Eitt markmið lögskráningar sé að tryggja sönnun fyrir því hverjir séu um borð í skipi hverju sinni og að siglingatími skipverja sé skráður. Siglingatími sé skilgreindur í 11. tl. 3. gr. laga nr. 30/2007 sem viðurkenndur starfstími um borð í skipi sem sé í förum og fullnægi skilyrðum laga þeirra eða reglugerða settra samkvæmt þeim. Það sé nánar útfært í 18. gr. reglugerðar nr. 175/2008 sem viðurkenndur starfstími um borð og reiknist þá frá þeim degi sem viðkomandi sé skráður til starfa um borð í skipi til þess dags þegar hann sé afskráður. Lögskráningarskylda hvíli á skipstjóra sem skuli sjá til þess að allir skipverjar séu lögskráðir sem ráðnir séu til starfa á skipi og jafnframt að skipverjar séu svo lögskráðir úr skiprúmi þegar viðveru þeirra um borð ljúki, sbr. 1. og 3. mgr. 4. gr. þágildandi laga nr. 35/2010. Skipstjóri geti því ekki uppfyllt þá skyldu lögum samkvæmt nema að fylgjast með og halda utan um hverjir komi um borð þegar lagt sé út og hverjir fari frá borði þegar bátur komi í höfn. Samkvæmt lögskráningu C hafi hann verið lögskráður af skipstjóra í skiprúm 5. maí 2020, en ekki lögskráður úr skiprúmi fyrr en

19. maí 2020, daginn eftir hann hafi týnst á sjó. Lögskráning fari í dag fram með rafrænum hætti og taki skamma stund að framkvæma hana. Seinangangur skipstjóra við að lögskrá úr skiprúmi sýni að hann hafi ekki sinnt skyldum sínum samkvæmt lögum um lögskráningu um leið og siglingatíma hafi lokið í téð sinn og skipverjar yfirgefið skiprúm og feli þannig í sér sönnun þess að skipstjóri hafi ekki kannað hverjir hafi yfirgefið skipið við komu þess í höfn á slysdag. Hefði hann gert það hefði skipstjóranum og áhöfninni verið ljóst að C væri ekki þar á meðal þegar báturinn hafi komið í höfn þann dag. Það hafi fyrst verið degi eftir komu bátsins í höfn sem skipstjóri hafi sinnt lagaskyldu sinni samkvæmt lögskráningarlögum og skráð C úr skiprúmi. Skipstjóri hafi hér látið sér ábyrgðarhlutverk sitt í léttu rúmi liggja og með því sýnt af sér skeytingarleysi gagnvart skyldum sínum og gagnvart hagsmunum þeirra sem heyrt hafi undir ábyrgð hans sem skipstjóra, þ.m.t. sonar þeirra. Skipstjóri geti ekki talist hafa fullnægt þeirri skyldu sem á honum hvíli til að annast lögskráningu skipverja í og úr skipum, nema með því að fylgjast með því hvort allir skipverjar skili sér frá borði þegar skip komi í höfn. Hafi skipstjóri þar með ekki tryggt sönnun fyrir því hverjir væru réttilega um borð hverju sinni eða að siglingatími skipverjans væri rétt skráður. Leiði af brot á skráðri háttænisreglu og saknæma og ólögmeta vanrækslu á utanumhaldi áhafnar sem sé stórkostleg vanræksla á mikilvægri skyldu skipstjóra.

Þá leiðir af þeirri vanrækslu að ekki hafi þá verið fylgst með því hvaða skipverjar hafi komið aftur í land þegar komið hafi verið í höfn á X að morgni 18. maí 2020. Hafi stefndu ekki orðið við ítrekuðum óskum um upplýsingar um hvernig haldið hafi verið utan um áhöfn [bátsins] hverju sinni eða hvernig eftirliti hafi verið háttað á bátnum. Hefði skipstjóri annast þá skyldu af alúð að sinna eftirliti og umsjón með áhöfninni þá skipið hafi komið í höfn í téð sinn hefði skipstjóri í síðasta lagi orðið þess áskynja að C væri þá ekki lengur á meðal áhafnarinnar er báturinn hafi komið í höfn og skipverjar yfirgefið hann kl. 8. Hefði hann þá getað fengið þær upplýsingar frá áhöfn sinni, líkt og lögregla hafi fengið, að C hafi verið á meðal áhafnarinnar þegar borðaður hafi verið morgunmatur um kl. 7 og jafnframt hafi háseti þá séð til C um 7:30–7:40-leytið, sem hafi verið á þeim tíma þegar báturinn hafi siglt í höfn.

Samkvæmt rannsóknarskýrslu lögreglu sé líklegast að C hafi dottið í sjóinn um 1,2 km frá höfn kl. 7:44 og því um tiltölulega stutta vegalengd fyrir bát eða slöngubát að fara og leita hans svo skömmu eftir slys. Hefði með eðlilegu eftirliti og utanumhaldi skipstjóra með áhöfn bátsins mátt tryggja að björgunaraðgerðir hæfust jafnvel 16–26

mínútum eftir að C hefði fallið útbyrðis. Raunin sé hins vegar sú að enginn hafi fylgst með því hvort nýráðna og óreynda skipverjann vantaði þegar báturinn hafi komið í höfn. Það hafi því ekki verið fyrir en mörgum klukkutímum eftir atvikið sem skipulögð leit hafi hafist. Telji stefnendur vanræksluna ekki einungis hvíla á skipstjóra heldur og á stefnda Brimi hf. er beri ábyrgð á störfum skipstjóra sem hjá þeim starfi. Hafi félagið aldrei orðið við óskum um afhendingu verklagsreglna sem gilt hafi til að fylgjast með áhöfn bátsins hverju sinni og sé byggt því, þar til annað sannist, á því að slíkar reglur hafi ekki verið til staðar eða þeim ekki fylgt eftir. Andlát C telji stefnendur ekki tilkomið af því einu að hann hafi fallið í sjóinn heldur og þá engu síður vegna þess að honum hafi ekki verið komið til bjargar fyrir en um seinan.

Viðurkennt sé í skaðabótarétti að hafi tjónþoli sannað brot tjónvalds á skráðri háttneisreglu leiði það til þess að kröfur til hans um sönnun á orsakasambandi á milli háttseminnar og tjónsins verði mildaðar með þeim hætti að líkur standi til þess að hugsanlega hefði verið unnt að koma í veg fyrir slys hefði reglunni verið fylgt. Byggt sé á því að svo hafi verið í þessu tilfelli gagnvart öllum þeim skráðu háttneisreglum sem brotnar hafi verið í máli þessu. Hefði skipstjóri gætt að áhöfn sinni í samræmi við þær kröfur sem gera megir til aðila í jafn ábyrgðarmiklu hlutverki hefði mátt koma C til bjargar skömmu eftir að hann hafi fallið fyrir borð. Hafi þetta falið í sér afar mikla vanrækslu sem verði að teljast til stórkostlegs gáleysis skipstjóra og sé þá sjálfstæð tjónsorsök sem leiði ein og sér til bótaskyldu eins og atvikum sé háttað.

Áhöfn bátsins og skipstjóri hafi þá sýnt af sér seinagang þegar látið hafi verið hjá líða að tilkynna um hugsanlegt slys strax og áhöfninni hafi orðið ljóst að C væri saknað, sem hafi enn aukið líkurnar á því tjóni sem orðið hafi. Hafi a.m.k. tvær klukkustundir liðið frá því að áhöfninni hafi orðið ljóst að C væri saknað og skipstjóra hafi að eigin sögn verið gert kunnugt um það samkvæmt lögregluskýrslu og þar til lögreglu hafi verið gert viðvart um málið. Engin útskýring hafi verið gefin á þeim seinagangi. Hvíli ríkar skyldur um að lögreglu og viðbragðsaðilum sé strax gert viðvart og hvíli sú skylda ríkust á skipstjóra bátsins. Stefnendur telji enga réttlætningu fyrir þeim drætti. Skipstjóra hefði mátt vera ljóst strax og honum hefði verið gert viðvart um að enginn hefði séð C frá því að báturinn hefði komið í land, og hann hefði ekki sinnt því að telja áhöfnina, að líkur væru á því að skipverji hefði ekki skilað sér í land og möguleiki væri á að hann væri úti á sjó og þá mögulega að berjast fyrir lífi sínu. Með seinum viðbrögðum áhafnar og skipstjóra hafi björgunaraðgerðir þannig

tafist enn frekar og það aukið enn á líkurnar á því að þær myndu ekki skila árangri, enda geti hver mínúta skipt máli í slíkum aðstæðum. Sex klukkustundir á sjó án öryggisbúnaðar eða kunnáttu um hvernig skuli bregðast við því að falla útbyrðis í sjóinn sé hvort tveggja til þess fallið að auka á saknæmi tjónvalda og feli þá í sér sjálfstæða tjónsorsök sem feli ein og sér í sér bótaskyldu. Hafi rík skylda hvílt á skipstjóra og áhöfn að tilkynna um slysið í allra seinasta lagi um leið og grunur hafi verið um að C hefði ekki skilað sér í land.

Hver og ein ofangreind ástæða feli í sér saknæma og ólögmeta háttsemi og vanrækslu sem falli undir bótaábyrgð stefnda Brims hf. á grundvelli meginreglu um vinnuveitendaábyrgð og þá starfsmanna félagsins persónulega eftir sakarreglunni en hvort tveggja sé bótaskyldt úr téðri ábyrgðartryggingu stefnda. Hver og ein hér áður lýst vanræksla feli í sér stórkostlegt gáleysi en jafnvel ef ekki yrði á það fallist sé ljóst að þegar horft sé á atvik málsins heildstætt sé gáleysið stórkostlegt. Í íslenskri dómafrankvæmd sé viðurkennt að þegar sök þygi liggja fyrir og líkur standi til þess að tjónið hafi leitt af henni, þótt það verði ekki fullkomlega sannað, sé slakað á kröfum um orsakatengsl líkt og gert hafi verið í dómi Hæstaréttar Íslands í máli nr. 262/2000.

Stefndi Brim hf. og stefndi TM tryggingar hf. beri allan halla þar sem atvik kunní að teljast óljós í málinu. Engin tilkynning um slysið virðist vera til frá Brimi hf. eða skipstjóranum til RNSA og hafi verið gerðar við það athugasemdir í forsendum úrskurðarnefndar í váttryggingamállum. Samkvæmt 1. mgr. 16. gr. laga nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa sé skylda til að tilkynna um sjóslys eða sjóatvik til RNSA án ástæðulauss dráttar eða til að ganga úr skugga um að nefndin hafi fengið vitneskju um slysið. Samkvæmt 2. mgr. sömu lagagreinar hvíli sérstök skylda í þessum efnunum á stjórnendum og eigendum eða útgerðarmönnum skipa. Sjóatvik sé síðan skilgreint í 17. tl. 3. gr. sömu laga sem sá atburður eða röð atburða, annar en sjóslys, sem gerst hafi í beinum tengslum við útgerð skips, er stofni í hættu öryggi skipsins, þeirra sem um borð séu eða annarra eða umhverfisins sé atburðinum ekki afstýrt. Sjóslys sé skilgreint í 18. tl. 3. gr. sömu laga sem sá atburður eða röð atburða í tengslum við útgerð skips sem leiði til upptalinna afleiðinga, þ.m.t. að maður falli fyrir borð og til dauðsfalls. Markmið rannsóknar RNSA sé m.a. það að leiða í ljós orsakir samgönguslysa og samgönguátvika, sbr. 2. mgr. 1. gr. þessara sömu laga.

Þrátt fyrir ítrekaðar áskoranir hafi ekki verið lögð fram nein tilkynning af hálfu stefnda Brims hf. eða skipstjóra til RNSA, en skýr tilkynningarskylda hafi hvílt á

þeim, hvort sem stefndi, Brim hf., hafi álitid að um sjóslýs væri að ræða eða þá sjóatvik. Vanræksla hér um hafi verið til þess fallin að torvela sönnun um orsakir slyssins og beri að leggja til grundvallar að hefði slík skýrsla verið unnin hefði betur mátt greina þær. Leggja beri til grundvallar í samræmi við viðurkennda nálgun í skaðabótarétti að vanræksla á lögfestri tilkynningarskyldu beri að túlka hinum tilkynningarskylda aðila í óhag og leggja þá til grundvallar frásögn tjónþola um hvað hafi atvikast, nema ef hinn tilkynningarskyldi aðili geti þrátt fyrir umrædda vanrækslu sína sannað hvað fram hafi farið, sbr. t.d. ríka dómaframkvæmd að baki 79. gr. laga nr. 46/1980.

Stefnendur hafi byggt á því að ekki hafi átt sér stað viðeigandi öryggisfræðsla og nýliðafræðsla, en við rannsókn samgönguslyss hefði væntanlega verið kannað með skráningu um slíkt í skipsdagbók og í þjálfunarbók C. Sú skipsdagbók virðist af svörum beggja stefndu í málinu aldrei hafa verið til og telji stefnendur það fela í sér enn eitt brot á skyldum stefndu til að tryggja upplýsingar um áhöfn á sjó. Jafnframt byggi þau á því að C hafi því ekki verið meðvitaður um öryggisráðstafanir og hvernig öryggisklæðnaði hafi borið að klæðast á téðri stundu. Margt geti orðið til þess að skipverji falli fyrir borð og séu sérstaklega lögfestar öryggisreglur og reglugerðir einmitt til af þeim ástæðum og séu í fræðsluefni Samgöngustofu um fallhættu í skipi, en þar segi m.a. að víða sé hætta á að hrasa og falla útbyrðis í skipum og sé talinn upp fjöldi öryggisatriða sem þurfi að gæta að. Meðal þess sem geti valdið slíku slysi séu lélegir eða slitnir skósólar, en útgerðarmanni beri að úthluta skipverjum öryggisklæðnað á skipi, tryggja óbyrgð op á þilförum, ótraustan og illan frágang stiga, hreyfingar og velting skips o.fl. Allt þetta og meira til geti valdið því að skipverji falli útbyrðis og gerist slíkt heyri það að undir ábyrgð skipstjóra og útgerðarmanns. Með rannsókn RNSA eða notkun öryggismyndavélabúnaðar hefði mátt sanna nákvæmlega hvernig kom til að C hefði fallið útbyrðis, hvar og hvenær. Slíkri sönnun verði þó ekki við komið lengur enda of seint að rannsaka aðstæður á slysstað nú og sé það að rekja til þess að skipstjóri og stefndi, Brim hf., hafi vanrækt að tilkynna um slysið og tryggja virkni öryggismyndavélabúnaðar bátsins. Beri því að leggja til grundvallar að C hafi fallið útbyrðis vegna atvika er honum verði ekki um kennt og falli undir ábyrgð og sök skipstjóra sem ábyrgðarmanns báts og Brims hf.

Líkt og fram komi í skýrslu lögreglu sé ekki vitað með hvaða hætti nákvæmlega það hafi atvikast að C hafi fallið útbyrðis. Það hefði þó mátt sanna með einföldum hætti ef vinnuveitandi hefði gætt eftirlits með áhöfn skömmu fyrir komu í höfn eða

með því að tryggja virkni eftirlitsbúnaðar, þ.e. myndavélabúnaðar, sem hafi verið um borð í bátnum og staðsettur með yfirsýn yfir þilfari. Hefðu myndavélar verið í notkun telji stefnendur að einfaldlega hefði mátt staðsetja slysið og sýna hvernig það hefði komið til. Myndavélar hafi hins vegar ekki verið í gangi á slysstundu og hafi engar skýringar fengist á því. Með því að tryggja ekki virkni eftirlitsmyndavélanna hafi stefndi Brim hf. og skipstjóri bátsins vanrækt skyldur sínar og torveldað sönnun í málinu. Þá hefði með virkum myndavélabúnaði mátt sjá hvar og hvenær C hafi fallið útbyrðis og þannig stóraukið líkur á því að björgunaraðgerðir bæru árangur með skilvirkri leit. Verði að meta þeim það til sakar að hafa vanrækt viðhald eftirlits- og öryggisbúnaðar. Fella beri halla af sönnunarskorti um tildrög slyssins á váttryggingartaka í samræmi við dómaframkvæmd, sbr. t.d. dóm Hæstaréttar í máli nr. 71/2015.

Þá árétti stefnendur að reynt hafi verið að upplýsa málið eftir fremsta megni af þeirra hálfu og í þeirri viðleitni m.a. sendar fyrirspurnir, gagna- og upplýsingabeidnir og óskað fundar með RNSA, lögreglu, kennslanefnd ríkislögreglustjóra, Sjómannasambandi Íslands, Verkalýðs- og sjómannafélagi Þ, Samgöngustofu, Slysavarnaskóla sjómanna o.fl. Enn fremur hafi ítrekað verið skorað á báða stefndu að leggja fram gögn sem þeim beri að lögum að eiga til afrit af. Meðal sönnunargagna sem stefndi Brim hf. hefði þannig átt að geta afhent séu:

1. Afrit af ráðningarsamningi C við stefnda, Brim hf., dags. 5. maí 2020, í óstyttri útgáfu sem útgerðin hafi sannanlega átt afrit af, sbr. samskipti stefnenda við Sjómannasamband Íslands.

2. Afrit af launaseðli/launaseðlum C er félaginu beri skylda til að halda utan um sem bókhaldsskyldum aðila samkvæmt 22. gr. laga nr. 45/1987 um staðgreiðslu opinberra gjalda, auk 5. gr., sbr. a-lið 1. mgr. laga nr. 145/1994 um bókhald.

3. Upplýsingar um hvers vegna öryggismyndavélar um borð í bátnum, sem hefðu getað sýnt hvar, hvenær og hvernig C féll útbyrðis, hafi þá ekki verið í notkun.

4. Afhending sjóferðabókar C sem skipstjóra hafi verið skylt að geyma, sbr. 3. gr. og 5. gr. reglugerðar nr. 162/1987.

5. Afhending þjálfunarbókar C sem ætti að geta sýnt fram á það hvort hann hafi verið látinn undirgangast nýliðafræðslu.

6. Ljósrit/afrit af skrá skipstjóra yfir alla muni C við andlát, vottaða af tveimur skipverjum samkvæmt 2. mgr. 39. gr. sjómannalaga nr. 35/1985.

Telji stefnendur að horfa verði til þess að stefndi Brim hf. hafi í engu reynt að upplýsa málið eða aðstoða við sönnunarfærslu, heldur látið allar óskir og ítrekanir stefnenda sér í léttu rúmi liggja eða ellegar ekki gætt að því að tryggja verklagsreglur félagsins þannig að þau gögn sem að lögum hafi átt að vera til staðar væru það. Af svörum stefnda TM trygginga hf. frá 2021 virðist hins vegar að stefndi Brim hf. hafi engin gögn átt eða varðveitt vegna málsins. Verði því að virða allan skort á sönnun í málinu í heild sinni stefnendum í hag, enda alla tíð staðið stefnda Brim hf. nær að afla þeirra og gæta. Telji stefnendur að með slíkum gögnum og upplýsingum hafi mátt ráða hvort stefndi Brim hf. og skipstjórinn sem starfað hafi á vegum fyrirtækisins hafi vanrækt skyldur sínar, m.a. til að tryggja öryggi og nýliðafræðslu C, en slíkri sönnun verði nú ekki við komið vegna atriða er falli undir ábyrgð stefnda Brims hf.

Í ljósi allra framangreindra atvika málsins beri að beita hér strangara sakarmati við beitingu sakarreglunnar og vinnuveitendaábyrgðarreglunnar. Sá undirbúningur sem sonur stefnenda hafi hlotið, eða þá ekki, hafi hvergi nærri uppfyllt þær kröfur sem gera verði lögum samkvæmt til skipstjóra og útgerðarmanna og með hliðsjón af eðli starfsins og þeirri slysatíðni sem sjómannastörfum fylgir. Hið sama eigi við um eftirlitsskyldur yfirmanns í aðstæðum líkt og þeim sem uppi hafi verið, þar sem um nýráðinn, ungan og óreyndan starfsmann hafi verið að ræða í hættulegu starfi. Horfa verði til þess hver sé ástæðan fyrir allri reglusetningu um öryggis- og nýliðafræðslu, sem og með lögfestingu hinnar ríku ábyrgðar skipstjóra og útgerðarmanns á áhöfn.

Að öllu framangreindu virtu árétti stefnendur að andlát sonar þeirra, og þ.a.l. tjón þeirra, heyri undir bótaskyldu og fébótaábyrgð stefnda Brims hf. Stefnendur hafi hvor um sig orðið fyrir tjóni persónulega sem afleiðingu þess, sem sé bótaskyldt úr hendi tjónvalds eða ábyrgs aðila að íslenskum lögum. Tjónið hafi verið sennileg afleiðing af hinni bótaskyldu háttsemi og skýr orsakatengsl séu þar á milli. Stefndi Brim hf. sjálfur og starfsmenn fyrirtækisins hafi sýnt af sér saknæma og skaðabótaskylda háttsemi, m.a. með því að láta undir höfuð leggjast að tryggja öryggi C á tjónsstundu, í samræmi við lög og reglur, til að tryggja tilkynningar um slysið í kjölfarið, auk þess að vanrækja það að tryggja utanumhald með áhöfn hverju sinni og að draga svo í kjölfarið óhóflega að tilkynna lögreglu um að C kynni að hafa fallið útbyrðis, eftir að skipstjóra hafi mátt vera ljóst að svo væri, með þeim afleiðingum að björgunaraðgerðir hafi hafist seint. Stefndi Brim hf. og starfsmenn hans hafi þannig sýnt af sér vítavert og stórkostlegt gáleysi og með því háttalagi stofnað lífi sonar stefnenda í hættu.

Skaðabótaábyrgð vegna tjónsins heyri undir ábyrgð stefnda Brims hf. og starfsmanna hans, einkum skipstjóra. Þá heyri fébótaábyrgð á tjóninu m.a. undir stefnda Brim hf. og falli því undir ábyrgðartryggingu hans hjá meðstefnda, TM tryggingum hf. Stefndu sé því hér heimilt að höfða mál þetta og krefjast bóta úr hendi beggja aðila óskipt eða *in solidum*.

Kröfur um bætur fyrir tjón stefnenda beri vexti eftir 1. mgr. 16. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993 frá slysdegi, 18. maí 2020. Varðandi kröfu um dráttarvexti vísist til 1. mgr. 6. gr. laga nr. 38/2001 um vexti og verðtryggingu. Upphafstími dráttarvaxta miðist við þann tíma sem mál þetta teljist vera höfðað, sbr. 4. mgr. 5. gr. sömu laga.

Málsástæður og lagarök stefndu

Aðalkrafa stefndu um sýknu byggi í fyrsta lagi á því að ósannað sé að stefndi Brim hf. hafi sýnt af sér nokkra saknæma háttsemi í málinu, en þá í öðru lagi á því að orsakasamhengi á milli meintrar saknæmrar háttsemi og tjóns stefnenda sé ósannað.

Stefndu telji ljóst að stefndi Brim hf. hafi ekki sýnt af sér saknæma háttsemi og hvað þá stórfellt gáleysi líkt og áskilið sé í ákvæði 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga. Kjarni þessarar málsástæðu sé sá að aðdragandi og atvik máls séu hér alls kostar óljós. Engin vitni hafi verið að atvikinu og vegna aldurs skipsins hafi engar öryggismyndavélar verið um borð. Ekkert liggi fyrir um hvað valdið hafi því að C hafi fallið fyrir borð. Raunar liggi ekki annað fyrir en að þann 18. maí 2020 hafi C lent í sjónum kl. 7:44 samkvæmt farsímagögnum. Fjarvera hans hafi orðið ljós þá um hádegisbil og lögreglu verið gert viðvart kl. 14 sama dag. Meginregla skaðabótaréttar sé sú að tjónþoli verði að sanna að tjónvaldur hafi hegðað sér með saknæmum hætti en ljóst sé að stefnendur hafi ekki fullnægt þeirri sönnunarbyrði enda öll atvik málsins óljós.

Engin eiginleg sönnunarfærsla fari fram af hálfu stefnenda í málinu. Í grunninn sé málatilbúnaður stefnenda grundvallaður á kenningum og fullyrðingum um meinta sök starfsmanna Brims hf. og meintar afleiðingar, með þeim fyrirvara að öll sönnunarbyrði um hið gagnstæða hvíli á stefndu vegna skorts á upplýsingum um málsatvikin. Úrskurðarnefnd í váttryggingamálum hafi hafnað þeim málatilbúnaði og úrskurðað stefnda TM tryggingum hf. í hag á þeim grunni að stefnendur bæru sönnunarbyrði í málinu. Stefndu hafni málatilbúnaði stefnenda í heild sem röngum og ósönnuðum.

Meint saknæmi stefnda Brims hf. byggi stefnendur á því að slysið megi rekja til þess að starfsmenn Brims hf. hafi vanrækt þær skyldur er þeir hafi borið samkvæmt

lögum og venjum þess efnis að þeim hafi borið að tryggja öryggi C á bátnum. Nánar tiltekið hafi stefndi Brim hf. brotið gegn: (1) Skyldu til að láta skipverja gangast undir námskeið um öryggisfræðslu, sbr. 5. gr. laga um lögskráningu sjómanna nr. 35/2010, sbr. einnig 5. gr. reglugerðar um sama efni; (2) skyldu til að leiðbeina nýliða um öryggisreglur, sbr. 11. gr. reglugerðar um ráðstafanir er stuðli að bættu öryggi og heilsu starfsmanna um borð í skipum nr. 200/2007, reglugerð um öryggi fiskiskipa nr. 122/2004; (3) skyldu til að halda björgunar- og eldvarnaræfingar; og (4) skyldu skipstjóra til þess að hafa eftirlit með áhöfn þegar báturinn hafi komið í höfn, en vísað sé til ýmissa almennra ákvæða sjómannalaga og annarra laga sem kveði á um almenna stjórn skipstjóra á meðan á siglingu standi, þ.m.t. skyldu til lögskráningar skipverja sem byggt sé á að feli m.a. í sér skyldu til þess að skrá skipverja úr skiprúmi þegar viðveru ljúki, en skipstjórinn hafi ekki kannað viðveru C samstundis þegar skipið hafi lagst í höfn um kl. 8 morguninn sem hann hafi fallið í sjóinn.

Stefndu telji í fyrsta lagi ómögulegt að segja til um hvort meint ófullnægjandi fræðsla kunni að hafa haft einhver áhrif á atvik málsins. Aðstæður hafi verið góðar og því ekki haldið fram að vinnubúnaður eða aðrar aðstæður hafi verið ófullnægjandi. Stefndur byggi á því að C hafi ekki verið lögskráður, sbr. 5. gr. reglugerðar nr. 817/2010 um lögskráningu sjómanna, sem hann aftur á móti hafi þó verið. Hins vegar komi einnig fram í 5. gr. reglugerðarinnar að ekki sé skylt að skrá skipverja á öryggisnámskeið fyrr en hann hafi verið lögskráður í 180 daga. C hafi eingöngu unnið á skipinu í u.þ.b. tvær vikur og stefnda Brimi hf. hafi því ekki verið skylt að hafa sent hann á öryggisnámskeið á þeim tíma er hér um ræðir. Þá komi einnig fram í framburði annarra skipverja fyrir lögreglu að þeir hafi leiðbeint C um verklag á skipinu.

Þá mótmæli stefndu því einnig að hægt sé að leiða þá skyldu af siglingalögum að skipstjóra sé skylt að skrá skipverja úr skiprúmi þá viðveru ljúki. Ekki sé þá unnt að gera þá kröfu til skipverja að vakta nýjustu meðlimi áhafnarinnar á hverri stundu í því skyni að hann falli ekki fyrir borð. Hvað önnur atriði varði, líkt og eldvarnaræfingar og annað slíkt, verði ekki séð að slíkt geti hafa haft nokkur áhrif á atvik málsins, enda liggja ekki neitt fyrir um það. Því sé einfaldlega hafnað sem röngu og ósönnuðu.

Hið sama eigi við um allt annað sem tínt sé til í stefnu um meint saknæmi stefnda Brims hf. og um önnur skilyrði skaðabótaábyrgðar, enda sé allt á sömu bókina lært í málatilbúnaði stefnenda sem óþarfi sé að rekja hér frekar í smáatriðum. Þá telji stefndu

í öðru lagi að jafnvel þótt eitthvað af framangreindu teldist sannað fæli það þó ekki í sér stórfellt gáleysi líkt og áskilið sé samkvæmt 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga.

Þá mótmæli stefndu því að sönnunarbyrði um atvik málsins skuli hvíla á þeim þar sem atvikið hafi ekki verið tilkynnt af stefnda Brimi hf. til RNSA, sbr. 18. tl. 3. gr. laga um rannsókn samgönguslysa nr. 18/2013. Óumdeilt sé að atvikið hafi án tafar verið tilkynnt til lögreglu. Þá sé ljóst að lögregla, líkt og stjórnendur og eigendur eða útgerðarmenn skipa, beri tilkynningarskyldu til RNSA. Hafi einnig verið hefðbundinn verkferill að hringja fyrst eftir björgun, og björgunaraðilar, eða eftir atvikum lögregla, láti svo RNSA vita. Það verði því að líta á meintan brest stefnda Brims hf. á að tilkynna slysið til RNSA með hliðsjón af því að það hafi án tafar verið tilkynnt til lögreglu sem hafi þá einnig borið að tilkynna atvikið áfram til RNSA. Af þeim sökum beri ekki að fella hér sönnunarbyrði um aðdraganda og tildrög atviksins yfir á stefndu.

Þá verði að nefna að ekki verði séð að önnur gögn sem stefnendur hafi óskað eftir, svo sem ráðningarsamningar, launaseðlar o.s.frv., geti upplýst nokkuð um málið. Þau gögn hafi þó engu að síður verið lögð fram samhliða greinargerð stefndu í máli þessu.

Meginatriðið sé að sönnunarbyrði um saknæma háttsemi stefnda, orsök tjónsins, orsakasamhengi og sennilega afleiðingu, hvíli alfarið á stefnendum, en ekki stefndu. Stefnendur hafi ekki bent á neitt haldbært sem snúið geti þeirri sönnunarbyrði við og þar með vikið til hliðar þeirri almennt viðurkenndu meginreglu skaðabótaréttarins.

Þá krefjist stefndu einnig sýknu þar sem stefnendur hafi auk þess ekki sýnt fram á að atvik málsins megi rekja til meintrar saknæmrar háttsemi stefnda Brims hf.

Ekkert liggi fyrir um það hvernig slysið hafi borið að garði svo nær ómögulegt sé að geta sér til um hvað hafi valdið því. Orsök þess, sem enginn viti hver sé, verði að teljast óþekkt. Aftur á móti liggi ekkert fyrir um að einhvers konar óvenjuleg hættu, t.d. veðuraðstæður eða þá annað sem öryggisfræðsla taki almennt til, hafi komið til á þeim tíma þegar C hafi fallið útbyrðis. Virðist sem engin sérstök öryggishætta sem fræðsla hefði e.t.v. getað hjálpað honum að bregðast við hafi verið hér fyrir hendi. Bersýnilega sé óþarft að brýna það fyrir skipverja að gera ekkert sem skapað geti slíka hættu og verði því að ætla að engin slík fræðsla hafi hér verið vanrækt af þeim sökum.

Eins verði ekki séð hvernig aukið eftirlit þegar báturinn hafi komið í höfn hefði komið í veg fyrir tjón stefnenda. Ljóst sé að leit hafi hafist án tafar en hún ekki borið árangur. Ómögulegt sé að segja til um hvort leit hefði borið árangur hefði hún hafist þá fyrr um morguninn. Þá sé ítrekað að stefndu mótmæli því að skipstjóri beri skyldu

til þess að skrá skipverja úr skiprúmi í hvert sinn þegar viðveru þeirra ljúki. Þá bendi atvik máls ekki til að sérstök fræðsla kynni að hafa haft hér nokkur áhrif.

Varakrafa stefndu um lækkun á fjárkröfum stefnenda byggi á því að fjárkrafa stefnenda sé ekki í samræmi við dómaframkvæmd. Ljóst sé að í nýlegum dómum, t.a.m. í dómi Landsréttar frá 13. september 2019 í máli nr. 615/2018, séu fjárhæðir miskabóta mun lægri. Í því framangreinda máli hafi foreldrar misst son sinn í hnífa-árás og fengið 1.600.000 krónur hvort um sig í miskabætur, en móðir þá einnig fengið endurgreiddar 867.237 krónur vegna útlagðs kostnaðar hennar. Af þessum sökum krefjast stefndu til vara verulegrar lækkunar á fjárkröfum stefnenda í málinu.

Niðurstaða

Sem að framan er rakið gera stefnendur, sem eru foreldrar hins látna, hér hvort um sig kröfu um miskabætur á hendur stefndu, sbr. 2. mgr. 26. gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, en í ákvæðinu segir: „Þeim sem af ásetningi eða stórfelldu gáleysi veldur dauða annars manns má gera að greiða maka, börnum eða foreldrum miskabætur.“ Fyrir liggur að stefnendur reka mál þetta alfarið á þeim framangreinda bótagrundvelli.

Krefjast stefndu aðallega sýknu þar sem ósönnuð sé vanræksla af hálfu stefnda Brims hf., eða þá starfsmanna fyrirtækisins, en verði þó talið um að ræða vanrækslu í einhverju tilfalli geti hún þá ekki talist slík að feli í sér stórkostlegt gáleysi í skilningi ákvæðisins, auk þess sem ósannað sé að nokkuð slíkt hafi sannanlega orsakað dauða sonar stefnenda þegar hann féll fyrir borð 18. maí 2020 og lést síðan í kjölfarið í hafi.

Hvað varðar atvik málsins þá telur dómurinn að leggja verði til grundvallar það sem þó liggur fyrir um atvikið samkvæmt rannsókn lögreglu, sbr. rannsóknarskýrslu F lögreglufulltrúa frá 8. september 2020, þ.e. að hinn látni, C, hafi fallið fyrir borð af [bátum], 18. maí 2020, að öllum líkindum um kl. 7:44 þá um morguninn, þar sem báturinn hafi þá verið á siglingu á leið til hafnar í X til löndunar, en atvikið hafi gerst þegar báturinn átti 1,2 km siglingu eftir til hafnar þangað sem hann kom um kl. 8 þá um morguninn. Eins og rakið er virðast veðurskilyrði þá hafa verið góð en hiti sjávar 3,5–4 gráður. Þá bendir allt til þess að C hafi látist í sjó í framhaldi, en líkamsleifar sem talið er næsta öruggt að séu hans fundust loks í apríl 2021, sbr. fundargerð kennslanefndar.

Hvað varðar atvik að öðru leyti, þá létu fjölmargir í té skýrslu fyrir dómi, þar á meðal stefnandi, móðir C, en einnig létu meðal annarra í té vitnaskýrslur tíu aðrir

áhafnar meðlimir sem voru með C í umræddri veiðiferð, þar á meðal skipstjóri skipsins, E, auk þess sem F lögreglufulltrúi staðfesti fyrrgreinda rannsóknarskýrslu sína og gerði frekari grein fyrir henni. Verður hér einungis vísað til framburða að því marki sem þeir þykja hafa hér sérstaka þýðingu.

Eins og rakið er, þá er ekki um það deilt að enginn veit í raun nákvæmlega hvernig það atvik átti sér stað að C féll fyrir borð og lést í sjó í kjölfarið. Það eina sem er vitað er að til C sást síðast á afturþilfari bátsins, vísast á milli kl. 7:30 og 7:40 umræddan morgun, en hann hafði lokið átta tíma vakt kl. 4 þá um nóttina. Byggir stefnandi hér mál sitt á því að engu að síður megi leiða nægar líkur að því að vanræksla af hálfu stefnda Brims hf., og starfsmanna þess, þá einkum skipstjórans, hafi eins og hér stóð á skipt sköpum og þannig leitt til dauða C, er þá var aðeins 18 ára gamall og hafði einungis 13 daga reynslu af störfum um borð.

Hvað varðar málsástæður stefnenda í þessa veru má skipta þeim í þrennt, í fyrsta lagi það sem stefnandi telur hafa verið verulega áfátt hvað varðar lögmæltan undirbúning C heitins til þess að gegna starfi háseta þegar atvikið á sér stað, í öðru lagi það sem snýr að viðbrögðum skipverja, og þá einkum skipstjóra, í kjölfar atviksins, en í þriðja lagi eru þeir þættir málsins sem varða tilkynningarskyldu og rannsókn þess.

Hvað varðar undirbúning C heitins til þess að gegna starfi háseta um borð í [bátum], á vegum stefnda Brims hf., þá liggur fyrir að hann var lögskráður sem skipverji á bátum degi eftir ráðningu hans hjá Brimi hf., frá og með 6. maí 2020, og hafði hann því, eftir því sem næst verður komist, einungis verið alls 13 daga á sjó við störf á bátum þegar atburðurinn á sér stað. Var C þannig ótvírætt enn innan svonefndrar 180 daga undanþágu frá því að þurfa að sækja öryggisfræðslunámskeið, sbr. 3. tl. 3. mgr. 5. gr., sbr. 7. gr., þágildandi laga um lögskráningu sjómanna nr. 35/2010, sbr. og 5. gr. reglugerðar nr. 817/2010. Með vísan til athugasemda með lögunum telur dómurinn ljóst að löggjafinn hafi mælt skýrlega fyrir um þá undanþáguheimild og er þar með ekki fallist á þá málsástæðu stefnenda að lagastoð hafi skort fyrir henni.

Hvað varðar nýliðafræðslu, sbr. einkum 1. mgr. 8. gr. sjómannalaga nr. 35/1985, þá verður dómurinn að horfa til þess að bæði skipstjóri og stýrimaður [bátsins] í greint sinn, þeir E og G, báru hér fyrir dómi um að slík fræðsla hefði átt sér stað af þeirra hálfu, m.a. gagnvart C heitnum. Bar skipstjórinn um að hafa fengið C til sín upp í brú til þess að fara yfir slík mál og stýrimaðurinn kvaðst hafa farið yfir staðsetningu öryggisbúnaðar um borð með skipverjum. Ekki liggja þó hér fyrir nein skrifleg

samtímagögn, á borð við skipsdagbók eða þjálfunarhandbók, sem staðfesta umrædda nýliðafræðslu, þar sem öll slík gögn virðast síðar hafa glatast í téðum bruna í bátnum undir árslok 2021, eða liggja a.m.k. ekki hér fyrir. Er sú staða vissulega bagaleg, en engu að síður verður að leggja þann framburð skipstjóra og stýrimanns hér til grundvallar því að almennt áskilin nýliðafræðsla hafi farið fram, þó svo að óljóst sé hvað nákvæmlega í henni fólst eða hversu ítarleg hún var. Ekki er hægt að draga sérstakar ályktanir af því að björgunar- og eldvarnaræfingar hafi ekki farið fram í bátnum á þeim stutta tíma sem C heitinn var í áhöfn hans.

Með hliðsjón af framansögðu verður því ekki fallist á það með stefnendum að sýnt hafi hér verið fram á að nýliðafræðslu C heitins hafi, eins og hér stóð á, verið svo ábótavant, m.t.t. þeirra mjög svo almennu reglna sem stefnendur vísa hér til, að falið hafi sannanlega í sér verulega vanrækslu, þá af hálfu stefnda Brims hf., eða þá skipstjórnarmanna á [bátnum], og telur dómurinn að mögulegir annmarkar geti þá í öllu falli ekki falið í sér stórkostlegt gáleysi þar sem slík fræðsla hafi farið fram.

Hvað varðar síðan viðbrögð skipverja, og þá einkum skipstjóra, á [bátnum], í kjölfar umrædds atviks, 18. maí 2020, þá liggur fyrir að C heitinn hafði umrædda nótt lokið átta tíma vakt sinni um borð þá kl. 4, en hann vakti þó áfram, samkvæmt framburði káetufélaga hans og vinar, H. Hafi þeir tveir þá verið að horfa saman á kvikmyndir fram í nóttina, auk þess sem fleiri skipverjar hittu þá C og H þar sem þeir voru að reykja saman í stakkageymslu einhvern tíma á bilinu kl. 5–7 þá um morguninn, að því talið er. Fyrir liggur að C og H fóru þá í káetu sína að sofa undir morgun, en ljóst má telja að C hafi þá ekki fest svefn þar sem I bátsmaður sá síðastur manna til hans, vísast þá upp úr kl. 7:30 að morgni, að því talið er, en C hafi þá verið á leið upp lúgukarm og út á afturdekk. Var I, þegar hann sá C þar, að sögn þá í óðaönn að ganga frá spottum utan á skipinu fyrir fyrirhugaða löndun úr skipinu í X-höfn.

Sé tekið mið af vitnisburðum skipverja og fyrirbyggjandi gögnum þá virðist vera ljóst að menn verða síðan fyrst varir við það að C er ekki lengur um borð í bátnum eftir að H vaknar þá um kl. 10:30, að því ætlað er, og sér þá hvergi C þar. Sé tekið mið af framburði skipverja hér fyrir dómi þá virðist framvindan síðan hafa verið sú að menn hafi fram að þessu ekki ætlað annað en að C væri sofandi í káetu sinni, enda á frívakt fram að hádegi, og tók ekki þátt í löndun sem hófst eftir að skipið kom í höfn þá um kl. 8. En þegar C var þannig hvergi að finna virðast menn helst hafa talið að hann hefði farið af skipinu og inn í bæinn X og þá mögulega til að sækja sendingu á

pósthús er H kvaðst hafa vitað að C ætti von á, en þeir félagar höfðu að hans sögn enn fremur áformað að fara saman í sund þá um daginn. Kvaðst H síðan hafa farið að leita að C í bænum X en hvergi fundið hann. Virðist atburðarásin síðan hafa verið sú að upp úr hádegi hafi áhafnarmeðlimir byrjað að ókyrrast æ meir vegna hvarfs C, þegar ljóst þótti að hann væri hvergi að finna á X, og lyktar svo með því að skipstjórinn, E, gerir lögreglu loks viðvart um þetta hvarf C þá um kl. 14. Leit að C hefst síðan á sjó þá síðar um eftirmiðdaginn, eins og rakið er að framan.

Hvað varðar framangreinda framvindu, þá getur dómurinn ekki fallist á það með stefnendum að viðbrögð skipverja hafi hér, eins og á stóð og þá m.t.t. aðstæðna, talist vera óforsvaranleg í megindráttum, þar sem þeir hafi í fyrstu almennt mátt ætla að C væri sofandi í káetu sinni enda á frívakt. Helst mætti þó finna að því, í ljósi alls þess sem síðar lá fyrir, að réttara hefði þó verið af hálfu skipstjórans að hafa samband fyrir við lögreglu, þegar gleggri vísbendingar lágu fyrir, þá upp úr hádegi, um að C væri þá a.m.k. vísast hvergi að finna í bænum X. En þá virtust menn þó fremur hafa gert ráð fyrir að C hefði mögulega ákveðið að fara til Reykjavíkur, sbr. vitnisburð H fyrir dómi um það að slíkt kæmi stundum fyrir á vertíð.

Með hliðsjón af framangreindri framvindu og því hvernig málið horfði þá við skipstjóra sem og öðrum skipverjum, þá getur dómurinn hér ekki fallist á það með stefnendum að framganga þeirra í þessu tilliti hafi við svo búið vikið þannig frá því sem réttast hefði verið að gera í aðstæðunum, að unnt sé að meta það skipstjórnum til stórkostlegs gáleysis líkt og stefnendur byggja hér á. Er þá einnig til þess að líta að jafnvel þótt menn hefðu þá þegar um kl. 10:30 áttað sig á þeim möguleika, sem svo reyndist raunin með hvarf C heitins, að hann hefði fallið útbyrðis áður en skipið kom í land, þá verði að telja ósennilegt að það hefði getað skipt sköpum, en þau gögn er þó liggja fyrir dóminum varðandi það geta ekki talist fullnægjandi. Telur dómurinn að ekki sé unnt með hliðsjón af framangreindu að meta þann drátt er varð á tilkynningu skipstjóra til lögreglu um hvarf C sem stórkostlegt gáleysi og alls kostar ósannað að skipt hefði sköpum þótt tilkynnt hefði verið um það tveimur tímum fyrir en gert var.

Hvað varðar þá röksemdir stefnenda í þá veru að skipstjóra hafi sérstaklega borið að fylgjast með því hverjir væru um borð í skipinu öllum stundum, þá tekur dómurinn undir með stefndu að sú túlkun á tilvitnuðum ákvæðum siglingalaga, sjómannaalaga og laga um lögskráningu fái ekki staðist með þeim hætti sem stefnendur byggja hér á. En í umræddu tilviki var skipið stöð í höfn vegna löndunar og áhöfnin hafði ekki verið

leyst frá störfum. Verða þau lagaákvæði og reglur sem stefnendur vísa hér til, m.a. varðandi lögskráningu o.fl., eðli máls samkvæmt ekki túlkaðar svo að skipstjóra beri öllum stundum að vita hvar allir áhafnarmedlimir eru staddir hverju sinni eða að skrá verði alla umferð þeirra í og úr skipi enda væri slíkt naumast framkvæmanlegt. Verður vanræksla af hálfu stefnda Brims hf., eða skipstjórnarmanna, því ekki reist á þessu.

Hvað varðar loks þann þátt málsins sem snýr að tilkynningarskyldu og rannsókn, þá kom fram bæði í framburði F lögreglufulltrúa sem og E skipstjóra hér fyrir dómi að þeir hafi gert Rannsóknarnefnd samgöngu- slysa viðvart um sjóslysið, sbr. lög nr. 18/2013 um rannsókn samgönguslysa. Ekki liggur þó ljóst fyrir hvenær nákvæmlega það hafi fyrst verið gert, sbr. áskilnað í 16. gr. laganna um það að tilkynna beri um sjóslys eða sjóatvik án ástæðulaus dráttar, eða hvers vegna nefndin hafi hér ekki talið ástæðu til þess að rannsaka málið sérstaklega. Kom þó fram í framburði E skipstjóra að hann hefði verið í sambandi við nefndarmann í rannsóknarnefndinni í ágúst 2020, auk þess sem hann hefði verið þess fýsandi að haldið yrði sjópróf, en þá hafi legið fyrir af hálfu lögreglu að búið væri að loka rannsókn málsins. Gat F lögreglufulltrúi ekki upplýst nákvæmlega hvenær hann hefði tilkynnt Rannsóknarnefnd samgönguslysa um sjóslysið en tók fram að hann hefði sjálfur rannsakað vettvang um borð í bátnum.

Hvorki stefnendur né heldur stefndu hafa lagt fram fyrir dóminn nokkur gögn eða upplýsingar frá Rannsóknarnefnd samgönguslysa varðandi það hvenær henni bárust tilkynningar vegna sjóslyssins eða hvers vegna hafi þá ekki verið afráðið að hefja rannsókn málsins af hálfu nefndarinnar og er það atriði því með öllu óupplýst í málinu. Fyrir liggur að sérstök skylda hvílir á stjórnendum, eigendum eða útgerðarmönnum skipa í þessu tilliti, er jafnframt hvílir á lögreglu, sbr. 2. mgr. 16. gr. laga nr. 18/2013. Verður hér við svo búið að fallast á með stefndu að ábyrgð verði í öllu falli ekki felld á stefndu á þessum grundvelli þar sem málinu hafði verið komið í farveg hjá lögreglu sem annaðist um rannsókn málsins og ber þá jafnframt hina sömu tilkynningarskyldu.

Sé þannig litið heildstætt á málavexti og málsástæður aðila, þá getur dómurinn í ljósi alls framangreinds í öllu falli ekki fallist á það að stefnendur hafi í málinu sýnt nægilega fram á einhverja þá vanrækslu af hálfu stefnda Brims hf., eða starfsmanna þess, þannig að uppfylltur sé áskilnaður um stórkostlegt gáleysi, sem hér óumdeilt er grundvöllur þess að unnt sé að fella bótaskyldu á stefndu í máli þessu, sbr. 2. mgr. 26.

gr. skaðabótalaga nr. 50/1993, og reynir þá heldur ekki á tryggingavernd meðstefnda TM trygginga hf. á grundvelli þeirrar ábyrgðartryggingar sem óumdeilt liggur fyrir.

Telur dómurinn einnig rétt að áréttu að þar fyrir utan eru hér enn fremur ósönnuð orsakatengsl hinnar ætluðu vanrækslu, sem stefnendur byggja hér á, og þess sorglega atviks sem hér um ræðir. Því hvað svo sem líður hér öllum tilgátum þá virðist kjarni málsins sá að enginn veit með nokkurri vissu hvernig eða þá hvers vegna það gerðist að C féll fyrir borð í Y 18. maí 2020 og lést í sjó í kjölfar þess. Að öllu framangreindu virtu verður það því niðurstaðan að sýkna beri stefndu.

Eins og málið liggur fyrir þykir rétt að málskostnaður á milli aðila falli niður, en allur gjafsóknarkostnaður stefnenda skal greiðast úr ríkissjóði, sbr. gjafsóknarleyfi þeirra, dags. 14. desember 2022, en þar með talin er málflutningsþóknun lögmans þeirra, Arnars Vilhjálms Arnarssonar, alls 3.873.760 krónur þá m.t.t. virðisaukaskatts.

Málið flutti fyrir stefnendur Arnar Vilhjálmur Arnarsson lögmaður, en fyrir stefndu flutti málið Stefán Björn Stefánsson lögmaður.

Pétur Dam Leifsson héraðsdómari kveður upp dóminn.

Dómsorð:

Stefndu, Brim hf. og TM tryggingar hf., eru sýknaðir af dómkröfum stefnenda, B og B, í máli þessu.

Málskostnaður á milli aðila fellur niður, en allur gjafsóknarkostnaður stefnenda skal greiðast úr ríkissjóði, en þar með talin er málflutningsþóknun lögmans þeirra, Arnars Vilhjálms Arnarssonar lögmans, 3.873.760 krónur, að teknu tilliti til virðisaukaskatts.

Pétur Dam Leifsson