Fimmtudaginn 21. september 2000.

Nr. 78/2000. **Valgarður Óli Jónasson**
(Gunnar Sólnes hrl.)
gegn
Útgerðarfélagi Akureyringa hf.
(Hákon Árnason hrl.)

Vinnuslys. Sjómenn. Skaðabætur. Líkamstjón.

V kvaðst hafa slasast við störf sín sem netamaður um borð í fiskiskipi Ú. Kvaðst hann hafa dottið er hann gekk eftir svokallaðri flugbraut, en þar hafi legið ýmiss konar búnaður, sem gerði leið hans ógreiðfæra. Krafði V Ú um greiðslu skaðabóta vegna líkamstjóns síns á grundvelli þess að aðbúnaður á vinnustað hefði verið ófullnægjandi. Talið var að ekki væri unnt að segja til um hvernig aðstæður hefðu verið á þessum stað um borð í skipinu þegar V varð fyrir slysinu, en sjópróf var ekki haldið í kjölfar slyssins. Fyrir lá að V hafði ekki gert forráðamönnum Ú kunnugt um að meiri háttar líkamstjón hefði orðið af falli hans fyrr en löngu síðar og var því talið að ekki hefði hvílt skylda á Ú að eiga frumkvæði að sjóprófi, sbr. 1. tölulið 219. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Var talið að V hefði hvorki sýnt fram á að Ú eða menn, sem fyrirtækið bar ábyrgð á, hefðu valdið tjóni V á saknæman hátt, sbr. 171. gr. siglingalaga, né sýnt fram á að einhver önnur atvik eða skaðabótareglur væru fyrir hendi, sem leiddu til bótaskyldu Ú. Var staðfest niðurstaða héraðsdóms og Ú sýknaður af kröfum V.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Garðar Gíslason, Gunnlaugur Claessen og Markús Sigurbjörnsson.

Áfrýjandi skaut málinu til Hæstaréttar 25. febrúar 2000. Hann krefst þess að stefndi verði dæmdur til að greiða sér 15.000.000 krónur með nánar tilgreindum ársvöxtum samkvæmt 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987 frá 15. júní 1993 til 12. apríl 1997, en dráttarvöxtum samkvæmt III. kafla laganna frá þeim degi til greiðsludags. Þá krefst áfrýjandi málskostnaðar í héraði og fyrir Hæstarétti.

Stefndi krefst þess aðallega að héraðsdómur verði staðfestur og sér dæmdur málskostnaður fyrir Hæstarétti, en til vara að krafa áfrýjanda verði lækkuð og málskostnaður falli niður.

Áfrýjandi hefur stefnt Vátryggingafélagi Íslands hf. til réttargæslu fyrir Hæstarétti.

Ágreiningur málsaðila á rætur að rekja til þess að áfrýjandi kveðst hafa orðið fyrir slysi 15. júní 1993 við störf sín sem netamaður um borð í fiskiskipi stefnda, Sléttbaki EA 304, er það var að veiðum. Kveður áfrýjandi slysið hafa orðið með þeim hætti að hann hafi dottið er hann gekk eftir svokallaðri flugbraut, sem liggur við reykháf skipsins ofan við þilfarið. Hafi legið þar bobbingalengja, auk margs konar annars búnaðar, sem hann þurfti að fara yfir. Fyrir Hæstarétti hefur áfrýjandi borið því við að svo mikið hafi farið fyrir þessum hlutum að leið hans hafi af þeim sökum verið ógreiðfær og að ekki hafi verið unnt að fá stuðning við störf á þessu svæði í skipinu. Heldur áfrýjandi meðal annars fram að hann hafi fallið er hann gekk yfir þennan búnað þar eð ókleift hafi verið að ná taki á handriði við þessa svokölluðu flugbraut. Aðbúnaður á vinnustaðnum hafi þannig verið með öllu ófullnægjandi og verði vinnuveitandi að bera ábyrgð á því.

Eins og málið liggur fyrir er ekki unnt að segja til um hvernig aðstæður voru á þessum stað um borð í skipinu þegar áfrýjandi varð fyrir slysinu. Ekki var haldið sjópróf í kjölfar atviksins, en þannig hefði mátt varpa ljósi á þetta atriði. Reisir áfrýjandi kröfu sína öðrum þræði á því að stefnda hafi borið að hlutast til um sjópróf. Ekkert er hins vegar fram komið um að áfrýjandi hafi gert forráðamönnum stefnda kunnugt um að meiri háttar líkamstjón hafi hlotist af falli hans fyrr en löngu síðar. Í ljósi þess hvernig atvik lágu fyrir og nánar er rakið í héraðsdómi hvíldi ekki skylda á stefnda að eiga frumkvæði að sjóprófi, sbr. 1. tölulið 219. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Áfrýjandi mátti hins vegar gera sér grein fyrir að slysið kynni að hafa í för með sér alvarlegar afleiðingar og hafði því tilefni til að eiga sjálfur frumkvæði að því að sjópróf yrði haldið eða rannsókn færi fram hjá lögreglu vegna slyssins miklu mun fyrr en raun varð á. Að þessu virtu eru ekki efni til að meta stefnda í óhag að ekki fór fram sjópróf til að rannsaka atvik að slysi áfrýjanda.

Samkvæmt þessu og að öðru leyti með vísan til forsendna hins áfrýjaða dóms verður hann staðfestur. Rétt er að aðilarnir beri hvor sinn kostnað af málinu fyrir Hæstarétti.

Dómsorð:

Héraðsdómur skal vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti fellur niður.

Dómur Héraðsdóms Norðurlands eystra 3. desember 1999.

Mál þetta, sem dómtekið var þann 10. nóvember sl., hefur Valgarður Óli Jónasson, kt. 211260-3949, Vættagili 16, Akureyri, höfðað hér fyrir dómi gegn Útgerðarfélagi Akureyringa hf., kt. 670269-4429, Fiskitanga, Akureyri, og til réttargæslu Vátryggingafélagi Íslands hf., kt. 690689-2009, Ármúla 3, Reykjavík, með stefnu birtri þann 7. maí sl.

Stefnandi gerir kröfu um skaða- og miskabætur á hendur stefnda að fjárhæð kr. 15.000.000, auk 1% vaxta frá slysdegi 15. júní 1993 til 11. ágúst 1993, 1,25% frá þeim degi til 1. október 1996, 0,75% frá þeim degi til 21. janúar 1997, 0,9% frá þeim degi til 1. maí 1997, 1% frá þeim degi til 12. apríl 1997, allt skv. 7. gr. vaxtalaga nr. 25/1987, en með dráttarvöxtum skv. 10. gr., sbr. 15. gr. vaxtalaga, frá 12. apríl 1997 til greiðsludags. Þá gerir stefnandi kröfu um málskostnað úr hendi stefnda að skaðlausu auk virðisaukaskatts.

Stefnda gerir þær kröfur aðallega, að það verði sýknað af öllum kröfum stefnanda og tildæmdur málskostnaður úr hendi stefnanda að mati dómsins, en til vara, að stefnukröfur verði stórlækkaðar og málskostnaður felldur niður.

Á hendur réttargæslustefnda eru ekki gerðar kröfur og engar kröfur eru hafðar uppi af hálfu þess.

Atvik máls munu vera þau, að stefnandi starfaði sem netamaður um borð í togskipinu Sléttbak EA-304, sem gert var út af stefnda. Aðfaranótt 15. júní 1993 var skipið að veiðum og var nýlokið við að skera úr trollinu skemmt net og bæta það með nýju neti. Var skemmda netið híft upp á flugbraut á bátadekki skipsins og fór stefnandi upp á flugbrautina. Til þess að komast leiðar sinnar þurfti stefnandi að klifra yfir bobbingalengju, sem komið hafði verið fyrir á flugbrautinni. Er hann var að klifra yfir lengjuna féll hann fram fyrir sig og bar hann fyrir sig hægri handlegg í fallinu. Kenndi stefnandi fljótlega til eftir fallið og gaf hann sig fram við stjórnendur skipsins og var afhent verkjalyf. Ekkert var skráð um slys stefnanda í dagbók skipsins og ekki var haldið sjópróf vegna þess, en lögmaður stefnanda hlutaðist til um lögreglurannsókn með bréfi til rannsóknarlögreglunnar á Akureyri dags. 16. apríl 1997. Hefur stefnandi höfðað mál þetta til heimtu bóta vegna þess tjóns, er hann telur sig hafa orðið fyrir af völdum nefnds slyss.

Stefnandi telur að slinkur hafi komið á skip stefnda er atvik máls gerðust og hafi sá slinkur valdið því að hann féll fram fyrir sig. Byggir stefnandi kröfur

sínar á, að sú aukna áhætta, sem því fylgi að vera á veiðum við tvísýn og erfið skilyrði, hvíli á útgerðaraðila skipsins, í þessu tilfelli stefnda. Stefndi beri ábyrgð á athöfnum þeirra sem hann feli stjórn skipsins og það, að skipi sé haldið til veiða við hvers konar skilyrði, geti ekki orðið til að rýra bótarétt einstakra skipverja, sem slasist af þeim sökum. Heldur stefnandi því fram, að það sé vel þekkt meginregla, sem ítrekað hafi verið staðfest af dómstólum, að sá sem standi í atvinnustarfsemi, sem feli í sér hættulegar aðstæður fyrir starfsmenn, beri ríka bótaábyrgð gagnvart þeim, sem slasist við framkvæmd starfa í hans þágu.

Stefnandi byggir einnig á, að ekki hafi verið haldin sjópróf vegna slyss þess, sem hann hafi orðið fyrir og eigi hann ekki að bera hallann af því. Í því sambandi bendir stefnandi á, að litlum gögnum sé til að dreifa í málinu um atvik slyssins nema þá frásögn stefnanda sjálfs og tilkynningu stefnda til Tryggingastofnunar ríkisins dags. 18. nóvember 1993.

Stefnda byggir aðalkröfu sína á því, að um skaðabótaábyrgð á slysi stefnanda fari eftir sakarreglu 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985. Hins vegar sé ekki um að ræða hlutlæga bótaábyrgð skv. 172. gr. siglingalaga, þar sem stefnda hafi keypt slysatryggingu fyrir þeirri ábyrgð til hagsbóta fyrir stefnanda hjá réttargæslustefnda.

Stefnda kveður slys stefnanda ekki að rekja til sakar stjórnenda skipsins Sléttbaks EA-304 eða annarra manna sem stefnda beri ábyrgð á eftir 171. gr. siglingalaga, heldur megi alfarið rekja slysið til eigin aðgæsluleysis stefnanda og óhappatilviljunar. Stefnandi hafi verið vanur netamaður, en hann hafi starfað sem slíkur á Sléttbaki EA-304 frá því í júní 1989, eða í 4 ár þegar slysið átti sér stað. Verk stefnanda umrætt sinn hafi verið þáttur í starfi hans um borð og ekki flókið fyrir vanan mann. Leið stefnanda hafi legið um flugbraut á bátadekki skipsins, en þessa leið megi ætla að hann hafi oft farið áður þar sem venja hafi verið að geyma þar þá hluti, sem honum var ætlað að vinna að. Óumdeilt sé að flugbrautin, sem stefnandi gekk eftir, hafi verið notuð sem geymslustaður, jafnt fyrir rusl, bobbingalengjur, víra, netastykki og poka. Stefnandi hafi því sem reyndur sjómaður haft allar forsendur og ástæður til þess að beita ýtrustu aðgæslu á leið sinni um flugbrautina. Stefnandi hafi verið á bakaleið er slysið hafi orðið og því hafi hann haft góða möguleika til að átta sig á aðstæðum á svæðinu þar sem hann hrasaði og vera viðbúinn og varast þá áhættu, sem hugsanlega væri fólgin í því að fara þessa leið. Þá hafi stefnanda í ljósi reynslu sinnar sem sjómanns verið í lófa lagið að meta sjólag á þeim tíma sem óhappið varð. Gögn málsins beri það með sér að veður hafi verið gott og auk þess megi gera ráð fyrir, að bjart hafi verið þegar slysið átti sér stað. Aðstæður um borð hafi því verið ágætar þegar umrætt óhapp átti sér stað.

Stefnda heldur því fram, að engin gögn hafi verið lögð fram sem sanni, að stefnda sjálft og/eða stjórnendur skipsins hafi sýnt af sér saknæma háttsemi og

að rekja megi slysið til þess. Þá hafi aðstæður um borð í engu verið ólíkar því sem gerist um borð í skipum, sem stundi sambærilegar veiðar.

Stefnda heldur því fram að ósannað sé, að slinkur hafi komið á skipið, sem valdið hafi því að stefnandi hafi fallið fram fyrir sig. Ekkert komi fram um þetta í skipsdagbókinni eða framburði skipstjóra og Óla G. Jóhannssonar háseta hjá lögreglu. Ekkert komi heldur fram um slink í tilkynningu skipstjóra um slysið til útgerðarmanns. Telji dómurinn hins vegar sannað, að slinkur hafi komið á skipið, sé það álit stefnda, að stjórnendur skipsins hafi ekki átt þess nokkurn kost að koma í veg fyrir hugsanlegan slink. Því sé ekki um að ræða saknæma hegðun sem stefnda beri ábyrgð á. Um sé að ræða atvik sem ávallt megi búast við um borð í skipum og skipverjar verði að haga aðgerðum sínum í samræmi við það. Telur stefnda því að ekki sé sannað neitt orsakasamband milli slyssins og stjórnunar skipsins.

Stefnda mótmælir því, að það beri ríkari bótaábyrgð gagnvart þeim sem slasast við framkvæmd starfa um borð í frystitogurum þar sem um hættulegar aðstæður fyrir starfsmenn sé að ræða. Stefnda mótmælir því einnig, að sú staðreynd, að ekki fór fram sjópróf vegna slyssins, hafi einhver áhrif á mat á bótaskyldu hans. Slys stefnanda hafi í fyrstu ekki verið svo alvarlegt að skylt hafi verið að láta fara fram sjópróf, enda slysið ekki þess eðlis við fyrstu sýn, að það félli undir 1. gr. reglna um tilkynningu vinnuslysa, sbr. reglur 612/1989. Þá séu atvik að slysinu upplýst og því engin líkindi til þess að sjópróf hefði leitt annað í ljós en fram komi í framlögðum gögnum.

Varakröfu sína byggir stefnda á, að stefnandi eigi sjálfur meginsök á slysi sínu. Athöfn sú, að ganga yfir bobbingalengjuna, hafi verið stefnanda eðlileg vegna starfs hans og ekki flókin. Hann hafi áður farið umrædda leið við sömu aðstæður og því mátt gera sér grein fyrir aðstæðum. Þá hafi hann verið vanur neta- og sjómaður. Vísar stefndi að öðru leyti í meginatriðum til umfjöllunar um aðalkröfu hvað þetta varðar.

Skýrslu fyrir dómi gaf, auk stefnanda, Óli G. Jóhannsson listmálari, fyrrverandi háseti á Sléttbak EA-304.

Við munnlegan flutning málsins kom lögmaður stefnanda fyrst fram með þá málsástæðu, að slys stefnanda mætti rekja til vanbúnaðar Sléttbaks EA-304. Mótmælti lögmaður stefnda málsástæðu þessari sem of seint fram kominni. Vegna mótmæla stefnda verður þegar af þeirri ástæðu ekki byggt á nefndri málsástæðu í málinu enda bera gögn málsins málsástæðu þessa ekki með sér.

Í gögnum málsins kemur hvergi fram, að slinkur hafi komið á Sléttbak EA-304 þegar stefnandi varð fyrir umræddu slysi. Við yfirheyrslur hjá lögreglu minntust hvorki stefnandi né vitnið Óli G. Jóhannsson á, að slinkur hefði komið á skipið. Þá er hans í engu getið í dagbók skipsins. Það var ekki fyrr en stefnandi var sérstaklega inntur eftir þessu atriði við skýrslutöku fyrir dómi, sem

hann kvað slink hafa komið á skipið þegar hann var að ganga eftir bobbingalengjunni. Þrátt fyrir þessa yfirlýsingu stefnanda þykir með vísan til ofangreinds með öllu ósannað, að slinkur hafi komið á skipið umrædda nótt.

Þegar slys stefnanda átti sér stað, aðfaranótt 15. júní 1993, var samkvæmt vottorði Veðurstofu Íslands og dagbók skipsins gott veður og vindhraði ekki meiri en 3 vindstig. Þá kvað skipstjóri Sléttbaks EA-304, við skýslutöku hjá lögreglu, veður hafa verið gott alla veiðiferðina. Verður því ekki séð að aðstæður umrætt sinn hafi verið verri eða falið í sér meiri hættu en almennt gerist við veiðar á hafi úti. Þvert á móti virðast aðstæður hafa verið með því sem best gerist. Verður því á engan hátt metið stjórnendum skipsins til sakar að hafa haldið skipinu til veiða við umræddar aðstæður.

Fyrir liggur að ekki fór fram sjópróf vegna slyss stefnanda. Verður að fallast á það með stefnda, að slys stefnanda hafi í fyrstu ekki virst svo alvarlegt að skylt hafi verið að láta sjópróf fara fram, sbr. 219. gr. siglingalaga nr. 34/1985, enda slysið ekki þess eðlis að það félli undir 1.1, sbr. 1.3 mgr. 1. gr. reglna um tilkynningu vinnuslysa nr. 612/1989. Upplýst er að engin vitni voru að slysi stefnanda, en upplýsingar um veður og myndir af vettvangi slyssins liggja fyrir. Verður að telja atvik máls það vel upplýst, að ekki liggi fyrir neinn sá vafi um atvik eða orsakir slyssins, sem leiði til þess, að víkja eigi frá meginreglum skaðabótaréttar um sönnun.

Stefnanda hefur hvorki tekist, sbr. það sem að framan er rakið, að sýna fram á að stefnda, eða menn sem það ber ábyrgð á, hafi valdið tjóni stefnanda á saknæman hátt, sbr. 171. gr. siglingalaga nr. 34/1985, né sýnt fram á, að einhver önnur þau atvik eða skaðabótareglur séu fyrir hendi er leiði til bótaskyldu stefnda í máli þessu. Verður því að sýkna stefnda af kröfum stefnanda.

Rétt þykir að málskostnaður falli niður.

Dóm þennan kveður upp Freyr Ófeigsson dómstjóri.

Dómsorð:

Stefndi, Útgerðarfélag Akureyringa hf., skal sýkn af kröfum stefnanda, Valgarðs Óla Jónassonar.

Málskostnaður fellur niður.